

Годишен доклад за дейността  
Доклад на независимия одитор  
Финансов отчет

„БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД

31 декември 2022 г.



# Съдържание

	Страница
Годишен доклад за дейността	-
Доклад на независимия одитор	-
Отчет за финансовото състояние	1
Отчет за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход	3
Отчет за промените в собствения капитал	4
Отчет за паричните потоци	6
Пояснения към финансовия отчет	7



# “БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД ЦЕНТРАЛНО УПРАВЛЕНИЕ

гр. София 1080, ул. „Иван Вазов” №3  
тел./факс: (+3592)9878869  
e-mail: [bdz\\_passengers@bdz.bg](mailto:bdz_passengers@bdz.bg)  
[www.bdz.bg/](http://www.bdz.bg/)



## АНАЛИЗ за дейността на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД за 2022 година

ЮНИ 2023 г., София

# Съдържание

I. Анализ на вътрешните и международни железопътни превози на пътници за 2022 г. ....	3
1. Анализ на Макроикономическа среда.....	3
1.1 БВП.....	3
1.2 Инфлация .....	3
1.3. Население и демографски процеси .....	4
1.4 Безработица и пазар на труда.....	5
2. Анализ на производствената дейност за 2022 г.....	6
2.1 Изпълнение на основните обемни и икономически показатели.....	6
2.2 Превоз на пътници във вътрешно и международно съобщение .....	6
2.2.1. Анализ на превозите по ЗОУ .....	6
2.2.2. Анализ на превозите по гари на заминаване, километрични пояси и тарифни сегменти ....	7
2.2.3. Превози с железопътни и абонаментни карти .....	8
2.2.4. Анализ на Търговските превози .....	8
2.3 Анализ на качеството на пътническите превози.....	10
2.3.1 Точност на разписанието на влаковете .....	10
2.3.2 Сигнали от клиенти.....	10
2.4 Транспортен пазар и конкуренция .....	11
2.5 Анализ на конкуренцията на железопътните пътнически превози .....	11
3. Фактори, влияещи на обема на превозите .....	13
4. Мерки за подобряване на предлаганата превозна услуга .....	13
II. Анализ на основните обемни и икономически показатели за 2022 г. ....	14
1. Финансови показатели.....	14
2. Отчет за приходите и разходите за 2022 г. ....	16
2.1 Приходи.....	17
2.2 Разходи .....	18
2.3 Финансов резултат .....	21
3. Баланс .....	21
4. Обемни показатели.....	22
5. Изпълнение на Графика за движение на влаковете .....	23
6. Анализ на дейността „пътнически превози, обект на ЗОУ” .....	25
6.1. Стандарти за надеждност, капацитет и качество на услугите .....	25
6.2 Обемно-икономически показатели на пътнически превози, обект на ЗОУ .....	27
6.3 Отчет за приходите и разходите на пътнически превози, обект на ЗОУ за 2022г.....	28
7. Ремонтна дейност .....	32
7.1 Ремонт на пътнически вагони .....	32
7.2 Ремонт на локомотиви .....	33
8. Събития, които са настъпили след датата, към която е съставен годишният финансов отчет .....	34
III. Прогноза за развитието на дружеството .....	36
1. Показатели на Бизнес план 2023 г. ....	36
2. Основни ключови показатели .....	38
3. Политика на доходите на персонала .....	39
4. Инвестиционна програма за 2022 г.....	40
Ремонтна програма 2023 г.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
IV. Действията в областта на научноизследователската и развойната дейност .....	41
V. Наличие на клонове на предприятието .....	41
VI. Използвани от предприятието финансови инструменти .....	41



## I. Анализ на вътрешните и международни железопътни превози на пътници за 2022 г.

### 1. Анализ на Макроикономическа среда

#### 1.1 БВП

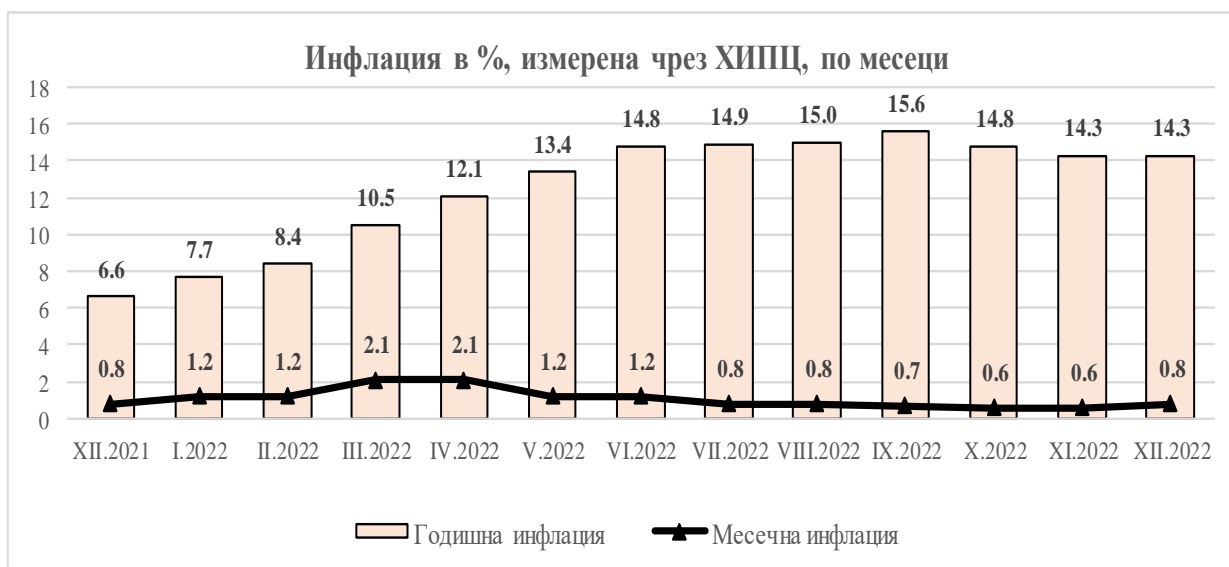
БВП за 2022 г. се увеличава в реално изражение с 3.4% спрямо 2021 година. За 2022 г. БВП достига номинален стойностен обем от 165 384 млн. лева. Брутната добавена стойност възлиза на 145 614 млн. лева. Реалният стойностен обем на показателя е с 3.4% по-висок в сравнение с този, достигнат през 2021 година. Индустриалният сектор създава 29.5% от добавената стойност в икономиката, което е увеличение с 5.7 процентни пункта в сравнение с 2021 година. Добавената стойност на сектора на услугите намалява до



65.5%, при 71.2% през 2021 година, а при аграрният сектор няма промяна - 5.0% от добавената стойност.

#### 1.2 Инфлация

Според хармонизирания индекс на потребителските цени (ХИПЦ), през м.12.2022 г. месечната инфлация е 0.8% спрямо предходния месец, а годишната инфлация за декември 2022 г. спрямо декември 2021 г. е 14.3%. Средногодишната инфлация за периода януари - декември 2022 г., спрямо периода януари - декември 2021 г., е 13.0%.



Според ХИПЦ, през декември 2022 г. цените на стоките и услугите са се увеличили спрямо предходния месец в следните потребителски групи:

- развлечения и култура - увеличение с 3.1%;
- здравеопазване - увеличение с 2.1%;

- ресторанти и хотели - увеличение с 2.0%;
- разнообразни стоки и услуги - увеличение с 1.0%;
- жилища, вода, електроенергия, газ и други горива - увеличение с 0.9%;
- хранителни продукти и безалкохолни напитки - увеличение с 0.8%;
- алкохолни напитки и тютюневи изделия - увеличение с 0.2%;
- жил. обзавеждане, стоки и услуги за домакинството и поддържане на дома - увеличение с 0.2%;
- съобщения - увеличение с 0.2%;
- образование - увеличение с 0.2%.

През м. декември 2022 г. спрямо предходния месец цените на стоките и услугите са се понижали в следните потребителски групи:

- облекло и обувки - намаление с 1.1%;
- транспорт - намаление с 0.9%.

### 1.3. Население и демографски процеси

Факторите, които определят основните тенденции в развитието на населението за страната, са естественото му движение (раждания и умирания) и външната миграция, а в териториален аспект - вътрешната миграция на населението и административно-териториалните промени.

Продължават да се задълбочават негативните тенденции в изменението на възрастовата структура на населението. Налице е продължаващ процес на демографско остаряване, който се изразява в увеличаване на абсолютния брой и относителния дял на населението на възраст 65 и повече навършени години.

Естественият прираст за периода 2011 - 2021 г. е в размер на минус 448 хил. души, или 53.0% от общото намаление за периода. Останалите 47% се дължат на отрицателното салдо на външната миграция през периода.

Според последното преброяване през 2021 г. населението на страната е 6 520 314 души. Преброени са 2 813 847 домакинства, или средно в едно домакинство живеят по 2.3 лица.

Намаление на населението се наблюдава при последните четири преброявания, като най-голямо е при преброяването през 2021 г. - с 844 хил. души, или с 11.5% спрямо 2011 година.

#### Население по възрастови групи

Разпределението на населението по възрастови групи показва задълбочаване на процеса на застаряване. Делът на лицата на възраст 65 и повече навършени години се увеличава с 5.4 процентни пункта спрямо 2011 г. и с 9.6 процентни пункта спрямо 1992 година. Намаляват броят и относителният дял на децата и лицата в активна възраст.

**Разпределение на населението по възрастови групи, според преброяванията**

Възраст в навършени години	1992	2001	2011	2021
Общо	8 487 317	7 928 901	7 364 570	6 520 314
0 - 17	1 993 983	1 536 284	1 186 910	1 033 701
18 - 64	5 278 884	5 063 361	4 816 263	3 930 441
65 +	1 214 450	1 329 256	1 361 397	1 556 172

Демографският профил на пътниците, ползващи пътническата железопътната услуга, пресъздава демографската ситуация в страната, която е в посока увеличаване на населението в пенсионна възраст.

#### Териториално разпределение на населението

Към 7 септември 2021 г. населените места в страната са 5 257, от които 257 градове и 5 000 села. В градовете живеят 4 782 064 души, или 73.3%, а в селата - 1 737 725 души, или 26.7% от населението на страната.

В периода между двете последни преброявания през 2011 и 2021 г., населението в градовете е намаляло с 556 хил., или с 10.4%, а в селата с 289 хил. (14.2%). Най-малка по население е област Видин, в която живеят 78 814 души, или 1.2% от населението на страната, а най-голяма е област София (столица)

1 307 439 души (19.1%). Пет са областите с население над 300 хил. души, като в първите три от тях - София (столица), Пловдив и Варна, живее повече от една трета от населението на страната (35.7%).

#### 1.4 Безработица и пазар на труда

Според резултатите, получени от Наблюдението на работната сила, през 2022 година:

- Коефициентът на икономическа активност за населението на възраст 15 - 64 навършени години е 73.6%, като в сравнение с 2021 г. се увеличава с 1.6 процентни пункта.
- Коефициентът на заетост за населението на възраст 15 - 64 навършени години нараства с 2.3 процентни пункта в сравнение с 2021 г. и достига 70.4%.
- Коефициентът на безработица е 4.3%, или с 1.0 пр. пункт по-нисък в сравнение с 2021 година.

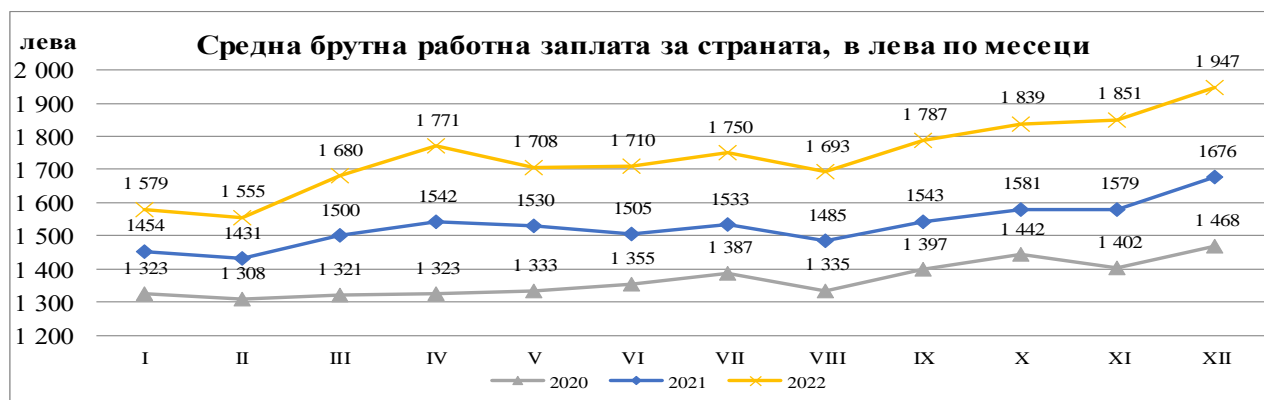
Наблюдението на работната сила е извадково статистическо изследване, провеждано на всяко тримесечие чрез анкетиране на случайно подбрани домакинства от цялата страна.

Военните действия в Украйна, започнали на 24.02.2022 г. и последвани от масово изселване на хора, поставиха България в положението на страна, приемаща значителна част от лицата, напускащи Украйна. Масовото навлизване на разселени лица от Украйна доведе до задействане от 04.03.2022 г. на Директивата на Европейския съюз от 2001 г. за въвеждане на временна закрила спрямо тях. Статутът на временна закрила включва осигуряване на достъп до пазара на труда и образователната система в приемащата държава за лицата, напуснали Украйна след началото на военното нападение.

В края на декември 2022 г. в сравнение с края на декември 2021 г. наетите лица по трудово и служебно правоотношение намаляват с 5.6 хил. или с 0.2%. Най-голямо намаление на наетите се наблюдава в икономическите дейности „Строителство“ с 3.1%, „Производство и разпределение на електрическа и топлинна енергия и на газообразни горива“ - с 2.3%, и в „Преработваща промишленост“ - с 1.4%, а най-голямо увеличение е регистрирано в „Операции с недвижими имоти“ - с 5.7% и „Създаване и разпространение на информация и творчески продукти; далекосъобщения“ - с 5.4%.

#### Средна работна заплата

Средната брутна месечна работна заплата за октомври 2022 г. е 1 839 лв., за ноември - 1 851 лв., за декември - 1 947 лева.



Икономическите дейности с най-високо средномесечно трудово възнаграждение на наетите лица по трудово и служебно правоотношение през четвъртото тримесечие на 2022 г. са:

- „Създаване и разпространение на информация и творчески продукти; далекосъобщения“ - 4 417 лева;
- „Производство и разпределение на електрическа и топлинна енергия и на газообразни горива“ - 2 934 лева;
- „Финансови и застрахователни дейности“ - 2 853 лева.

Най-нископлатени са били наетите лица в икономическите дейности:

- „Хотелиерство и ресторантьорство“ - 1 088 лева;
- „Други дейности“ - 1 275 лева;
- „Доставяне на води; канализационни услуги, управление на отпадъци и възстановяване“ - 1 356 лева.

Спрямо същия период на предходната година средната месечна работна заплата през четвъртото тримесечие на 2022 г. в общественния сектор нараства с 13.5%, а в частния - със 17.7%.

## 2. Анализ на производствената дейност за 2022 г.

### 2.1 Изпълнение на основните обемни и икономически показатели

#### Превоз на пътници

Отчет за дванадесетте месеца 2021 г. – 17 147.28 хил. пътници

План за дванадесетте месеца 2022 г. – 18 899.97 хил. пътници

Отчет за дванадесетте месеца 2022 г. – 23 074.43 хил. пътници

През 2022 г. са превозени 5 927.16 хил. пътници повече в сравнение 2021 г. или увеличение от 35%. Изпълнението спрямо плана е 122%.

#### Пътниккилометрова работа

Отчет за дванадесетте месеца 2021 г. – 1 204.55 млн. пътниккилометри

План за дванадесетте месеца 2022 г. – 1 255.59 млн. пътниккилометри

Отчет за дванадесетте месеца 2022 г. – 1 603.20 млн. пътниккилометри

За периода януари–декември 2022 г. са реализирани 398.65 млн. пътниккилометри повече в сравнение със същия период 2021 г. или увеличение от 33%. Спрямо плана изпълнението е 128%.

#### Приходи нето от продажба

Отчет за дванадесетте месеца 2021 г. – 43.761 млн. лева

План за дванадесетте месеца 2022 г. – 50.077 млн. лева

Отчет за дванадесетте месеца 2022 г. – 61.319 млн. лева

Приходите нето за периода януари–декември 2022 г. са с 17.56 млн. лева повече в сравнение със същия период 2021 г. или увеличение от 40%. Спрямо плана изпълнението е 122%

Общо	Отчет 2021	План 2022	Отчет 2022	% изменение отчет/план 2022	% изменение 2022/2021
Превозени пътници(хил.)	17 147	18 900	23 074	22%	35%
Пътниккилометри (млн)	1 205	1 256	1 603	28%	33%
Средно превозно р-ние	70,247	66,433	69,479	5%	-1%
Приходи нето (хил. лв)	43 761	50 077	61 319	22%	40%

### 2.2 Превоз на пътници във вътрешно и международно съобщение

Основната дейност на „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД е свързана с изпълнение на договора за извършване на обществени превозни услуги (ЗОУ).

Извън договора са търговските превози, които включват международни, специални и атракционни пътувания. Тези превози заемат незначителен дял – около 7% от превозените пътници и почти 9% от реализираните приходи през 2022 г. През 2022 година се включват и превозите на украински граждани, извършвани с железопътен транспорт и компенсирани от Държавата.

#### 2.2.1. Анализ на превозите по ЗОУ

Превози по ЗОУ	Отчет 2021	План 2022	Отчет 2022	% изменение отчет/план 2022	% изменение 2022/2021
Превозени пътници (хил.)	16 864,87	18 503,97	21 388,65	16%	27%
Пътниккилометри (млн)	1 198,20	1 243,75	1 558,19	25%	30%
Средно превозно р-ние	71,05	67,22	72,85	8%	3%
Приходи нето (хил.лв)	42 467,11	48 699,48	55 923,75	15%	32%

През 2022 г. всички показатели отбелязват нарастване. Повишението при броя на превозените пътници и реализираните от тях пътниккилометри видят до увеличаваен на приходите от продажби. В сравнение с предходната година за 2022 г. отчитаме:

- Увеличение на приходите от компенсации за тарифни намаления с 2 462 хил. лева.;
- Увеличение на приходите от продажба на резервации за спални и купет вагони с 161 хил. лева.;
- Увеличение на приходите от продажба на билети и карти във вътрешно съобщение с 11 074 хил. лева или с 36.55%;
- Увеличение на приходите от търговска дейност с 3 936 хил. лв., като от тях 2 136 хил. лв. за компенсации за превоз на украински граждани във вътрешно и международно съобщение;
- Намаление на приходите от служебни карти обр. 922 ЖЛ на свързани лица с 51 хил. лева.;
- Намаление на приходите от служебни карти обр. 922 ЖЛ на ДП НК”ЖИ” с 63 хил. лева.

## 2.2.2. Анализ на превозите по гари на заминаване, километрични пояси и тарифни сегменти

Заминали пътници от 30-те най-големи гари за периода януари-декември 2022 г. показва ръст на пътниците с над 58%, който се дължи както на увеличение на пътуващите с билети (общ ръст над 42%), но предимно на увеличение на пътниците с абонаментни карти, нараснали над 2 пъти (средно увеличение за 30-те най-големи гари е 115%).

ГАРА	ЗАМИНАЛИ ПЪТНИЦИ 2021			ЗАМИНАЛИ ПЪТНИЦИ 2022			% ИЗМЕНЕНИЕ 2022/2021		
	АБ. КАРТИ	БИЛЕТ И	ОБЩО	АБ. КАРТИ	БИЛЕТ И	ОБЩО	АБ.КАРТ И	БИЛЕТ И	ОБЩО
СОФИЯ	360 833	1 155 585	1 516 418	690 269	1 512 118	2 202 387	91%	31%	45%
ПЛОВДИВ	264 772	714 968	979 740	671 860	906 073	1 577 933	154%	27%	61%
ВАРНА	32 358	321 490	353 848	97 205	444 653	541 858	200%	38%	53%
РУСЕ	2 956	129 537	132 493	7 031	482 098	489 129	138%	272%	269%
ВИДИН	704	102 080	102 784	964	443 913	444 877	37%	335%	333%
СВОГЕ	134 010	107 272	241 282	301 429	116 252	417 681	125%	8%	73%
ПЕРНИК	118 003	158 910	276 913	218 614	188 970	407 584	85%	19%	47%
АСЕНОВГРАД	73 909	171 995	245 904	219 455	160 669	380 124	197%	-7%	55%
ПЛАВЕН	29 141	198 274	227 415	47 452	266 873	314 325	63%	35%	38%
ГОРНА ОРЯХОВИЦА	7 924	189 802	197 726	16 501	275 605	292 106	108%	45%	48%
БУРГАС	10 045	190 179	200 224	18 566	273 242	291 808	85%	44%	46%
СТАМБОЛИЙСКИ	63 883	70 118	134 001	193 134	82 292	275 426	202%	17%	106%
МЕЗДРА	18 084	181 638	199 722	37 679	234 776	272 455	108%	29%	36%
КРУМОВО	56 979	54 624	111 603	108 970	156 771	265 741	91%	187%	138%
ВРАЦА	28 713	131 761	160 474	49 699	168 226	217 925	73%	28%	36%
СТАРА ЗАГОРА	10 216	148 511	158 727	11 559	191 272	202 831	13%	29%	28%
ПАЗАРДЖИК	19 544	125 657	145 201	39 777	160 809	200 586	104%	28%	38%
СЕПТЕМВРИ	11 060	106 263	117 323	25 028	134 051	159 079	126%	26%	36%
ДИМИТРОВГРАД	14 261	95 031	109 292	23 880	124 056	147 936	67%	31%	35%
ШУМЕН	6 685	92 127	98 812	13 636	129 135	142 771	104%	40%	44%
ЛЕВСКИ	13 931	82 219	96 150	26 515	106 375	132 890	90%	29%	38%
СОФИЯ - СЕВЕР	13 649	83 995	97 644	22 616	99 007	121 623	66%	18%	25%
РАДОМИР	17 789	71 213	89 002	27 550	89 705	117 255	55%	26%	32%
ЧЕРВЕН БРЯГ	6 737	84 668	91 405	12 955	102 884	115 839	92%	22%	27%
ПЕРНИК – РАЗПР.	54 750	22 618	77 368	90 387	22 596	112 983	65%	0%	46%
КОСТЕНЕЦ	20 822	58 768	79 590	46 586	65 835	112 421	124%	12%	41%
ЦЕРОВО	31 550	37 866	69 416	71 226	38 164	109 390	126%	1%	58%
КАРЛОВО	3 508	78 438	81 946	4 086	103 626	107 712	16%	32%	31%
ГОРНА БАНЯ	45 995	30 819	76 814	75 747	26 567	102 314	65%	-14%	33%
БОЙЧИНОВЦИ	9 585	71 804	81 389	14 213	87 441	101 654	48%	22%	25%

Източник на Информация: Отдел КСПГД

Методиката за статистическата отчетност претърпя промени с въвеждането на новата система за онлайн билетоиздаване и резервация, която е въведена поэтапно в железопътните гари и бюра от края на 2017 г.

Анализът по пропътувано разстояние по километрични пояси показва запазване на пътничкопотока при най-разпространените пътувания - до 100 км и покачване на броя превозени пътници при увеличаване на дистанцията на пътуване спрямо 2021 г. През 2022 г. се увеличава двойно делът на пътници с абонаментни карти. Превозените пътници с билети също бележат ръст над 41%.

илометричен пояс	Бр. превозени пътници		Бр. превозени пътници		Разлика,		Относителен дял на превозените пътници с аб. карти	
	I-XII 2021		I-XII 2022		2022/2021 %		2021	2022
	с аб. карти	с аб. карти и билети	с аб. карти	с аб. карти и билети	с аб. карти	с аб. карти и билети		
0-50	2 135 606	6 995 008	4 294 468	11 280 156	101%	61%	64%	67%
50-100	175 812	1 667 577	321 220	2 203 358	83%	32%	15%	13%
101-200	12 070	1 314 459	25 256	1 847 106	109%	41%	12%	11%
201-500	400	852 254	100	1 318 267	-75%	55%	8%	8%
над 500	50	117 226	----	180 572	----	54%	1%	1%

Източник на Информация: Отдел КСПГД

При пътуванията по тарифни сегменти за дванадесетте месеца на 2022 г., ръст е регистриран при пътуванията на всички групи пътници, като най-голямо увеличение се отчита при пътуването на ученици и студенти. Завръщане към присъствените учебни занятия и повишена мобилност след отпадане на ковид мерките са част от причините за ръста на учащите.

Година	2021			2022			Разлика 2022/2021 %		
	Пътници, хиЛ	ПКМ, млн	Ср. р-ние, км	Пътници, хиЛ	ПКМ, млн	Ср. р-ние, км	Пътници, хиЛ	ПКМ, млн	Ср. р-ние, км
<b>Редовна тарифа</b>	5 152	334	64,8	8 216	497	60,5	59%	49%	-7%
<b>Тарифни оферти на БДЖ</b>	2 978	263	88,4	4 082	375	91,8	37%	42%	4%
<b>Пътувания с компенсации</b>	2 816	221	78,5	4 532	333	73,5	61%	51%	-6%
в т.ч. възрастни граждани	1 811	120	66,1	2 421	167	68,8	34%	39%	4%
учащи и студенти	899	84	93,4	2 005	146	72,7	123%	74%	-22%
други	106	18	164,8	107	21	193,7	1%	15%	18%

Източник на Информация: Отдел КСПГД

### 2.2.3. Превози с железопътни и абонаментни карти

#### Превози с железопътни карти

Продажбите на железопътни карти за дванадесетте месеца на 2022 г. показват увеличение при всички видове карти като общото увеличение е от над 44%. В съответствие с отчетения ръст на пътувания на учащи, най-голямо увеличение е отчетено при издадените карти за ученици и студенти - над 60%.

#### Превози с абонаментни карти

Общият брой издадени абонаментни карти за 2022 г. се е увеличил с почти 11%. Незначителен спад е регистриран при петдневните карти, които остават малко под нивото на предходната година. Най-голям ръст е отчетен при картите за три месеца поради преориентиране на клиентите към по-изгодните дългосрочни карти.

Период	ЖЕЛЕЗОПЪТНИ КАРТИ								АБОНАМЕНТНИ КАРТИ			
	Учащ/ Студент	Възрастен	Деце	Семейство	ТПЛ	Младеж	Класик	Общо	за 1м.	за 3м.	5 дни	Общо
<b>2022</b>	52 779	28 259	3 267	2 590	5 256	1 183	11 721	105 055	34 924	3 778	13 673	52 375
<b>2021</b>	32 973	19 884	2 217	2 008	4 912	749	10 083	72 826	30 291	3 048	13 942	47 281
<b>Разлика</b>	19 806	8 375	1 050	582	344	434	1 638	32 229	4 633	730	-269	5 094
<b>%</b>	60,07%	42,12%	47,36%	28,98%	7,00%	57,94%	16,25%	44,25%	15,29%	23,95%	-1,93%	10,77%

### 2.2.4. Анализ на Търговските превози

При търговските превози е отчетен общ ръст от 4 101,19 хиЛ. лв., като тук са включени 2 135,95 хиЛ. лв. за компенсации за превоза на украински граждани, бежанци от започналите през февруари 2022 г. военни действия на територията на Украйна. От началото на 2021 г. е договорен превоз на служебни пратки и кореспонденция на ДП „НКЖИ“ с влаковете на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, за който инфраструктурния оператор заплаща цена по договор.

Търговски превози	Отчет 2021	План 2022	Отчет 2022	% изменение отчет/план 2022	% изменение 2022/2021
Превозени пътници (хиЛ.)	282,40	396,00	1 685,78	325,70%	496,95%
Пътниккилометри (млн)	6,34	11,84	45,01	280%	610%
Приходи нето (хиЛ.лв)	1 293,92	1 377,21	5 395,11	292%	317%
<b>Международни превози</b>					
Превозени пътници (хиЛ.)	273,65	387,00	1 632,81	322%	497%
Пътниккилометри (млн)	4,19	9,65	30,46	216%	627%
Приходи нето (хиЛ.лв)	767,05	519,00	2 571,00	395%	235%
<b>Международни превози - Оптима</b>					
Превозени пътници (хиЛ.)	5,09	5,00	6,98	40%	37%
Пътниккилометри (млн.)	1,91	1,88	2,62	40%	37%
Приходи нето (хиЛ.лв.)	354,85	694,00	431,97	-38%	22%
<b>Атракционни превози</b>					
Превозени пътници (хиЛ.)	3,66	4,00	4,92	23%	34%
Пътниккилометри (млн)	0,24	0,31	0,18	-43%	-27%

Приходи нето (хил.лв)	126,55	110,70	194,14	75%	53%
<b>Превози на Украински граждани</b>					
Превозени пътници (хил.)			41,08		
Пътниккилометри (млн)			11,75		
Приходи нето (хил.лв)			2 135,95		
<b>Превоз на багаж, гардероб</b>					
Приходи нето (хил.лв.)	16,96	25,00	33,54	34%	98%
Превоз на пратки на НК ЖИ					
Приходи нето (хил.лв.)	28,51	28,51	28,51	0%	0%

## Международни превози

С 1 803,95 хил. лева се увеличават приходите от международни превози поради завръщане на международните пътници след ковид пандемията, както и възстановяване движението на международния влак между България и Турция от месец април 2022 г.

Пандемията от COVID-19 наруши движението на международните влакове, което бе преустановено в средата на месец март 2020 г., веднага след обявяване на извънредно положение у нас. От 15.06.2020 г. се възстанови движението на влакове №1091/1090 Крайова-Видин-Крайова, а от 06.07.2020 г. и на влакове №1095/461/460/1094 Букурещ-Русе-София-Русе-Букурещ, но със смяна на влака в Русе.

През 2022 г. в международно съобщение се движиха двата чифта влакове между България и Румъния, а именно: Крайова – Видин – Крайова и Букурещ - София - Букурещ, със смяна на влака в Русе. За летния сезон от 25 април 2022 г., се възстанови движението на международния влак между България и Турция (Халкали), който се радва на интерес от страна на клиентите.

В сравнение с 2021 г. се наблюдава повишен интерес към международните пътувания не само на българска територия, а и в цяла Европа, като за това свидетелстват повишените приходи от международни офери, предлагащи пътувания с европейските железници. През настоящата година през територията на България преминаха и два международни влака на Ориент Експрес и MAV Rail Tours. През граничните пунктове между Румъния и България преминаваха и украински граждани, търсещи убежище от военните действия на територията на Украйна.

През 2022 г. **международни превози по договор с Оптима Турс** отбелязват повишение превозените пътници и реализираните приходи. В сравнение с предходната година на извънредно положение и епидемиологична обстановка, през 2022 г. приходите от специални международни влакове Оптима са със 77 хил. лева повече.

## Атракционни превози

„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД организира специални пътувания за своите клиенти, по заявка на туроператори и ивент компании, а също така и предоставя ретро подвижен състав за снимки и филмови продукции. Към момента дружеството разполага с вагоните от състава на „Корона“, вагон-салон от състава на „Витоша“, теснопътните реставрирани вагони, парните локомотиви 01.23; 03.12; 05.01; 16,27; 26.26; 46.03; 609.76, както и дизелова мотриса 19.001. През 2022 г. се състояха няколко атракционни пътувания, в т.ч. ретро пътуване с парни влакове, корпоративни събития във влак, специални превози за събития на велосипедисти, както и заснемане на видеоклипове и филми във влак.

През настоящата година се осъществиха някои от заплануваните атракционни пътувания на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. На 1-ви юни, по случай Деня на детето се състояха пътувания с парен локомотив по маршрут Септември – Велинград, а с дизелова мотриса 19.001 по маршрут София – Баня. През декември дружеството организира Коледни влакове с парни локомотиви и подаръци от Дядо Коледа по маршрути София – Баня – София и Септември – Велинград – Септември. Инициативата бе посрещната с голям интерес от клиентите и имаше положителен отзвук в медиите.

През юни 2022 г., с дизелова мотриса 19.001, се проведе петдневно пътуване по туристическа програма на „Тандем травър“ ЕООД по маршрут София – Велико Търново – Бургас – Подкова – Пловдив – София. През ноември 2022 г. се осъществи няколкодневна атракционна програма съвместно с туроператорска компания „Улпия турс“ ООД, включваща пътувания по различни маршрути с парните локомотиви на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД.

Приходите нето от атракционни превози за 2022 г. са 194 хил. лв. или с 68 хил. лв. повече от реализираните приходи за 2021 г. Прогнозирането на обемни и икономически показатели при този сегмент е трудно, поради непостоянния им характер.

## 2.3 Анализ на качеството на пътническите превози

### 2.3.1 Точност на разписанието на влаковете

През 2022 г. не се отчита промяна на изпълнението на графика за движение на влаковете в сравнение с предходната 2021 г. по отношение на точност на транспортната услуга.

Спазването на разписанието на влаковете и предлагането на услуга без отмяна на влакове са едни от основните фактори за увеличаване пътуванията с железопътен транспорт.

	2021 г.			2022 г.		
	Бързи влакове	Крайградски и пътнически влакове	Общо	Бързи влакове	Крайградски и пътнически влакове	Общо
<b>1. Закъснели влакове с над 60 минути от начална гара</b>						
- брой влакове по ГДВ	28 494	167 332	195 826	29 713	170 248	199 961
- брой закъснели влакове	65	377	442	85	357	442
- % на закъснелите от общия брой	0,23%	0,23%	0,23%	0,29%	0,21%	0,22%
<b>Причини за закъсненията (%)</b>						
- от страна на ДП „НКЖИ“ (железен път; ел. инсталации; контактна мрежа; )	24.62%	16.45%	17.65%	23,53%	28,57%	27,60%
- от страна на БДЖ (локомотиви; вагони, връзка; пътници)	43.08%	45.36%	45.02%	48,24%	48,18%	48,19%
- по външни причини (прегазен човек; свличане на скална маса; ПТП на прелези, влошена зимна обстановка)	32.31%	38.20%	37.33%	28,24%	23,25%	24,21%
<b>2. Закъснели влакове с над 5 минути в крайна гара</b>						
- брой влакове по ГДВ	28 494	167 332	195 826	29 713	170 248	199 961
- брой закъснели влакове	4 564	10 907	15 471	4 626	11 340	15 966
- % на закъснелите от общия брой	16,02%	6,52%	7,90%	15,57%	6,66%	7,98%
<b>Причини за закъсненията (%)</b>						
- от страна на ДП „НКЖИ“ (железен път; ел. инсталации; контактна мрежа, намалени скорости от ремонтните дейности по железния път)	44.98%	37.99%	40.06%	44,90%	40,98%	42,11%
- от страна на БДЖ (локомотиви; вагони, по връзка)	36.44%	41.42%	39.95%	38,09%	41,63%	40,61%
- външни причини (прегазен човек; ПТП на прелези, влошена зимна обстановка)	18.58%	20.58%	19.99%	17,01%	17,39%	17,28%

Източник на информация: отдел Планиране и анализ на Договора по ЗОУ

### 2.3.2 Сигнали от клиенти

Получените сигнали от клиенти на железопътния транспорт през 2022 г. са общо 3 211 на брой, като най-голям дял заемат проблеми с предварителната информация за пътуване (18%), следвани от предложенията относно обслужването (16%), както и оплаквания поради закъснение на влак (11%).

В сравнение с предходната 2021 г. е отчетен ръст на получените жалби и оплаквания с 1 016 броя или 46%. Повишени са оплакванията от клиенти в почти всички области, като най-много са нараснали случаите, свързани с неосигурено място при пътуване, както и оплаквания от непрофесионално обслужване на билетните каси и гишетата за информация. Нарастват и случаите на забравени вещи във влаковете.

Сигнали относно	2021 г. брой	2021 г. дял %	2022 г. брой	2022 г. дял %
Предварителна информация за пътуване	392	18%	588	18%
Предложения по обслужването	423	19%	528	16%
Закъснение на влак	195	9%	347	11%
Превозни бригади - грубо поведение и неизпълняване на служебните им задължения	277	13%	289	9%
Охладителна/отоплителна система на мотрис и вагони	157	7%	270	8%
Тарифна политика на БДЖ	169	8%	228	7%
Билетни касиери - лошо обслужване от страна на служителите от билетните каси и гишетата за информация	99	5%	195	6%
Забравен багаж при пътуване	78	4%	152	5%
Неосигурено седалко/спално място	25	1%	138	4%
Хипнена във влаковете	89	4%	127	4%
От компетентност на ДП"НКЖИ"	103	5%	102	3%
Благодарности	26	1%	77	2%
Неосъществена /липса/ връзка във възелна гара	35	2%	47	1%
Некоректно/неработещо разписание в сайта	48	2%	44	1%
Неработещи електронни табла в гара и липса на информация за закъснения по БДЖ	24	1%	33	1%
Отменен влак поради липса на подвижен жп състав	24	1%	27	1%
Извън компетентността на "БДЖ-ПП"ЕООД	28	1%	19	1%
Неудобно разписание	3	0%		0%
<b>Общ брой сигнали</b>	<b>2 195</b>	<b>100%</b>	<b>3 211</b>	<b>100%</b>

Източник на информация: отдел Обслужване, направление Клиентска удовлетвореност



## 2.4 Транспортен пазар и конкуренция

Според официалната статистика на НСИ за 2022 г., пазарният дял на железопътния транспорт е 6.6% за превозените пътници и 19.2% за реализираните пътничкилометри от сухопътния транспорт. В сравнение с 2021 г. наблюдаваме завишение на пазарния дял на железопътния транспорт с 1.05 пр.п. за броя превозени пътници и спад с 0.35 пр.п. за реализираните пътничкилометри. И автомобилният и железопътният транспорт отчитат ръст на превозите през 2022 г. При железопътния транспорт се отбелязва по-голямо покачване на обемните показатели – 35% ръст за превозените пътници и 33% за реализирани пътничкилометри от тях. Автомобилните превози отчитат 12% покачване при превозените пътници и 38% за реализираните пътничкилометри. Повишението се дължи както на ръст при извършените вътрешни, така и на международните превози по сухопътен транспорт.



## 2.5 Анализ на конкуренцията на железопътните пътнически превози

### ➤ Вътрешни превози

#### Крайградски автобусни превози

Крайградските зони са обособени около градовете София, Пловдив и Варна. Крайградски автобусни превози се обслужват от микробуси с голяма подвижност, което им позволява да поддържат малък интервал от време между отделните курсове. Удобство е, че този вид превозни средства дават възможност на пътниците да се качват и слизат на места по тяхно желание, а не на обособени спирки. Автопревозвачите конкурират нелоялно железопътния транспорт с успоредни маршрути и часове на тръгване в един и същ или близък час с тези на влаковете. Автобусите и микробусите спират в непосредствена близост до железопътните гари и спирки и по този начин пътниците се пренасочват към автоtransporta.

В последните месеци на 2022 г. автопревозвачите увеличиха драстично цените на билетите си, вследствие на промените на цените на горивата. Увеличението спрямо октомври 2021 г. за крайградски маршрути е средно 26%. Сравнение между цените на билетите за крайградски превози с железопътен и автобусен транспорт е показано в следващата таблица:

№	Релация	Железопътен транспорт		Автобусен транспорт		Цена автобус/влак
		брой влакове	цена в една посока	брой автобуси	цена в една посока	цена в една посока
			по редовна тарифа за ПВ II кл.		по редовна тарифа	по редовна тарифа
1	София - Перник	22	2,30 лв.	55	3,60 лв.	57%
2	София - Радомир	13	3,05 лв.	12	3,80 лв.	25%
3	София - Своге	20	2,30 лв.	10	3,50 лв.	52%
4	София - Сливница	9	2,10 лв.	25	2,50 лв.	19%
5	София - Драгоман	9	3,05 лв.	6	3,50 лв.	15%
6	София - Баня	5	1,00 лв.	гр. транспорт	1,60 лв.	60%
7	София - Ихтиман	9	3,65 лв.	7	6,00 лв.	64%
8	София - Елин Пелин	11	2,10 лв.	12	3,60 лв.	71%
9	Пловдив - Асеновград	16	1,30 лв.	14	2,00 лв.	54%
10	Пловдив - Пещера	4	3,05 лв.	10	5,00 лв.	64%
11	Пловдив - Панагюрище	3	4,25 лв.	1	8,40 лв.	98%
12	Пловдив - Хисар	11	3,05 лв.	13	4,50 лв.	48%
13	Варна - Добрич	5	5,25 лв.	35	6,00 лв.	14%

Забележка: Цената за железопътен транспорт е за пътнически влак II клас. Цените на автобусния транспорт - интернет страниците на автогари и на транспортни компании.

За направлението София – Перник автобуси и микробуси на три автопревозвача пътуват на всеки 20 минути. Всяка от линиите осъществява връзка със столичното метро, а някои линии са директно до студентски град. Допълнително се увеличава дела на ползването на автомобилен транспорт чрез споделеното пътуване с лични автомобили.

Направлението Варна – Добрич се обслужва с интензивност на превозните средства от 20-30 минути. За сравнение с железопътния транспорт по тази дестинация се движат едва по 5 пътнически влака във всяка посока.

Автобуси и микробуси по направление от София за Костинброд, Сливница, Алдомировци и Драгоман заминават от площадите пред железопътни гари Захарна фабрика и София север.

### Автобусни превози на дълги разстояния

С покачването на цените на горивата през 2022 г. цените на автобусните билети са средно с 50% по-високи от цените за билет за влак. Спрямо октомври 2021 г., увеличението на цените на билетите за автобус по маршрути на дълги разстояния е средно около 20%. Сравнителна таблица на цените на билетите за бърз влак и автобус по основни направления:

№	Релация	Железопътен транспорт			Автобусен транспорт			Цена автобус/влак	
		директни влакове	еднопосочен билет	отпване и връщане БВ II кл	брой автобуси	еднопосочен билет	отпване и връщане	еднопосочен билет	отпване и връщане
1	София-Варна	8	24,00 лв.	35,75 лв.	16	33,00 - 35,00 лв.	58,00 лв.	42%	62%
2	София-Плевен	8	10,75 лв.	17,20 лв.	13	14,00-18,00 лв.	-	49%	-
3	София-Г.Оряховица	7	14,85 лв.	23,75 лв.	1	-	-	-	-
4	София-Шумен	5	20,05 лв.	32,10 лв.	6	30,00 лв.	-	50%	-
5	София-Добрич	-	25,65 лв.	41,05 лв.	3	34,00-38,00 лв.	-	40%	-
6	София-Русе	1	19,20 лв.	30,70 лв.	7	26,00 лв.	36,00-42,00 лв.	35%	17%
7	София-Силистра	1	27,25 лв.	42,30 лв.	2	35,00-36,00 лв.	48,00 лв.	32%	13%
8	София-Пловдив	13	9,15 лв.	14,65 лв.	21	14,00-16,00 лв.	-	64%	-
9	София-Бургас	6	19,20 лв.	30,70 лв.	9	30,00-33,00 лв.	41,60 лв.	56%	36%
10	София-Стара Загора	5	14,00 лв.	22,45 лв.	12	24,00-25,00 лв.	30,00-32,00 лв.	71%	34%
11	София-Димитровград	8	12,40 лв.	19,85 лв.	2	22,00-26,00 лв.	-	77%	-
12	София-Благоевград	8	7,60 лв.	12,15 лв.	15	12,00 лв.	-	58%	-
13	София-Дупница	10	6,00 лв.	8,40 лв.	18	7,00 лв.	-	17%	-
14	София-Петрич	0	11,60 лв.	18,55 лв.	8	19,00 лв.	-	64%	-
15	София-Саидански	2	10,35 лв.	16,55 лв.	6	16,00 лв.	-	55%	-
16	София-Кюстендил	1	6,60 лв.	9,20 лв.	12	9,00 лв.	-	36%	-
17	София-Видин	3	14,00 лв.	22,45 лв.	6	25,00 лв.	35,00 лв.	79%	56%
18	София-Враца	5	6,60 лв.	10,55 лв.	15	12,00-15,00 лв.	18,00-22,00 лв.	82%	71%
19	Пловдив-Бургас	3	14,85 лв.	23,75 лв.	3	21,00 - 23,00 лв.	32,80 лв.	48%	38%
20	Пловдив-Варна	2	18,40 лв.	29,45 лв.	1	26,00 лв.	-	41%	-
21	Варна-Русе	2	12,40 лв.	19,85 лв.	4	20,00 лв.	-	61%	-
22	Варна-Шумен	10	6,60 лв.	10,55 лв.	10	10,00 - 12,00 лв.	-	52%	-

Забележка: Цената за железопътен транспорт е за бърз влак II клас. Цените на автобусния транспорт - интернет страниците на автогари и на транспортни компании.

Гъвкава ценова политика се наблюдава при автобусните превозвачи „Юнион Ивкони“, „Етап Адрес“ и „Груп Плюс“, които са под общ мениджмънт от 2018 г. Част от предлаганите намаления са:

- 5% отстъпка при закупуване на билети онлайн;
- 15% отстъпка при закупуване на групов билет еднопосочно или двупосочно за група от 3 до 7 човека и 20% отстъпка при група над 7 човека;
- 20% отстъпка с клиентска карта, 10% отстъпка за карти „Vivacom“ и ПОД „Бъдеще“;
- 15% отстъпка при покупка на двупосочен билет;
- 10% отстъпка при покупка на втори билет в рамките на 7 дни по същото направление;
- 100% отстъпка за деца до 7 години, 50% отстъпка за деца до 12 години;
- 10% отстъпка за студент/ученик, пенсионер и лице с ТЕЛК;
- 15% отстъпка от цената на вътрешен билет при закупен международен билет.

Много намаления, карта за лоялност с отстъпки и най-ниски цени по атрактивни направления предлага и превозвача „Карат-С“, чиято карта за редовни клиенти предоставя отстъпки от 8 до 30% в зависимост от броя на извършените пътувания.

Допълнителни услуги, които предлагат големите автопревозвачи са: безплатен безжичен интернет, телевизия на всяка седалка, списания, музика, безплатни напитки по време на пътуване.

### **Превози с лични автомобили**

През последните години превозите с лични автомобили увеличават дела си за сметка на автобусния и железопътния транспорт.

Превозите с лични автомобили, въпреки ограничената си вместимост, конкурират железопътния транспорт при битовите крайградски пътувания, при междуградските бизнес и туристически пътувания, поради основните предимства които предлагат - превоз от врата до врата и часове на заминаване и пристигане, необвързани с разписание.

За превозите с лични автомобили няма официална статистика, но преглед в социалните мрежи показва увеличени интерес на този вид пътувания.

През последните 12 месеца се наблюдават съществени промени при цените на горивата, което се отразява неминуемо на потреблението на обществен транспорт. За една година дизелът е поскъпнал с 0,45 лв./л (18,15%), бензин А95 е поскъпнал с 0,17 лв./л (7,02%), бензин А98 е поскъпнал с 0,35 лв./л (13,36%) (източник: [www.bg.fuelo.net](http://www.bg.fuelo.net)).

### **3. Фактори, влияещи на обема на превозите**

- Макроикономическата рамка – БВП, инфлация, търсене на услугата, покупателна способност, пазар на труда, безработица, демографски фактори и др.;
- Ниска допустима скорост на движение на влаковете;
- Недостиг на подвижен състав от локомотиви, вагони и мотрисни влакове;
- Намаляване на броя влакове и нарушаване на връзки във възелни гари;
- Нарушаване на плана за композиране на влаковете и недостиг на места;
- Липса на спални вагони за международно съобщение;
- Чести промени в ГДВ поради аварии, ремонти на железния път и стихийни бедствия;
- Непостоянно и незадоволително качество на предлаганите превозни услуги;
- Лошо санитарно-хигиенно състояние на подвижния състав;
- Закъснения и отмяна на влакове;
- Други.

### **4. Мерки за подобряване на предлаганата превозна услуга**

- Новата система за онлайн резервация и билетоиздаване разширява покритието си и към декември 2022 е внедрена в 102 железопътни гари, спирки и бюра;

- Модулът от системата за онлайн закупуване на билети вече работи в пълен обхват за всички влакове във всички направления;
- Създаден е нов модул от системата, даващ възможност за избор на място по схема за бързите влакове при закупуване на превозни документи в железопътните гари и бюра;
- Увеличаване на пунктовете за продажба на билети, чрез поставяне на билетнокасови автомати в големите гари – предстои внедряване;
- За улесняване на плащането, поетапно започна поставяне на пост терминали на касите в големите гари и към момента безкасово плащане е възможно в 41 железопътни гари;
- Подмяна на стари табла с плазмени монитори за 25 гари, като този етап са внедрени такива на гарите: Варна, Враца, Горна Оряховица, Захарна фабрика, Дупница, Перник, Пловдив, Русе; предстои доставка монитори за останалите гари;
- С цел предоставяне на повече дигитални възможности за улесняване на достъпа до информация за клиентите е въведено ново дигитално приложение РАДАР, чрез което потребителите могат да проследяват в реално време местоположението на всички пътнически влакове в страната;
- Създадено е т.нар. „live“ електронно табло на интернет сайта на железопътния превозвач, показващо информация в реално време за пристигащите и заминаващите влакове за всички железопътни гари в страната;
- С цел максимално открита комуникация с клиентите е предоставена допълнителна възможност за публична комуникация чрез единната платформа за подаване на сигнали до институциите helpbook.info, която дава възможност за директно подаване на сигнали към голям брой държавни и общински институции;
- Въведен е нов национален информационен телефон с номер 02 931 11 11, който заменя 0700 10 200, като по този начин клиентите на железопътния оператор ще могат да получават навременна информация за разписания на влаковете, цени на билети и др., а също така ще могат да подават сигнали за забелязани нередности, без да бъдат таксувани допълнително, както беше на досега съществуващия телефон на информационния център;
- Подобряване културата на обслужване във влаковете и на билетните каси;
- Осигуряване на вагони за влаковете, за които е регистриран постоянен недостиг на места;
- Оптимизиране на графика за движение на влаковете;
- Оптимизиране на плана за композиране на влаковете;
- Оптимизиране на ремонтната програма;
- Свеждане до минимум на закъсненията на влакове по вина на железопътния превозвач „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД;
- Подобряване на санитарно-хигиенното състояние на вагоните;
- Поддържане на климатичните и отоплителните системи на вагоните в изправност.

## II. Анализ на основните обемни и икономически показатели за 2022 г.

### 1. Финансови показатели

в хил. лева	Одитиран отчет	Бизнес програма	Отчет	Одитиран отчет		Одит. отчет	
	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021	2022/Отчет 2021	%	2022/БП 2022	%
				+	-	+	-
Финансови показатели							
Приходи - Общо	302 886	262 285	251 761	51 125	20%	40 600	15%
в т. ч.: Приходи от продажби	66 786	56 874	59 135	7 651	13%	9 912	17%
Компенсации по договор за ЗОУ	196 190	196 190	187 683	8 507	5%	0	0%
Приходи от други финансираня	39 910	9 222	4 943	34 967		30 688	333%
Оперативни разходи	(308 165)	(278 059)	(262 857)	44 877	17%	29 675	11%
<b>пЕБИТДА</b>	<b>(5 280)</b>	<b>(15 774)</b>	<b>(11 096)</b>	<b>5 816</b>	<b>52%</b>	<b>10 494</b>	<b>67%</b>
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	90	455	3 883	(3 793)	-98%	(365)	-80%
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	543	455	4 592	(4 049)	-88%	88	19%
Себестойност на продадени ДМА и КМА	(453)	-	(709)	(256)	-36%	453	
Нетен ефект от спечеленото дело ПИБ и споразумение с ХБДЖ ЕАД	11 543	-	-	11 543		11 543	
Приход	11 195	-	-	11 195		11 195	
Разход	348	-	-	348		348	
<b>ЕБИТДА</b>	<b>6</b>	<b>(15 319)</b>	<b>(7 213)</b>	<b>13 566</b>	<b>188%</b>	<b>21 672</b>	<b>141%</b>

в хил. лева	Одитиран отчет	Бизнес програма	Отчет	Одитиран отчет		Одит. отчет	
	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021	2022/Отчет 2021	2021	2022/БП 2022	2022
				+	%	+	%
	353						
Приходи от амортизиране на други финансираня от ДБ	28 860	24 802	16 587	12 273	74%	4 058	16%
Приходи от амортизиране на други фин. от др. източници	100	84	92	8	9%	16	19%
Разходи за амортизации и обезценки на ДА	(49 498)	(47 568)	(39 404)	10 094	-26%	1 930	4%
в т.ч.: Амортизации и брак на ДА финансиран от ДБ	(28 860)	(24 802)	(16 587)	12 273	74%	4 058	16%
<b>ЕВИТ</b>	<b>(14 185)</b>	<b>(38 000)</b>	<b>(29 938)</b>	<b>15 753</b>	<b>53%</b>	<b>23 815</b>	<b>63%</b>
Финансови приходи (разходи)	(369)	31	(86)	(283)	-329%	(400)	1295%
<b>Печалба преди данъци</b>	<b>(14 554)</b>	<b>(37 969)</b>	<b>(30 024)</b>	<b>(46)</b>	<b>100%</b>	<b>(112)</b>	<b>100%</b>
Данъци	(1 267)	-	(2 499)	(237)	-180%	(288)	-354%
<b>Нетна печалба</b>	<b>(15 821)</b>	<b>(37 969)</b>	<b>(32 523)</b>	<b>15 470</b>	<b>52%</b>	<b>23 415</b>	<b>62%</b>
Баланс							
Собствен капитал	233 531	193 194	250 000	(16 469)	-7%	40 337	21%
Нетни активи	488 446	454 142	499 857	(11 411)	-2%	34 304	8%
Активи	594 527	540 398	583 918	10 609	2%	54 129	10%
Задължияост	88 901	69 881	73 948	14 953	20%	19 020	27%
<b>Обемни показатели</b>							
Превозени пътници, (хил. пътника)	23 074.43	18 899.97	17 147.28	5 927	35%	4 174	22%
Пътник/километри, (ман.)	1 603.20	1 255.59	1 204.55	399	33%	348	28%
Приведени единици (пкм+нткм ман)	1 603.20	1 255.59	1 204.55	399	33%	348	28%
Средно списъчен брой на персонала (брой)	5 114	5 106	5 313	(199)	-4%	8	0%
Производителност на едно лице (хил/ 1 лице)	313.49	245.90	226.72	87	38%	68	27%

По отчет за 2022 г. е отчетено **увеличение на приходи – общо с 51 125 хил. лева**, спрямо отчета за 2021 г., в резултат от отчетени повече приходи от финансиране по одобрена от МС Програма за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия с 34 967 хил. лева, нарастване на приходите от продажби със 7 651 хил. лева и по-висок размер на компенсацията по ЗОУ с 8 507 хил. лева.

Спрямо бизнес програмата за 2022 г. са отчетени приходи с 40 600 хил. лева повече в резултат от увеличаване на приходите от продажби с 9 912 хил. лева и на приходите от финансиране по одобрена от МС Програма за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия с 30 688 хил. лева.

Оперативните разходи по отчет за 2022 г. са **увеличени с 45 308 хил. лева** спрямо същия период на предходната година, дължи се на нарастване на разходите за ел. енергия с 46 586 хил. лева и за персонал с 12 102 хил. лева.

Спрямо бизнес програмата за 2022 г. оперативните разходи нарастват с 30 106 хил. лева. Най-значително е увеличаване спрямо бюджета се отчита при разходите за ел. енергия с 33 703 хил. лева.

**нЕВИТДА за 2022 г. е с отрицателна стойност, но отчита подобрене с 5 816 хил. лева** спрямо предходната година от по-голямо увеличаване на приходите спрямо оперативните разходи. Спрямо Бизнес програмата за 2022 г. нЕВИТДА е подобрена с 10 494 хил. лева.

**ЕВИТДА е с положителна стойност в размер на 6 353 хил. лева и отчита подобрене с 13 566 хил. лева** спрямо предходната година, основно в резултат на получен приход с еднократен характер през т. г. по съдебно определение и спечелено дело с ПИБ в нетен размер на 11 543 хил. лева. Спрямо бизнес програмата за 2022 г. **ЕВИТДА** е подобрена с 21 672 хил. лева.

**ЕВИТ намалява отрицателната си стойност с 15 753 хил. лева**, от -29 938 хил. лева за 2021 г. на -14 185 хил. лева за 2022 г. Спрямо Бизнес програмата се подобрява с 23 815 хил. лева.

**„БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД приключи 2022 г. с нетен финансов резултат загуба в размер на 15 821 хил. лева** при отчетена загуба за предходната година в размер на 32 523 хил. лева, т.е. **отчита се подобрене с 16 702 хил. лева**. Спрямо бизнес програмата финансовия резултат бележи подобрене с 22 148 хил. лева. Подобренето на финансовия резултат спрямо същия период на миналата година и спрямо бизнес програмата се дължи на отчетен приход от финансиране по одобрена от МС Програма за компенсиране на небитови крайни клиенти на електрическа енергия, увеличаване на приходите от превоз на пътници, по-голям размер на финансиране по договор за ЗОУ от ДБ и на намаление на разходите за инфраструктурни такси.

#### Финансови показатели за изпълнение на целите

Коефициенти за изпълнение на финансовите цели	Одитиран отчет	БП	Отчет	Одитиран отчет		Одитиран отчет	
	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021	2022/Отчет 2021	2021	2022/Бюджет 2022	2022
				+	%	+	%
Ефективност на разходите	0.9594	0.8834	0.9009	0.0584	6%	0.0759	9%
Задължияост	1.5458	2.7972	2.3357	-0.7899	-34%	-1.2514	-45%
Обща ликвидност	0.9146	0.5151	0.9950	-0.0804	-8%	0.3995	78%

- **Ефективност на разходите** – коефициента се подобрява с 9% спрямо планирания в бизнес програмата за 2022 г., но не успява да достигне привлекателна стойност.
- **Задлъжнялост** – коефициента е над единица, т.е. надвишава приемливата си стойност.
- **Обща ликвидност** – коефициента е малко под приемливата си стойност, тъй като не достига да е  $\geq 1$ .

## 2. Отчет за приходите и разходите за 2022 г.

в ХИЛ. лева

показатели	Одитиран отчет	Бизнес програма	Отчет	Одитиран отчет		Одитиран отчет	
	31.12.2022	31.12.2022		2022/Отчет 2021	2022/БП 2022	2022/БП 2022	2022/БП 2022
			31.12.2021	+ -	%	+ -	%
<b>Нетни приходи от продажби, в т.ч.:</b>	<b>66 786</b>	<b>56 874</b>	<b>59 135</b>	<b>7 651</b>	<b>13%</b>	<b>9 912</b>	<b>17%</b>
на външни клиенти	60 386	49 057	42 777	17 609	41%	11 330	23%
превоз на пътници	60 386	49 057	42 777	17 609	41%	11 330	23%
в т.ч.: компенсаци за тарифно намаляване	8 018	6 169	5 556	2 462	44%	1 849	30%
на свързани лица	932	1 020	984	(52)	-5%	(88)	-9%
- жп карти	932	1 020	984	(52)	-5%	(88)	-9%
<b>Други приходи</b>	<b>5 467</b>	<b>6 797</b>	<b>15 374</b>	<b>(9 907)</b>	<b>-64%</b>	<b>(1 330)</b>	<b>-20%</b>
от външни клиенти	4 102	5 446	13 230	(9 128)	-69%	(1 344)	-25%
от продажба на СА	1 365	1 351	2 144	(779)	-36%	14	1%
<b>Финансиране по договор за ЗОУ от ДБ</b>	<b>196 190</b>	<b>196 190</b>	<b>187 683</b>	<b>8 507</b>	<b>5%</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
<b>Приходи от други финансиране</b>	<b>39 910</b>	<b>9 222</b>	<b>4 943</b>	<b>34 967</b>	<b>333%</b>	<b>30 688</b>	<b>333%</b>
<b>Приходи общо</b>	<b>302 886</b>	<b>262 285</b>	<b>251 761</b>	<b>51 125</b>	<b>20%</b>	<b>40 600</b>	<b>15%</b>
	<b>(307)</b>						
<b>Разходи за основна дейност</b>	<b>734</b>	<b>(278 059)</b>	<b>(262 857)</b>	<b>44 877</b>	<b>17%</b>	<b>29 675</b>	<b>11%</b>
<b>Разходи за материали, в т.ч.:</b>	<b>(131 919)</b>	<b>(94 249)</b>	<b>(80 134)</b>	<b>51 785</b>	<b>65%</b>	<b>37 670</b>	<b>40%</b>
материали	(10 486)	(10 241)	(10 063)	423	4%	245	2%
вода	(365)	(348)	(344)	21	6%	17	5%
горива	(12 402)	(8 767)	(7 946)	4 456	56%	3 635	41%
ел. енергия	(107 933)	(74 230)	(61 347)	46 586	76%	33 703	45%
топлоенергия	(733)	(663)	(434)	299	69%	70	11%
<b>Разходи за външни услуги</b>	<b>(44 213)</b>	<b>(55 294)</b>	<b>(58 939)</b>	<b>(14 726)</b>	<b>-25%</b>	<b>(11 082)</b>	<b>-20%</b>
от външни доставчици	(42 282)	(53 495)	(57 107)	(14 825)	-26%	(11 213)	-21%
- услуги	(6 069)	(6 089)	(4 904)	1 165	24%	(20)	0%
- имуществени и други застраховки	(7 131)	(7 413)	(5 167)	1 964	38%	(281)	-4%
- инфраструктурни такси	(15 961)	(20 440)	(32 190)	(16 229)	-50%	(4 479)	-22%
- други услуги от НК "ЖИ"	(1 082)	(1 043)	(1 064)	18	2%	39	4%
- техническо обслужване и текущ ремонт	(11 622)	(18 129)	(13 560)	(1 938)	-14%	(6 508)	-36%
- такса смет	(338)	(345)		338		(7)	-2%
- наем на подвижен състав	(79)	(36)	(222)	(143)	-64%	43	121%
от свързани лица	(1 931)	(1 799)	(1 832)	99	5%	132	7%
<b>Разходи за персонала, в т.ч.:</b>	<b>(131 402)</b>	<b>(128 794)</b>	<b>(119 300)</b>	<b>12 102</b>	<b>10%</b>	<b>2 608</b>	<b>2%</b>
заплати	(98 500)	(95 416)	(91 148)	7 352	8%	3 084	3%
социални осигуровки и надбавки	(32 873)	(33 037)	(27 952)	4 921	18%	(165)	0%
почивно дело СА	(29)	(341)	(200)	(171)	-85%	(311)	-91%
<b>Други разходи</b>	<b>(11 247)</b>	<b>(8 722)</b>	<b>(15 202)</b>	<b>(3 955)</b>	<b>-26%</b>	<b>2 525</b>	<b>29%</b>
<b>Промени в наличностите на готовата продукция и незавършеното производство</b>	<b>842</b>	<b>0</b>	<b>1 237</b>	<b>(395)</b>	<b>-32%</b>	<b>842</b>	
<b>Придобиване на машини и съоръжения по стопан. начин</b>	<b>9 773</b>	<b>9 000</b>	<b>9 481</b>	<b>292</b>	<b>3%</b>	<b>773</b>	<b>9%</b>
<b>пЕВИТДА</b>	<b>(5 280)</b>	<b>(15 774)</b>	<b>(11 096)</b>	<b>5 816</b>	<b>-52%</b>	<b>10 494</b>	<b>-67%</b>
<b>Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА</b>	<b>90</b>	<b>455</b>	<b>3 883</b>	<b>(3 793)</b>	<b>-98%</b>	<b>(365)</b>	<b>-80%</b>
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	543	455	4 592	(4 049)	-88%	88	19%
Себестойност на продадени ДМА и КМА	(453)	-	(709)	256		(453)	
<b>Нетен ефект от спечеленото дело ПИБ и споразумение с ХБДЖ ЕАД</b>	<b>11 543</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11 543</b>		<b>11 543</b>	
Приход	11 195			11 195		11 195	
Разход	348			348		348	
<b>ЕВИТДА</b>	<b>6 353</b>	<b>(15 319)</b>	<b>(7 213)</b>	<b>13 566</b>	<b>-188%</b>	<b>21 672</b>	<b>-141%</b>
<b>Приходи от амортизации на други финанс. от ДБ</b>	<b>28 860</b>	<b>24 802</b>	<b>16 587</b>	<b>12 273</b>	<b>74%</b>	<b>4 058</b>	<b>16%</b>
<b>Приходи от амортизации на други финансиране от други източници</b>	<b>100</b>	<b>84</b>	<b>92</b>	<b>8</b>	<b>9%</b>	<b>16</b>	<b>19%</b>
<b>Амортизации и обезценки на ДА</b>	<b>(49 498)</b>	<b>(47 568)</b>	<b>(39 404)</b>	<b>10 094</b>	<b>26%</b>	<b>1 930</b>	<b>4%</b>
В т.ч.: амортизации на ДМА финансирани от ДБ	(28 860)	(24 802)	(16 587)	12 273	74%	4 058	16%
<b>ЕВИТ</b>	<b>(14 185)</b>	<b>(38 000)</b>	<b>(29 938)</b>	<b>15 753</b>	<b>53%</b>	<b>23 815</b>	<b>63%</b>
Финансови приходи	0	112	46	(46)		(112)	-100%
Финансови разходи	(369)	(81)	(132)	237	180%	288	354%
<b>Печалба (загуба) преди данъци</b>	<b>554</b>	<b>(37 969)</b>	<b>(30 024)</b>	<b>15 470</b>	<b>52%</b>	<b>23 415</b>	<b>62%</b>
данъци	-1 267		(2 499)	1 232		(1 267)	
<b>Печалба (загуба)</b>	<b>(15 821)</b>	<b>(37 969)</b>	<b>(32 523)</b>	<b>16 702</b>	<b>51%</b>	<b>22 148</b>	<b>58%</b>

## 2.1 Приходи

Изменение отчет 2022 / отчет 2021 в хил. лв.	Общо	м. I	м. II	м. III	м. IV	м. V	м. VI	м. VII	м. VIII	м. IX	м. X	м. XI	м. XII
<b>Приходи нето, от тях:</b>	<b>17 558</b>	<b>439</b>	<b>287</b>	<b>841</b>	<b>1 496</b>	<b>1 385</b>	<b>1 564</b>	<b>1 640</b>	<b>3 735</b>	<b>1 553</b>	<b>1 586</b>	<b>1 388</b>	<b>1 643</b>
<b>Приходи нето от превоз на пътници</b>	<b>9 666</b>	<b>355</b>	<b>189</b>	<b>657</b>	<b>1 137</b>	<b>815</b>	<b>925</b>	<b>879</b>	<b>979</b>	<b>885</b>	<b>1 092</b>	<b>1 000</b>	<b>755</b>
<b>Приходи от ЦУ</b>	<b>7 891</b>	<b>85</b>	<b>98</b>	<b>184</b>	<b>359</b>	<b>570</b>	<b>639</b>	<b>760</b>	<b>2 756</b>	<b>668</b>	<b>494</b>	<b>388</b>	<b>888</b>
международни билети, международни влакове, комиссионни, разчети	1 248	8	-5	47	17	134	206	148	176	168	109	109	131
компенсации	2 462	0	101	63	221	311	241	311	114	120	162	268	549
Приходи от свързани лица (жп карти) и карти НКЖИ	-114	22	-49	-32	-9	-9	-8	-10	-8	-9	0	-1	-1
online билети и резервация	1 808	44	45	82	121	118	168	261	278	163	209	147	173
спални места, холограми, МВР, МО,МП	51	11	7	22	10	14	6	-8	-15	-2	6	2	2
специални, атракционни и корпоративни пътувания	2 421	0	-1	2	0	-1	28	59	2 233	235	7	-138	-5
атракционни пътувания	12	0	0	0	0	2	-2	0	-21	-7	0	0	39
<b>хил. пътници в т.ч. :</b>	<b>5 927</b>	<b>119</b>	<b>66</b>	<b>257</b>	<b>472</b>	<b>392</b>	<b>647</b>	<b>869</b>	<b>689</b>	<b>562</b>	<b>736</b>	<b>677</b>	<b>441</b>

Нетните приходи от продажби са нараснали със 17 558 хил. лева или с 40,12% в сравнение със същия период на 2021 г., от тях:

- 17 609 хил. лева или с 41,16% е увеличен прихода спрямо 2021 г. от външни клиенти;
- 51 хил. лева по-малко приходи от направеното намаление от цената на служебни карти обр. 922 ЖЛ на свързани лица: „БДЖ-ТП” и „Холдинг БДЖ” ЕАД.

Изменението на приходите от външни клиенти е, както следва:

- 2 136 хил. лв. компенсации за превоз на украински граждани;
- 63 хил. лева по-малко приходи от служебни карти обр. 922 ЖЛ на ДП НК”ЖИ”;
- 2 462 хил. лева увеличение на компенсациите за тарифни намаления.

Увеличението на компенсациите за тарифни намаления се дължи на реализираните 1 403 хил. лева повече пътувания на учаци с право на 50% и 75%, увеличение на приходите от ползващите 50% отстъпка при пътуване възрастни граждани с 935 хил. лева и на увеличение на други компенсации със 124 хил. лева спрямо сравнителния период на миналата година.

- 161 хил. лева повече от продажби на спални и купет вагони спрямо сравнителния период;
- без промяна са приходите от превоз на пътници от Министерствата на отбраната, правосъдието и на вътрешните работи;
- 1 966 хил. лева повече приходи от търговска дейност;
- 10 947 хил. лева повече или ръст с 36.13% на приходите от продажби на билети и карти във вътрешно съобщение от отчетените през 2021 г.



## 2.2 Разходи

### ➤ Разходи за персонал

Показатели	Одитиран отчет 2022 г.	Бизнес програма 2022 г.	Отчет 2021 г.	Отчет 2022/Отчет 2021		Отчет 2022/Бизнес програма 2022	
				Изменение		Изменение	
				+	-	+	-
Средносписъчен брой	5 114	5 106	5 313	-199	-4	8	0
<b>Разходи за персонала, в т.ч.:</b>	<b>131 402</b>	<b>128 794</b>	<b>119 300</b>	<b>12 102</b>	<b>10</b>	<b>2 608</b>	<b>2</b>
<b>Заплати</b>	<b>98 500</b>	<b>95 416</b>	<b>91 148</b>	<b>7 352</b>	<b>8</b>	<b>3 084</b>	<b>3</b>
<i>в т.ч. извънреден труд</i>	<i>6 595</i>	<i>2 300</i>	<i>2 866</i>	<i>3 729</i>	<i>130</i>	<i>4 295</i>	<i>187</i>
<i>Национални празници</i>	<i>2 413</i>	<i>2 291</i>	<i>2 136</i>	<i>277</i>	<i>13</i>	<i>122</i>	<i>5</i>
<i>Обезщетение при пенсиониране</i>	<i>1 549</i>	<i>1 879</i>	<i>862</i>	<i>687</i>	<i>80</i>	<i>-330</i>	<i>-18</i>
<i>Неизползван ПГО от минали години със знак „-“</i>	<i>-3 804</i>	<i>-4 183</i>	<i>-2 920</i>	<i>884</i>	<i>30</i>	<i>-379</i>	<i>-9</i>
<b>Социални осигуровки и надбавки</b>	<b>32 902</b>	<b>33 378</b>	<b>28 152</b>	<b>4 750</b>	<b>17</b>	<b>-476</b>	<b>-1</b>
<i>в т.ч. почивно дело СА</i>	<i>29</i>	<i>341</i>	<i>200</i>	<i>-171</i>	<i>-86</i>	<i>-312</i>	<i>-91</i>

• **Разходи за възнаграждения на персонала** – отчетените средства са в размер на 98 500 хил. лева. Разходите за възнаграждения са се увеличили спрямо същия период на предходната година със 7 718 хил. лева. Увеличението се дължи на промяната в размера на минималната работна заплата за страната, считано от 01.04.2022 г. /от 650 лева за 2021 г. на 710 лева за 2022 г./.

Увеличение се наблюдава в следните елементи:

- извънреден труд - причината е увеличения обем работа, значително нарастване на недостига на персонал спрямо 2021 г.
- основна заплата, нощен труд, домашен отпуск, национален празник и провизии за пенсиониране.

Намалението на персонала със 194 броя се дължи на естественото текучество и пенсиониране на персонала, придобил право на пенсия за осигурителен стаж и възраст. За 2022 г. са назначени 543 броя персонал и са напуснали 516 броя, а за същия период на 2021 г. са назначени 276 броя и напуснали 680 броя персонал. От напусналите 516 броя персонал 143 броя са поради придобиване право на пенсия за осигурителен стаж и възраст. За съпоставимия период на 2021 г. от напусналите 680 броя персонал 218 броя са поради придобиване право на пенсия за осигурителен стаж.

Намаление се наблюдава в изплатените средства за обезщетения по КТ в размер на 207 хил. лева, служебен отпуск в размер на 52 хил. лева и при средствата за компенсирем отпуск в размер на 338 хил. лева.

Спрямо Бизнес програмата на дружеството за 2022 г. средствата за възнаграждения по отчет са се увеличили с 3 084 хил. лева. Увеличение се наблюдава при средствата за нощен и извънреден труд, провизиите за неизползван отпуск от минали години и провизиите за пенсиониране.

• Разходите за социални осигуровки и надбавки за 2022 г. са се увеличили с 5 750 хил. лева спрямо 2021 г. За 2022 г. няма промяна в размера на осигурителните вноски - общо осигурителните вноски за обществено и здравно осигуряване от работодател за трета категория труд са в размер на 19,62%. В резултат на увеличение на основната работна заплата и на всички зависещи от нея други възнаграждения за 2022 г. начислените суми за всички осигурителни фондове са увеличили с 2 090 хил. лева. За 2022 г. начислените разходи за осигуровки на компенсиреми отпуски са в размер на 666 хил. лева. За 2022 г. са се увеличили начислените средства за временна неработоспособност със 146 хил. лева и са намалели средствата за ДДС на суми за социални разходи от свързани лица с 31 хил. лева. За 2022 г. са начислени с 2 498 хил. лева повече средства по чл.68, ал.2 т.3 от КТД – при ползване на половината от полагащия се основен платен годишен отпуск се полага социална сума в размерна 150 лв., в сравнение с 2021 г. Намалени са средствата за помощи и лекарства с 15 хил. лева.

### ➤ Разходи за ел. енергия

През периода отчетените разходи за енергия са в посока увеличение спрямо 2021 г. с 46 885 хил. лева, поради:

- Увеличение на цената на ел. енергията с над 100%;
- Увеличение на количеството за тягови нужди с 2 929 хил.квтч;



- Увеличение на разходите за енергия за други нужди и топлоенергия със 71,18%.

Спрямо бюджета разходите за енергия също са в увеличение, поради увеличение на цени на ел. енергия, количество изразходена ел.енергия и разходи за други нужди и топлоенергия.

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	Отчет на 2022г.	Бизнес програма на 2022г.	Отчет на 2021г.	Отчет 2022/БП 2022 изменение		Отчет 2022/Отчет 2021 изменение	
					+	%	+	%
<b>1.Обем работа</b>								
а) електрическа тяга	ман брткм	4 302	4 382	4 254	-80	-1.82	48	1.13
- от локомотиви	ман брткм	3 581	3 704	3 474	-123	-3.33	107	3.08
- от ЕМВ	ман брткм	721	678	780	44	6.43	-59	-7.57
б) ел. маневра	х манч	2	3	3	-0.35	-13.05	-0.49	-17.54
<b>2. Разходна норма</b>								
а) електрическа тяга	втч/брткм	34.83	33.59	34.53	1.24	3.69	0.30	0.87
б) ел. маневра	квтч/манч	73.08	62.58	69.93	10.50	16.78	3.15	4.50
<b>3. Количество ел. енергия</b>	<b>хил.квтч</b>	<b>150 963</b>	<b>148 604</b>	<b>148 293</b>	<b>2 359</b>	<b>1.59</b>	<b>2 670</b>	<b>1.80</b>
а) електрическа тяга	хил.квтч	149 827	147 200	146 897	2 626	1.78	2 929	1.99
б) ел. маневра	хил.квтч	168	166	195	3	1.54	-27	-13.83
в) стационарни ВО	хил.квтч	968	1 237	1 200	-270	-21.79	-232	-19.35
<b>4. Цена на ел. енергия</b>	<b>лв/MWh</b>	<b>517.25</b>	<b>322.75</b>	<b>241.04</b>	<b>194.50</b>	<b>60.26</b>	<b>276.21</b>	<b>114.59</b>
<b>5. Разходи за ел. енергия</b>	<b>хил. лв</b>	<b>78 086</b>	<b>47 962</b>	<b>35 744</b>	<b>30 123</b>	<b>62.81</b>	<b>42 341</b>	<b>118.46</b>
а) електрическа тяга	хил. лв	77 576	47 466	35 414	30 109	63.43	42 162	119.06
б) ел. маневра	хил. лв	69	51	55	17	33.75	13	24.40
в) стационарни ВО	хил. лв	441	444	275	-3	-0.78	166	60.18
<b>6. Други разходи за енергия</b>	<b>хил. лв</b>	<b>7 327</b>	<b>5 642</b>	<b>4 280</b>	<b>1 685</b>	<b>29.86</b>	<b>3 047</b>	<b>71.18</b>
а) за други нужди	хил. лв	6 594	4 979	3 847	1 615	32.43	2 748	71.43
от лок. депо	хил. лв	2674		1541	2 674		1 134	73.58
от вагонно депо	хил. лв	3920		2306	3 920		1 614	69.99
б) за топлоенергия	хил. лв	733	663	434	70	10.57	299	69.02
от лок. депо	хил. лв	624		334	624		291	87.03
от вагонно депо	хил. лв	108		100	108		9	8.74
<b>7. Цена за енергоразпределение</b>	<b>лв/MWh</b>	<b>163.31</b>	<b>141.76</b>	<b>141.76</b>	<b>21.55</b>	<b>15.20</b>	<b>22</b>	<b>15.20</b>
7.1 цена надбавки	лв/kVArh	0.09	0.13	0.13	-0.04	-29.12	-0.04	-29.12
<b>8. Разходи за енергоразпределение</b>	<b>хил. лв</b>	<b>23 253</b>	<b>21 288</b>	<b>21 612</b>	<b>1965</b>	<b>9.23</b>	<b>1 642</b>	<b>7.60</b>
а) електрическа тяга	хил. лв	23 080	21 079	21 403	2001	9.49	1 677	7.83
б) ел. маневра	хил. лв	25	26	29	-1	-5.25	-4	-14.27
в) стационарни вагонотопилатели	хил. лв	149	184	180	-35	-18.86	-31	-17.20
<b>9. Разходи за ел. енергия от ползвани под наем локомотиви</b>	<b>хил. лв</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>145</b>	<b>0</b>	<b>0.00</b>	<b>-145</b>	<b>-100.00</b>
<b>ОБЩО РАЗХОДИ</b>	<b>хил. лв</b>	<b>108 666</b>	<b>74 893</b>	<b>61 781</b>	<b>33 773</b>	<b>45.10</b>	<b>46 885</b>	<b>75.89</b>

\*брткм. с тегло на локомотива

### ➤ Разходи за гориво

За 2022 г. отчетените разходи за гориво се увеличават спрямо отчетените за същия период на 2021 г. с 4 456 хил. лева поради:

- По-големият обем извършена работа с дизелова тяга с 4 173 хил. брткм;
- Увеличение на цена на горивото с 51%;
- Отчетени повече разходи за гориво за други нужди.

Изменението на отчетените разходи спрямо планираните такива е също в резултат на увеличена цена и разходите за нетягово гориво.

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	Отчет на 2022г.	Бизнес програма на 2022г.	Отчет на 2021г.	Отчет 2022/БП 2022 изменение		Отчет 2022/Отчет 2021 изменение	
					+	%	+	%
<b>1.Обем работа</b>								
а/ дизелова тяга	хил.брткм	285 875	294 498	281 702	-8 623	-2.93	4 173	1.48
- от локомотиви	хил.брткм	161 879	155 659	150 530	6 220	4.00	11 349	7.54
- ДМВ (серия 10)	хил.брткм	123 996	138 839	131 172	-14 843	-10.69	-7 176	-5.47
б/ дизелова маневра	манч	68 200	60 590	68 294	7 610	12.56	-94	-0.14
<b>2. Разходна норма</b>								

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	Отчет на 2022г.	Бизнес програма на 2022г.	Отчет на 2021г.	Отчет 2022/БП 2022 изменение		Отчет 2022/Отчет 2021 изменение	
					+ -	%	+ -	%
<b>а/ дизелова тяга</b>	литър	<b>13.37</b>	<b>13.11</b>	<b>13.11</b>	<b>0.27</b>	<b>2.03</b>	<b>0.27</b>	<b>2.03</b>
- от локомотивни	литър	14.99	13.78	14.87	1.21	8.76	0.12	0.81
- ДМВ (серия 10)	литър	11.27	12.35	11.09	-1.09	-8.79	0.18	1.61
<b>б/ дизелова маневра</b>	литър	<b>14.50</b>	<b>15.35</b>	<b>13.89</b>	<b>-0.84</b>	<b>-5.48</b>	<b>0.62</b>	<b>4.44</b>
<b>3. Количество гориво</b>	литри	<b>4 818 893</b>	<b>4 806 888</b>	<b>4 658 381</b>	<b>12 005</b>	<b>0.25</b>	<b>160 512</b>	<b>3.45</b>
а/ дизелова тяга	литри	3 823 252	3 860 250	3 692 428	-36 998	-0.96	130 824	3.54
- от локомотивни	литри	2 425 932	2 144 915	2 237 688	281 017	13.10	188 244	8.41
- ДМВ (серия 10,19)	литри	1 397 320	1 715 335	1 454 740	-318 015	-18.54	-57 420	-3.95
б/ дизелова маневра	литри	989 181	929 778	948 462	59 403	6.39	40 719	4.29
в/ локомотивни под наем	литри	240	7 660	650	-7 420	100	-410	-63
г/ вагон-отоплители	литри	6 220	9 201	16 841	-2 981	-32.40	-10 621	-63.07
<b>4. Цена на горивото</b>	лв/литър	<b>2.46</b>	<b>1.75</b>	<b>1.63</b>	<b>0.71</b>	<b>40.24</b>	<b>0.83</b>	<b>51.04</b>
<b>5. Разходи за гориво</b>	хил. лв	<b>11 853</b>	<b>8 431</b>	<b>7 586</b>	<b>3 422</b>	<b>40.59</b>	<b>4 267</b>	<b>56.24</b>
а/ дизелова тяга	хил. лв	9 378	6 755	6 013	2 623	38.83	3 366	55.98
- от локомотивни	хил. лв	5 947	3 754	3 644	2 193	58.44	2 303	63.21
- ДМВ (серия 10)	хил. лв	3 431	3 002	2 369	430	14.31	1 063	44.86
б/ дизелова маневра	хил. лв	2 429	1 631	1 536	797	48.89	892	58.07
в/ локомотивни под наем	хил. лв	12	16	1	-4	100	11	1 012
г/ вагон-отоплители	хил. лв	13	16	27	-3	-18.29	-14	-50.66
д/ парен локомотив	хил. лв	21	12	10	9	75.92	12	120.24
<b>6. Други разходи за гориво</b>	хил. лв	<b>549</b>	<b>336</b>	<b>360</b>	<b>213</b>	<b>63.30</b>	<b>189</b>	<b>52.50</b>
от лок. стопанство	хил. лв	435		278	435	100	158	56.70
от ППП	хил. лв	113		82	113	100	31	38.26
<b>О Б Щ О РАЗХОДИ</b>	хил. лв	<b>12 402</b>	<b>8 767</b>	<b>7 946</b>	<b>3 635</b>	<b>41.46</b>	<b>4 456</b>	<b>56.07</b>

\* *брткм. с тегло на локомотива*

#### ➤ Външни услуги

Отчетени са разходи за външни услуги в размер на 44 213 хил. лева. Спрямо същия период на предходната година разходите за външни услуги са намалени с 14 726 хил. лева, основно от намалението на разходите за инфраструктурни такси с 16 229 хил. лева и на разходите за техническо обслужване и текущо поддържане на ДА с 1 938 хил. лева.

Основни отклонения в посока нарастване на разходи за външни услуги в сравнение с предходна година се наблюдава при разходите за имуществени и други застраховки с 1 964 хил. лева в резултат от увеличаване балансовата стойност на активите в следствие на извършените капитални ремонти и на разходите за охрана от външни изпълнители по сключени договори с 1 224 хил. лева.

Разходите за външни услуги са намалени 11 082 хил. лева спрямо заложените в бизнес програмата на дружеството основно от намалението на разходите за техническо обслужване и текущо поддържане на ДА с 6 508 хил. лева и за инфраструктурни такси с 4 479 хил. лева.

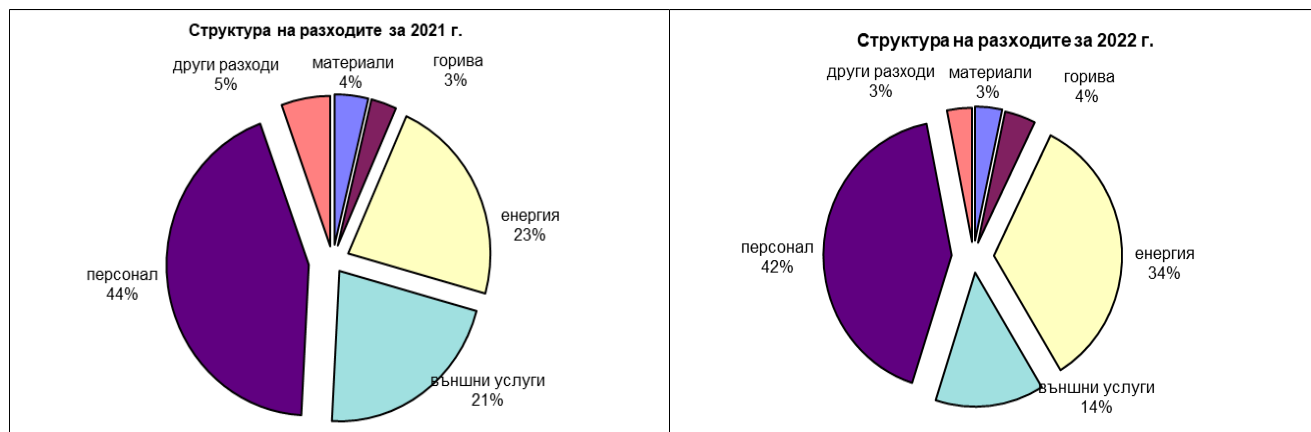
#### ➤ Други разходи

Намалени са с 3 955 хил. лева спрямо същия период на 2021 г., дължи се основно на отчетените за отчетния период на 2021 г. обезценки на вземания от Гранд Енерджи Дистрибушън. Спрямо планираните в бизнес програмата за 2022 г. нарастват с 2 525 хил. лева.

➤ **Придобиване на машини и съоръжения по стопански начин** – нарастват с 292 хил. лева спрямо отчетените за същия период на 2021 г. и със 773 хил. лева спрямо заложените в бизнес програмата за 2022 г.

➤ **Амортизации и обезценки на ДА** – увеличават се с 10 094 хил. лева спрямо същия период на 2021 г. и с 1 930 хил. лева спрямо бюджетиранияте.

Структурата на разходите по икономически елементи за 12-те месеца на 2022 г. и на 2021 г. са показани в долните графики:



### 2.3 Финансов резултат

„БДЖ - Пътнически превози” ЕООД приключи 2022 г. с финансов резултат загуба в размер на 15 821 хил. лева, спрямо същият период на предходната година е подобрен с 16 702 хил. лева в резултат на:

- Увеличение на приходите от превоз на пътници със 17 558 хил. лева.
- Отчетен по-голям размер на финансиране по договор за ЗОУ от ДБ с 8 507 хил. лева в сравнение със същият отчетен период на миналата година.
- Отчетен приход от финансиране по одобрена от МС Програма за компенсирание на небитови крайни клиенти на електрическа енергия с 34 967 хил. лева.
- Получен приходи с еднократен характер през 2022 г. по съдебно определение и спечелено дело с ПИБ с нетен ефект 11 543 хил. лева.
- Намаление на инфраструктурните такси с 16 229 хил. лева, основно в резултат на изменение на методиката за изчисление на инфраструктурните такси.
- Намаляване на разходите за техническо обслужване и текущ ремонт с 1 938 хил. лева.

Спрямо Бизнес програмата финансовият резултат на дружеството е подобрен с 22 148 хил. лева, което се дължи основно на:

- По-голям приход от превоз на пътници с 11 330 хил. лева.
- Получен приходи с еднократен характер през 2022 г. по съдебно определение и спечелено дело с ПИБ с нетен ефект 11 543 хил. лева.
- Увеличение на приходите от финансиране по одобрена от МС Програма за компенсирание на небитови крайни клиенти на електрическа енергия с 30 688 хил. лева, поради неуточнен срок на програмата за компенсирание във връзка с ръста на енергийните цени при изготвяне на бюджетната прогноза.
- Намаление на инфраструктурните такси с 4 479 хил. лева.
- Намаление на разходите за техническо обслужване и текущ ремонт с 6 508 хил. лева.

### 3. Баланс

Данните за движението на активите и пасивите по баланс към 31.12.2022 г., показват:

СЧЕТОВОДЕН БАЛАНС	отчет	план	отчет	изменение	изменение
в хил. лева	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022	1/3 (%)	1/2 (%)
<b>Нетекущи активи</b>	497 116	495 581	499 890	-0.55%	0.31%
<b>Текущи активи, в т.ч.:</b>	<b>97 024</b>	<b>44 429</b>	<b>83 641</b>	<b>16.00%</b>	<b>118.38%</b>
Материални запаси	28 602	24 829	30 338	-5.72%	15.20%
Краткосрочни вземания	20 990	19 192	31 659	-33.70%	9.37%
Парични средства	47 432	408	21 644	119.15%	11520.45%
Активи държани за продажба	387	387	387	0.00%	0.00%
<b>Текущи пасиви, в т.ч.:</b>	<b>106 081</b>	<b>86 256</b>	<b>84 061</b>	<b>26.20%</b>	<b>22.98%</b>
Краткосрочни задължения	42 599	23 722	34 262	24.33%	79.58%
<b>Работен капитал</b>	<b>-9 057</b>	<b>-41 826</b>	<b>-420</b>	<b>2056.43%</b>	<b>-78.35%</b>

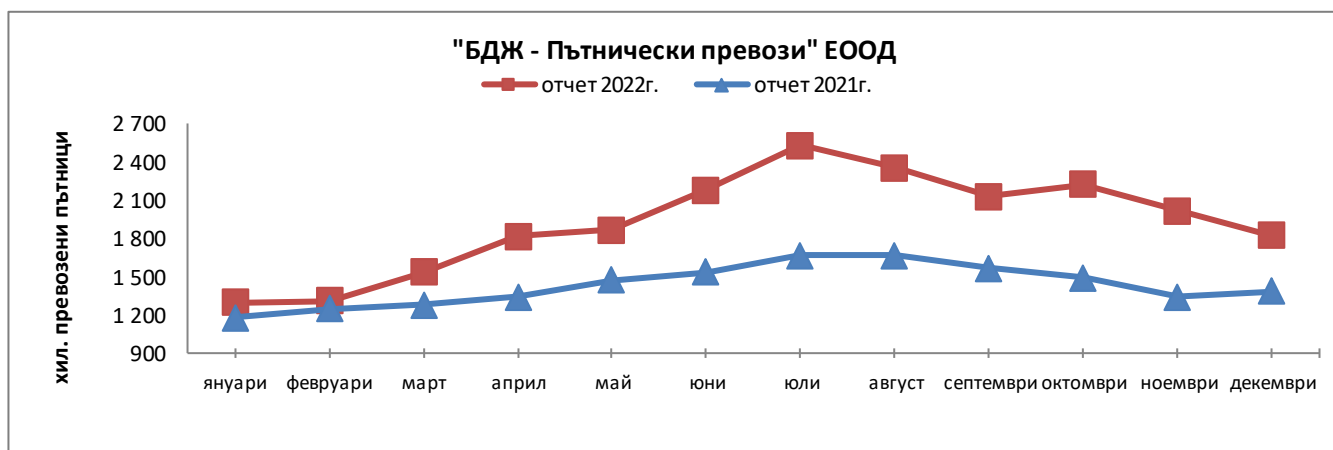
СЧЕТОВОДЕН БАЛАНС <i>в хил. лв</i>	отчет	план	отчет	изменение	изменение
	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022	1/3 (%)	1/2 (%)
Зает капитал	488 446	454 142	499 857	-2.28%	7.55%
Нетекущи пасиви	254 915	260 948	249 857	2.02%	-2.31%
Печалба (загуба)	233 531	193 194	250 000	-6.59%	20.88%
Финансов резултат от мин.год.	-15 821	-37 969	-32 523	-51.35%	-58.33%
Резерви	-105 397	-108 095	-72 504	45.37%	-2.50%
Основен капитал	341 744	326 253	342 022	-0.08%	4.75%
Собствен капитал	13 005	13 005	13 005	0.00%	0.00%

#### 4. Обемни показатели

През 2022 г. по отчетни данни са превозени 23 074,43 хил. пътници, с 34,57% или с 5 927,16 хил. пътника повече в сравнение със същият период на 2021 г. и с 22,09% повече от разчетените в бизнес програмата на Дружеството.

Във вътрешно съобщение са превозени 21 425,39 хил. пътници, с 4 556,85 хил. пътници повече от отчетените през 2021 г. и с 2 917,41 хил. пътници повече от разчетените в бизнес програмата.

В международно съобщение са превозени 1 649,05 хил. пътници, с 1 370,31 хил. пътника повече в сравнение с 2021 г. и с 1 257,05 хил. пътника повече от бизнес програмата.



Средното пропътувано разстояние е намаляло с 0,77 км. или с 1,09% спрямо отчетеното през същият период на 2021 г., в резултат, на което произведените пътнички километри са се увеличили на 1 603,20 млн. пътнички километри, с 398,65 млн. повече от произведените през 2021 г. Произведените през 2022 г. пътнички километри са с 347,61 млн. повече спрямо бизнес програмата.

Във вътрешно съобщение са произведени 1 567,65 млн. пътнички км, с 369,21 млн. пътнички км повече от произведените през 2021 г. и с 323,59 млн. пътнички км повече от планираните в бизнес програмата.

В международно съобщение са произведени 35,55 млн. пътнички км (2,22% от общите) срещу 6,11 млн. пътнички км за 2021 г. (0,51% от общите).

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	12-те месеца			% изменение	
		2022г. отчет	БП 2022 г.	2021г. отчет	отчет/отчет	отчет/план
<b><u>ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ</u></b>	-					
Превоз на пътници	хил. п	23 074.43	18 899.97	17 147.28	34.57%	22.09%
Ср. пропътувано разстояние	км	69.48	66.43	70.25	-1.09%	4.59%
Пътнички километри	млн	1 603.20	1 255.59	1 204.55	33.10%	27.69%
<b>Приходи - нето</b>	<b>хил. лв</b>	<b>61 257</b>	<b>50 023</b>	<b>43 716</b>	<b>40.13%</b>	<b>22.46%</b>
- компенсации - нето	хил. лв	8 018	6 169	5 556	44.31%	29.97%
Приходи - нето без компенсации от ДБ	хил. лв	53 239	43 854	38 160	39.52%	21.40%
Нетна приходна ставка	лв	0.03821	0.03984	0.03629	5.29%	-4.09%
<b><u>КОЛЕТИ, БАГАЖИ И ГАРАЖЕРОЕ</u></b>						
Приходи - нето	хил. лв	62	54	46	35.74%	15.96%
<b>ПРИХОДИ НЕТО</b>	<b>хил. лв</b>	<b>61 319</b>	<b>50 077</b>	<b>43 761</b>	<b>40.12%</b>	<b>22.45%</b>
<b>ПРИХОДИ НЕТО без компенсации</b>	<b>хил. лв</b>	<b>53 301</b>	<b>43 908</b>	<b>38 205</b>	<b>39.51%</b>	<b>21.39%</b>
<b>ЗАСТРАХОВКА</b>	<b>хил. лв</b>	<b>137</b>	<b>351</b>	<b>283</b>	<b>-51.57%</b>	<b>-60.93%</b>

\*Отчетът за превозени пътници и пътнички км за 2022 г. е и с включени отчетни данни за превозени украински граждани, търсещи временна закрила в България съгласно издаден административен акт РМС №346 от 31.05.2022 г.

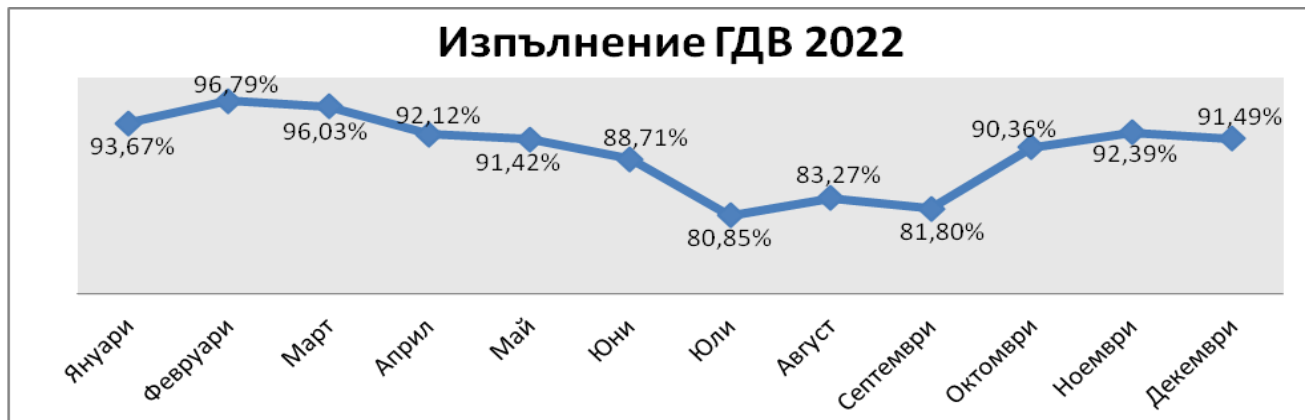
Приходите нето са увеличени с 40,12% спрямо отчетените за същият период на 2021 г. и са с 22,45% спрямо планираните. **Отчетен е допълнително нето приход в размер на 2 136 хил. лева от превоз на украински граждани, търсещи временна закрила в България от месец март 2022 г.** Приходната ставка е увеличена с 5,29% спрямо отчетената за 2021 г. и е намалена с 4,09% спрямо планираната.

От увеличението на обема извършена работа с 33,10% приходите са увеличени относително с 15 232 хил. лева.

## 5. Изпълнение на Графика за движение на влаковете

За периода от 01.01.2022г. до 31.12.2022г. съгласно действащия ГДВ е предвидено движението на 206 304 влака.

Средното изпълнение на графика за движение на влаковете за цитирания период е **89,91%**.

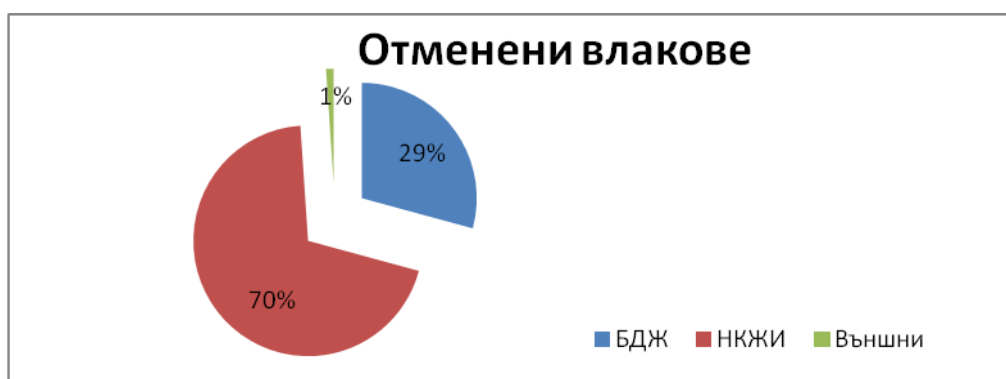


Неизпълнението на графика за движение на влаковете се дължи на:

### 1. Закъснение на влаковете:

- **Закъснените влакове в крайна гара са 17 673 бр.** с общо закъснение от 515 171 минути. Среднодневния брой на закъснените влакове в крайна гара е 48,42 със средно закъснение на ден от 1411,43 минути или 29,15 минути/вак.
- Със закъснение от начална гара са заминали **11 376 влака** с общо закъснение 272 258 минути. Среднодневния брой на закъснените от начална гара влакове е 31,17 със средно 745,91 минути на ден или 23,93 минути/вак.

### 2. За периода е отменено движението на 12 729 влака по следните причини:

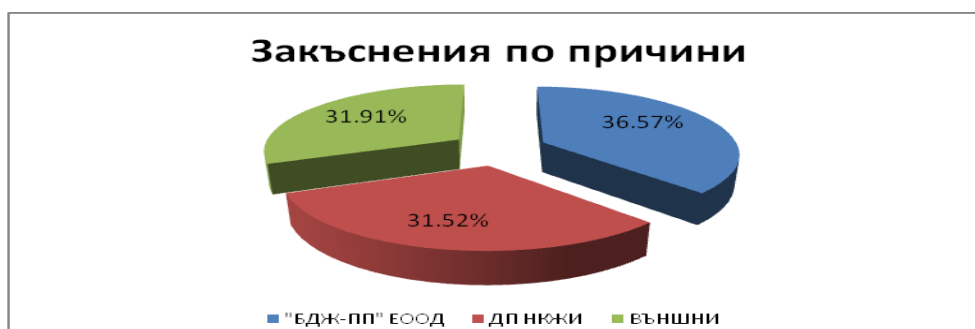


- **По вина на „БДЖ-ПП“ ЕООД** са отменени **3 624 влака (28,47%** от отменените влакове). За 3134 е осигурен алтернативен транспорт. За 490 влака не е осигурен алтернативен транспорт и пътниците са пренасочени към следващите влакове. Общо 1497 бр. влакове са отменени планово, т.е с телеграми, а останалите 2127 бр. влакове са отменени оперативнo, т.е с диспечерски заявки.
- **По вина на ДП „НК ЖИ“** са отменени **8 958 влака (70,37%** от отменените влакове). За 7641 влака е осигурен алтернативен транспорт, а за останалите 1317 влака не е осигурен заместващ транспорт и пътниците са пренасочени към следващите влакове. Общо 8525 бр. влакове са отменени планово, т.е с телеграми за „прозорци“ и „прекъсвания“ за ремонти на железопътната инфраструктура, а останалите 433 бр. влакове са отменени оперативнo, т.е с диспечерски заявки.

- **По външни причини** са отменени 147 влака (1,15% от отменените влакове). За 97 е осигурен алтернативен транспорт, а за останалите 50 влака не е осигурен заместващ транспорт и пътниците са пренасочени към следващите влакове. Общо 145 бр. влакове са отменени оперативно, т.е с диспечерски заявки, а 2 бр. влакове са отменени планово с телеграма.

Отменени влакове на "БДЖ ПП" ЕООД за периода от 01.01.2022 г. до 31.12.2022 г.						
Период 2022 г./ брой отменени влакове	По прозорци на НКЖИ	Оперативно отменени по причина на ДП „НКЖИ“	ОБЩО по причина на ДП „НКЖИ“	По причина на "БДЖ ПП" ЕООД	По външни причини	ОБЩО ЗА ПЕРИОДА
	брой влакове	брой влакове	брой влакове	брой влакове	брой влакове	брой влакове
януари	643	5	648	309	18	975
февруари	265	14	279	360	5	644
март	249	1	250	326	3	579
април	282	7	289	279	7	575
май	555	4	559	361	5	925
юни	562	26	588	226	15	829
юли	905	13	918	399	9	1326
август	1029	8	1037	624	13	1674
септември	1181	43	1224	334	37	1595
октомври	1247	119	1366	162	7	1535
ноември	1187	127	1314	168	11	1493
декември	420	66	486	76	17	579
<b>ОБЩО</b>	<b>8 525</b>	<b>433</b>	<b>8 958</b>	<b>3 624</b>	<b>147</b>	<b>12 729</b>
Процентно разпределяне по вид причина			70,37%	28,47%	1,15%	

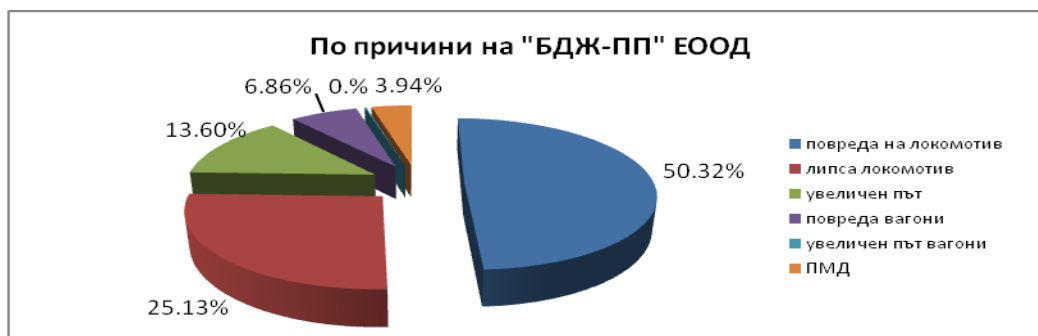
3. Причините за закъснението на влаковете в крайна гара условно може да обобщим в три групи. Поради това, че в по-голямата си част закъсненията са вследствие и трите посочени по горе причини, процентното им изражение е изчислено чрез съборът на закъсненията /в минути/ за съответната причина. Процентното отражение на всяка от тях е посочено в долната графика.



#### Закъснения по вина на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД:

Регистрираните закъснения по вина на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД са разпределени в следните групи, изразено в процентно изражение:

1. Повреди на тягов подвижен състав – 50,32%;
2. Липса на тягов подвижен състав – 25,13%;
3. Увеличено пътуване по локомотив – 13,60%;
4. Повреда на вагони – 6,86%;
5. Увеличено пътуване по вагони – 0,15%;
6. Превозна и маневрена дейност – 3,94%.



## Средният недостиг на ТПС за периода януари - декември е -8,32 бр. тягови единици.

Закъснения по вина на ДП „НКЖИ“- регистрираните закъснения по вина на ДП „НКЖИ“ са разпределени в следните групи, изразено в проценти:

- 1.УДВК – 4%;
- 2.ЖПС – 37%;
- 3.ССТ – 24%;
- 4.Енергетика – 16%;
- 5.Строителни обекти – 19%.

### 6. Анализ на дейността „пътнически превози, обект на ЗОУ“

#### 6.1.Стандарти за надеждност, капацитет и качество на услугите

##### Стандарти за надеждност, капацитет и качество на услугите Брой влакове

Транспортната схема за 2022г. е съгласувана от Възложителя по договора за извършване на обществени превозни услуги на основание т.4.2. и т.6.1. от същия с писмо №10-21-226/23.06.2022г. при обем на превозите 21.182 млн. влаккилометри.

От 12.12.2021г. е в сила нов ГДВ 2021/2022г. През 2022г. обществените превози се осъществяват с 84 бързи, 370 крайградски и 122 пътнически влака или общо 576 влака. От бързите влакове ежедневно се движат 80 бързи влака, 2 влака в определени дни от седмицата и 2 влака в определен период от годината. От общо 492 пътнически влака ежедневно се движат 434, в определени дни от седмицата – 54 влака, а в определени периоди от годината - 4 влака.

От 11.12.2022г. е в сила нов ГДВ 2022/2023г. През 2023 г. обществените превози ще се осъществяват с 86 бързи, 362 крайградски и 127 пътнически влака или общо 575 влака. От бързите влакове ежедневно ще се движат 78 бързи влака, 2 влака в определени дни от седмицата и 6 влака в определен период от годината. От общо 489 пътнически влака ежедневно ще се движат 434, в определени дни от седмицата – 53 влака, а в определени периоди от годината - 2 влака.

Към края на 2022г. се движат 574 влака - 84 бързи и 490 пътнически влака

#### Извършени транспортни услуги във влаккилометри

Обемът на превозите за 2022г. е 21.293 млн. влаккм, от които с бързи влакове – 9.580 млн., а с пътнически влакове 11.714 млн. влаккилометри. Средното влаково рамо е 101.63 км. Влаккилометрите от извънреден и резервен автобусен транспорт са 0.437 млн. през 2021г.

#### Пазарни сегменти

	млн. влаккм	
	планирани	отчетни
Превози с интеррегионални (бързи) влакове	9.505	9.580
Крайградски превози	4.951	4.971
Регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии	4.627	4.636
Регионални превози по второстепенните жп линии	2.099	2.107
<b>Общо превози, обект на ЗОУ</b>	<b>21.182</b>	<b>21.293</b>

\* В отчетните влаккилометри са включени извършените влаккилометри от резервен и извънреден транспорт.

Увеличението на отчетните влаккилометри за 2021г. спрямо планираните е в резултат на извънредните през годината промени в графика за движение на влаковете по технологични причини или с цел подобряване обслужването на пътниците. Новият ГДВ 2022/2023г. е с обем по-голям от планирания за периода 11-31.12.2022г. на база заложените по Договора 20.045 млн влаккилометри.

#### Извършени транспортни услуги като резервен и извънреден автобусен транспорт.

месец		влаккилометри
Януари	Осигурен извънреден транспорт по повреди, липса на изправни ТПС и резервен в участъците за ремонт на жп път Пловдив-Пещера, Септември-Цветино, Каспичан-Русе, Белозем-Свобода	43 263.98
Февруари	Осигурен извънреден транспорт по повреди, липса на изправни ТПС и резервен в участъците за ремонт на жп път Подкова-Кърджали, Пловдив-Пещера,, Септември-Цветино, Русе-Каспичан	33 950.56

Март	Осигурен извънреден транспорт по повреди, липса на ТПС и резервен в участъците за ремонт на жп път Пловдив-Пещера, Кърджали-Подкова, Септември-Цветино, Русе-Каспичан, Крумово-Асеновград	33 409.70
Април	Осигурен извънреден транспорт по повреди, липса на изправни ТПС и резервен в участъците за ремонт на жп път Пловдив-Пещера, Септември-Велинград, Самуил-Силистра, Пловдив-Крумово, Русе-Каспичан	27 555.20
Май	Осигурен извънреден транспорт по повреди, липса на изправни ТПС и резервен в участъците за ремонт на жп път Септември-Велинград, Пловдив-Пещера, Казанлък-Карлово, Пловдив-Крумово, Зимница-Ямбол, Русе-Каспичан	44 975.09
Юни	Осигурен извънреден транспорт по повреди, липса на ТПС и резервен в участъците за ремонт на жп път Септември-Велинград, Добринище-Разлог, Самуил-Силистра, Пловдив-Крумово, Русе-Каспичан, Пловдив-Асеновград	29 196.42
Юли	Осигурен извънреден транспорт по повреди, липса на изправни ТПС и резервен в участъците за ремонт на жп път Пловдив-Пещера, Дупница-Благодеевград, Пловдив-Пещера, Варна-Добрич, Русе-Самуил и др.	19 135.00
Август	Осигурен извънреден транспорт по повреди, липса на изправни ТПС и резервен в участъците за ремонт на жп път Пловдив-Пещера, Самуил-Силистра, Варна-Добрич, Свобода-Белозем, Русе-Самуил и др.	43 448.74
Септември	Осигурен извънреден транспорт по повреди, липса на изправни ТПС и резервен в участъците за ремонт на жп път Пловдив-Пещера, Самуил-Силистра, Пловдив-Пещера, Варна-Добрич, Свобода-Белозем, Каспичан-Самуил и др.	41 530.54
Октомври	Осигурен извънреден транспорт по повреди, липса на изправни ТПС и резервен в участъците за ремонт на жп път Крумово-Пловдив, Белозем-Чирпан, Самуил-Русе, Септември-Велинград, Ст.Загора-Чирпан	38 142.83
Ноември	Осигурен извънреден транспорт по повреди, липса на изправни ТПС и резервен в участъците за ремонт на жп път Крумово-Пловдив, Белозем-Чирпан, Септември-Велинград, Самуил-Русе, Пловдив-Пещера, Каспичан-Русе	34 313.01
Декември	Осигурен извънреден транспорт по повреди, липса на ТПС и резервен в участъците за ремонт на жп път Ветово-Русе, Пловдив-Крумово, Белозем-Чирпан, Калояново-Хисар, Пловдив-Пещера, Септември-Велинград	10 792.80
Общо		436 751.19

### Предлагани пътничкоместа

Среднодневно за превозите, обект на ЗОУ се предлагат 216 места на влак, което е без изменение спрямо при планираните.

### Участъкова скорост

Средната участъкова скорост на влак е 49.72 км/ч (59.04 км/ч за бързите влакове и 43.21 км/ч за пътническите). В сравнение с планираната в графика за движение на влаковете е в рамките на допустимото отклонение. Основна причина за намалените скорости са закъсненията породени от повреди на ТПС по време на пътуване, както и намаленията от ремонтите на железния път.

### Точност и качество на предлаганата транспортна услуга

- Километрите от отменени влакове, за които не е осигурен автобусен транспорт са 20 442, при 31 755 през 2021г. като се отчита намаление с 35.62%
- Броят на закъснените влакове над 5 минути в крайна гара е 7.98% от общия брой влакове по ГДВ при 7.90% за същия период на миналата година. Незначителното увеличаване се дължи на намалени скорости през летния сезон поради високите температури за осигуряване безопасност на превозите и ремонт.

### Обобщено отчитане на стандартите за надеждност, капацитет и качество на услугата януари-декември 2022 г.

Основни показатели			
	планирани	отчетни	% отклонение
1. Влаккилометри (млн.)	21.182	21.293	0.53%
в т.ч. от резервен автобусен транспорт		0.436	
2. Пътничкоместа	219	216	-1.41%
3. Влакчасове (хил.)	418.572	428.228	2.31%
Допълнителни показатели			
	планирани	отчетни	% отклонение
1. Брой влакове	576	574	-0.35%
2. Влаково рамо	100.75	101.63	0.88%
3. Участъкова скорост	50.61	49.72	-1.75%



## 6.2 Обемно-икономически показатели на пътнически превози, обект на ЗОУ

През отчетния период с бързите и пътнически влакове са превозени 21.425 млн. пътници и са реализирани 1 567.65 млн. пътничкилометри. Отчита се ръст на превозените пътници с 27.01% и реализираните пътнички с 30.81% в резултат на увеличаване средното превозно разстояние с 2 км спрямо 2021г. Средното превозно разстояние е 73км за 2022г. при 71км за 2021г. При превозите с бързи влакове се отчита увеличаване на пътуванията с 41.16% и на реализираните пътничкилометри с 47.58%. Най-голямо увеличение се отчита през летния сезон от пътувания с бързите влакове по основните направления към Варна и Бургас.

### Превози с компенсации от Държавния бюджет

Пътуванията на граждани, уредени с правителствени нормативни актове съставляват 20% от общия брой пътувания с железопътен транспорт. Превозени са 4.532 млн. пътници и са реализирани 333.028 млн. пътничкилометри при средно превозно разстояние 74 км. В сравнение с 2021г. превозените пътници са с 59% повече.

#### ✓ Превоз на учаци и възрастни хора

Относителният дял на основната категория пътници (учащи и възрастни граждани) е 97% от превозите, обект на компенсация. При превозите на възрастни граждани се отчита увеличение с 32%, а за категорията учащи със 122%.



✓ За другите групи пътници, имащи право на безплатни или с намалени цени на пътувания (многодетни майки, инвалиди и слепи граждани с I и II група инвалидност, карти на ветераните от войните, групови пътувания на учащи) се отчита общо намаление на превозите с 16%.

### Отчет за превозените пътници ползващи право на безплатни и с намалени цени пътувания съгласно Постановление №295 на МС

Видове пътувания	Брой пътници	Средно превозно разстояние (км)
<b>Безплатни</b>		
Многодетни майки, родили и отгледали 3 и повече деца - 1 безплатно пътуване годишно за отиване и връщане.	8 002	240
Инвалиди и слепи граждани с I и II група инвалидност, военноинвалидите и децата с тежки и телесни и душевни недъзи, както и придружителите им - по 2 пътувания годишно за отиване и връщане.	80 495	224
Ветерани от войните - едно пътуване годишно (отиване и връщане)	32	237
Ветерани от войните - неограничен брой в границите на областта, в която живеят срещу специално издадена карта за безплатно пътуване.	18 144	40
Носители на Ордена за храброст - 3 пътувания годишно (отиване и връщане).	10	200

<b>С намаление</b>		
Учащите се от всички категории училища и ВУЗ в страната с редовно целогодишно дневно обучение - пътуват неограничено с 50% намаление.	1 973 040	71
Групови пътувания на учащи се, включително и на придружителите им - пътуват неограничено със 75%.	31 359	153
Възрастни граждани над 60 г. за жените и 63 г. за мъжете, получаващи пенсия - пътуват неограничено с 50% намаление.	2 420 836	69
<b>Общо</b>	<b>4 531 918</b>	<b>73</b>

### 6.3 Отчет за приходите и разходите на пътнически превози, обект на ЗОУ за 2022г.

Нетните приходи от дейността пътнически превози, обект на ЗОУ за 2022 г. са 50 042 хил. лева, разходите за основна дейност са 324 506 хил. лева и формираният недостиг на средства е 274 464 хил. лева.

За покриване на разликата между направените разходи и реализираните приходи за 2022 г. са осчетоводени средства като финансираня за текуща дейност в размер на 196 190 хил. лева и 8 018 хил. лева компенсация за превози с намаление без ДДС и застраховки. След отразяване на „приходи от амортизации на други финансираня от ДБ” в размер на 28 860 хил. лева, „приходи от амортизации на други финансираня от други източници” в размер на 100 хил. лева, „амортизации на ДА, финансирани от ДБ” в размер на 28 860 хил. лева, „ други финансираня“ в размер на 39 004 хил. лева, „ други приходи” в размер на 13 045 хил. лева и „суми с корективен характер” в размер на – 7 772 хил. лева финансовият резултат от дейност пътнически превози, обект на ЗОУ за 2022 г. е загуба в размер на 10 335 хил. лева.

Размерът на получените и усвоени субсидии и компенсация за 2022 г. са дадени в следната таблица:

<b>Държавно участие, в хил.лв.</b>	<b>Закон за ДБ 2022 г.</b>	<b>Отчет 2022 г.</b>	<b>% Изпълнение</b>
Компенсация за пътнически превози, обект на ЗОУ	196 190	196 190	100.00%
Компенсация	13 000	9 710	74.69%
Капиталов трансфер	49 000	41 084	83.84%
<b>ОБЩО</b>	<b>258 190</b>	<b>246 984</b>	<b>95.66%</b>

Съгласно ЗДБРБ за 2022 г. отпуснатите средства за компенсация за пътнически превози, обект на ЗОУ за 2022 г. са в размер на 196 190 хил. лева и за капиталов трансфер в размер на 49 000 хил. лева. Средствата, които са усвоени за 2022 г. представляват 95.66% от общо приетите със закона за държавния бюджет за 2022 г. с отразените корекции.

(в хил.лева)

<b>ПОКАЗАТЕЛИ</b>	<b>пътнически превози обект на ЗОУ</b>		<b>изменение 2022/2021г.</b>
	<b>Отчет 2022 г.</b>	<b>Отчет 2021 г.</b>	
<b>Нетни приходи от продажби</b>	<b>50 042</b>	<b>36 911</b>	<b>13 131</b>
<b>Разходи за основна дейност</b>	<b>324 506</b>	<b>286 471</b>	<b>38 035</b>
<b>Разходи за дейността</b>	<b>289 770</b>	<b>232 707</b>	<b>57 063</b>
Материали	10 548	10 145	403
Горива	12 236	7 872	4 364
ел. енергия	104 373	59 658	44 715
Топлоенергия	653	379	274
външни услуги	27 250	26 349	901
Заплати	92 794	88 038	4 756
социални осигуровки и надбавки	31 637	27 056	4 581
други разходи	10 279	13 210	(2 931)
<b>Амортизации</b>	<b>19 068</b>	<b>22 235</b>	<b>(3 167)</b>
<b>инфраструктурни такси</b>	<b>15 311</b>	<b>31 400</b>	<b>(16 089)</b>
<b>финансови разходи</b>	<b>357</b>	<b>129</b>	<b>228</b>
<b>Печалба (загуба) от основна дейност</b>	<b>(274 464)</b>	<b>(249 560)</b>	<b>(24 904)</b>
отпуснати субсидии от ДБ нето	196 190	187 683	8 507
отпуснати компенсация от ДБ нето	8 018	5 556	2 462
приходи от амортизации на др. финансираня от други източници	100	88	12
приходи от амортизации на др. финансираня от ДБ	28 860	16 587	12 273
други финансираня	39 004	4 831	34 173
амортизации на ДА, финансирани от ДБ	28 860	16 587	12 273
други приходи	13 045	10 693	2 352
суми с корективен характер	(7 772)	(9 290)	1 518
<b>Печалба(загуба) преди финансови и извънредни разходи</b>	<b>(10 335)</b>	<b>(31 419)</b>	<b>21 084</b>
финансови приходи	-	-	-
извънредни приходи /разходи нето	-	-	-
<b>Счетоводна печалба (загуба)</b>	<b>(10 335)</b>	<b>(31 419)</b>	<b>21 084</b>
Данъци	-	-	-
<b>Печалба (загуба)</b>	<b>(10 335)</b>	<b>(31 419)</b>	<b>21 084</b>

## Приходи

Нетните приходи от продажби за 2022 г. са увеличени с 13 131 хил. лева спрямо отчетените за 2021 г. поради отпадането на мерките свързани с въведената извънредна епидемична обстановка с цел ограничаване разпространението на COVID 19.

Отпуснатите субсидии от ДБ нето за 2022 г. са завишени с 8 507 хил. лева спрямо отчетния период на 2021 г.

Други приходи са завишени с 2 352 хил. лева за 2022 г. спрямо 2021 г. от отчетените повече приходи от глоби и неустойки от външни организации (неустойки за предсрочно прекратяване на договора с Гранд Енерджи Дистрибушън).

В други финансираня е отчетена държавната помощ за небитови клиенти във връзка с увеличението на цената на ел.енергията в размер на 34 173 хил. лева.

Увеличени са „приходите от амортизации на други финансираня от ДБ” с 12 273 хил. лева за 2022 г. спрямо 2021 г.

Приходите от амортизации на други финансираня от ДБ се нулират с амортизацията на ДМА, финансирани от ДБ.

## Разходи

Структурата на разходите за дейността на пътнически превози, обект на ЗОУ по отчет за 2022 г. е следната:

„Материали, горива, ел. енергия, топлоенергия” – изразходвани са 78 054 хил. лева, което е 39.39% от разходите.

### • Материали

В този икономически елемент са отчетени разходите за текущо поддържане, екипировка, измиване и почистване на пътническите влакове, разходите влагани в ремонта на пътнически вагони, локомотиви, ЕМВ и ДМВ. Разходите за материали са увеличени с 403 хил. лева за 2022 г. в сравнение с 2020 г. основно от увеличаването на капитализираните ремонти в подразделенията на дружеството.

### • Гориво

Разходите за гориво се увеличават с 4 364 хил. лева спрямо отчетените през 2021 г., поради увеличената цена на горивото за тягови нужди и увеличената брутотонкилометрова работа.

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	отчет		изменение	
		2022 г.	2021 г.	+ -	%
<b>1.Обем работа с теглото на локомотива</b>					
<b>а/ дизелова тяга</b>	<b>хил.брткм</b>	<b>284 380</b>	<b>280 615</b>	<b>3 765</b>	<b>1%</b>
- от локомотиви	хил.брткм	160 432	149 378	11 054	7%
- ДМВ (серия 10)	хил.брткм	123 948	131 237	-7 289	-6%
<b>б/ дизелова маневра</b>	<b>ман.ч</b>	<b>66 592</b>	<b>65 938</b>	<b>654</b>	<b>1%</b>
<b>2. Разходна норма</b>					
<b>а/ дизелова тяга</b>	<b>литър</b>	<b>13.38</b>	<b>13.12</b>	<b>0.26</b>	<b>2%</b>
- от локомотиви	литър	15.01	14.90	0.10	1%
- ДМВ (серия 10)	литър	11.27	11.08	0.18	2%
<b>б/ дизелова маневра</b>	<b>литър</b>	<b>14.45</b>	<b>14.07</b>	<b>0.38</b>	<b>3%</b>
<b>3. Количество гориво</b>	<b>литри</b>	<b>4 772 650</b>	<b>4 625 746</b>	<b>146 904</b>	<b>3%</b>
<b>а/ дизелова тяга</b>	<b>литри</b>	<b>3 804 191</b>	<b>3 681 158</b>	<b>123 033</b>	<b>3%</b>
- от локомотиви	литри	2 407 412	2 226 418	180 994	8%
- ДМВ (серия 10)	литри	1 396 779	1 454 740	-57 961	-4%
<b>б/ дизелова маневра</b>	<b>литри</b>	<b>962 239</b>	<b>927 747</b>	<b>34 492</b>	<b>4%</b>
<b>в/ локомотиви под наем</b>	<b>литри</b>	<b>6 220</b>	<b>16 841</b>	<b>-10 621</b>	<b>-63%</b>
<b>г/ вагон - отоплител</b>	<b>литри</b>	<b>2.45</b>	<b>1.63</b>	<b>0.83</b>	<b>51%</b>
<b>4. Цена на горивото</b>	<b>лева</b>	<b>11 710 856</b>	<b>7 524 427</b>	<b>4 186 429</b>	<b>56%</b>
<b>5. Разходи за гориво</b>	<b>лева</b>	<b>9 329 835</b>	<b>5 994 418</b>	<b>3 335 417</b>	<b>56%</b>
<b>а/ дизелова тяга</b>	<b>лева</b>	<b>5 899 810</b>	<b>3 625 603</b>	<b>2 274 208</b>	<b>63%</b>
- от локомотиви	лева	3 430 025	2 368 815	1 061 210	45%
- ДМВ (серия 10)	лева	2 367 865	1 503 343	864 522	58%
<b>б/ дизелова маневра</b>	<b>лева</b>	<b>13 156</b>	<b>26 666</b>	<b>-13 510</b>	<b>-51%</b>
<b>в/ локомотиви под наем</b>	<b>лева</b>	<b>525 635</b>	<b>348 174</b>	<b>177 461</b>	<b>51%</b>
<b>г/ вагон - отоплител</b>	<b>лева</b>	<b>525 635</b>	<b>348 174</b>	<b>177 461</b>	<b>51%</b>
<b>д/ парен локомотив</b>	<b>лева</b>	<b>525 635</b>	<b>348 174</b>	<b>177 461</b>	<b>51%</b>
<b>6. Други разходи за гориво</b>	<b>лева</b>	<b>525 635</b>	<b>348 174</b>	<b>177 461</b>	<b>51%</b>
<b>О Б Щ О РАЗХОДИ</b>	<b>лева</b>	<b>12 236 491</b>	<b>7 872 601</b>	<b>4 363 890</b>	<b>55%</b>

В резултат на увеличението на брутотонкилометровата работа с дизелова тяга с 1% е отчетено по-голямо количество гориво със 146 904 литра и разходите за трафика относително са увеличени с 239 хил. лева.

$$(146\,906 \text{ литра} \times 1.63 \text{ лв.цена} = 239\,456.78 \text{ лева})$$

От увеличената цена на дизеловото гориво с 51% разходите относително са увеличени с 3 961 хил. лева.

$$(0.83 \text{ лева} \times 4\,772\,650 \text{ литра} = 3\,961\,299.50 \text{ лева})$$

Увеличени са други разходи за гориво със 177 хил. лева (поддържане на локомотивите в топло състояние, разход при ремонт на локомотиви, маневра депо и други).

#### • Ел. енергия

Увеличени са разходите за ел. енергия с 44 716 хил. лева от увеличената в значителен размер цена и увеличената брутотонкилометрова работа.

ПОКАЗАТЕЛИ	Марка	отчет		изменение	
		2022г.	2021г.	+ -	%
<b>1 Обем работа с теглото на локомотива</b>					
а) електрическа тяга	ман бр.ткм	3 959.507	4 056.575	-97.068	-2%
-от локомотиви	ман бр.ткм	3 454.669	3 276.180	178.489	5%
-от ЕМВ	ман бр.ткм	504.838	780.395	-275.557	-35%
б) ел. маневра	х манч	2.291	2.773	-0.482	-17%
<b>2 Разходна норма</b>					
а) електрическа тяга	втч.	36.74	35.40	1.342	4%
б) ел. маневра	квтч.	73.33	70.01	3.318	5%
<b>3 Количество ел. енергия</b>	<b>Мвтч</b>	<b>146 576</b>	<b>144 960</b>	<b>1 616</b>	<b>1%</b>
а) електрическа тяга	Мвтч	145 471	143 595	1 876	1%
б) ел. маневра	Мвтч	168	194	-26	-13%
в) стационарни ВО	Мвтч	937	1 171	-234	-20%
<b>4 Цена на ел. енергия</b>	<b>лв/Мвтч</b>	<b>670.80</b>	<b>387.67</b>	<b>283.13</b>	<b>73%</b>
<b>5 Разходи за ел. енергия</b>	<b>лв</b>	<b>98 322 822</b>	<b>56 196 691</b>	<b>42 126 131</b>	<b>75%</b>
а) електрическа тяга	лв	97 658 478	55 669 137	41 989 340	75%
б) ел. маневра	лв	93 152	83 469	9 683	12%
в) стационарни ВО	лв	571 192	444 084	127 108	29%
<b>6 Други разходи за ел. енергия</b>	<b>лв</b>	<b>6 703 734</b>	<b>3 839 953</b>	<b>2 863 781</b>	<b>75%</b>
а) за други нужди	лв	6 050 786	3 461 001	2 589 785	75%
б) за топлоенергия	лв	652 948	378 952	273 996	72%
<b>Общо разходи за енергия</b>	<b>лв</b>	<b>105 026 556</b>	<b>60 036 644</b>	<b>44 989 912</b>	<b>75%</b>
<b>ЕЛ.ЕНЕРГИЯ</b>	<b>лв</b>	<b>104 373 608</b>	<b>59 657 692</b>	<b>44 715 916</b>	<b>75%</b>
<b>ТОПЛОЕНЕРГИЯ</b>	<b>лв</b>	<b>652 948</b>	<b>378 952</b>	<b>273 996</b>	<b>72%</b>

Разходите за ел. енергия са увеличени от 29 658 хил. лева за 2021 г. на 104 374 хил. лева за 2022 г.

Количеството ел. енергия за 2022 г. е по-голямо вследствие увеличението на брутотонкилометровата работа с ел. локомотиви и ЕМВ. От увеличеното количество ел. енергия при цената за 2021 г. разходите относително са завишени с 627 хил. лева.

$$(1\,616 \text{ Мвтч} \times 387.67 \text{ лева цена} = 626\,584 \text{ лева})$$

От увеличението на цената при обема работа от 2021 г. разходите за ел. енергия са увеличени с 41 500 хил. лева.

$$(283.13 \text{ лева} \times 146\,576 \text{ Мвт ч} = 41\,500\,062.88 \text{ лева})$$

В резултат на влиянието на двата фактора разходите за ел. енергия за тягови нужди са увеличени с 42 126 хил. лева.

Увеличени са разходите за топлоенергия със 72%, от 379 хил. лева за 2021 г. на 653 хил. лева за 2022 г.

#### • Външни услуги

Разходите за «външни услуги» - изразходвани са 27 250 хил. лева, което е 8.4% от разходите. В този икономически елемент са отчетени разходите за имуществени и други застраховки, охрана на обекти, за противопожарна охрана и други разходи към външни фирми. Спрямо 2021 г. разходите по този елемент са увеличени с 901 хил. лева. Това увеличение се дължи на отчетените в по-голям размер разходи за техническо обслужване и текущо поддържане на ДА (склучен 5 годишен договор за техническа поддръжка

на ДМВ серия 10 и ЕМВ серия 30 и 31 с Алстом Транспорт СА) и за имуществени и други застраховки (закупени нови локомотиви Сименс Трон).

#### • Инфраструктурни такси

Разходите за инфраструктурни такси по отчет за 2022 г. са в размер на 15 311 хил. лева, което е 4.72% от разходите. За месец януари 2021 г. инфраструктурните ставки са в размер на 0,0021 лв. за брутотонкилометър и 0,6086 лв. за влаккилометър и на 50,40 лв. за мегаватчас (за използване на електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия). От 01.02.2021 г. до 31.12.2021 г. инфраструктурните ставки са в размер на 0.0022 лв. за брутотонкилометър, на 0.6515 лв. за влаккилометър, на 56,93 лв. за мегават (за използване на електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия) и от 2,15 лв. за влаккилометър за заявен и неизползван капацитет. В сила от 01.01.2022 г. инфраструктурните ставки са в размер на 0.00204 лв. за брутотонкилометър, на 0.6264 лв. за влаккилометър, на 2.1325 лв. за влаккилометър за заявен и неизползван капацитет и на 58.08 лв. за мегават (за използване на електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия). Съгласно ПМС №118/09.06.2022 г. се намалява с 50% размера на инфраструктурните такси за периода от 01.01.2022 г. до 31.12.2022 г., както следва:

Такса преминаване:

- намалена е ставката за брутотонкилометър от 0,00204 лв. на 0,00102 лв.;
- намалена е ставката за влаккилометър от 0,6264 лв. на 0,3132 лв.

Такса за заявен и неизползван капацитет не се дължи.

Таксата за използване на електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия е намалена от 58.08 лв. за мегаватчас на 29.04 лв. за мегаватчас за отчетния период на 2022 г. Корекцията за периода 01.01.2022 – 31.05.2022 г. е отразена в месец юни 2022 г.

Показатели	Отчет 2022 г.	Отчет 2021 г.	Изменение 2022/2021г.
<b>1. Такса преминаване и заявен и неизползван капацитет – хил. лева</b>	-	23 230	-23 230
Брутотонкилометри	4 468 272 525	4 338 131 487	3.00%
Влаккилометри	21 132 660	20 766 332	1.76%
<b>2. Такса за използване на електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия – хил. лева</b>	<b>4 384</b>	<b>8 170</b>	<b>-3 786</b>
<b>Общо такси – хил. лева</b>	<b>4 384</b>	<b>31 400</b>	<b>27 16</b>

#### • Други разходи

Изразходвани са 10 279 хил. лева, което е 3.17% от разходите. В този икономически елемент са отчетени разходите за километрично възнаграждение на превозния персонал и локомотивните бригади, разходите за охрана на труда, работно и униформено облекло и др. Намалели са с 221 хил. лева спрямо 2021 г.

#### • Амортизации

Начислените разходи за амортизации са 19 068 хил. лева, което представлява 5.88% от разходите за дейността. Намалели са с 3 167 хил. лева в резултат увеличаването на амортизациите на ДА, финансирани от ДБ.

Амортизационните отчисления на частта от активите, закупени със средства от капиталови трансфери са показани на отделен ред и са в размер на 28 860 хил. лева.

От общия размер на амортизациите по отчет за 2022 г. в размер на 47 928 хил. лева е извадена частта на амортизациите на активите, финансирани от държавния бюджет в размер на 28 860 хил. лева. Това е направено с цел постигане на съпоставимост при сравняване на финансовия резултат от основна дейност, за да не оказва влияние различното по размер финансиране през двата отчетни периода. Амортизациите на финансираните със средства от Държавния бюджет ДА за същия период на 2021 г. е 16 587 хил. лева.

Общият размер на начислените амортизации за 2021 г. в дейност пътнически превози, обект на ЗОУ е в размер на 38 822 хил. лева.

хил. лева

	Отчет 2022г.	Отчет 2021 г.	Изменение +/- 2022/2021г.
амортизации	19 068	22 235	- 3 167
амортизации на ДА, финансирани от ДБ	28 860	16 587	12 273
<b>общ размер на амортизациите</b>	<b>47 928</b>	<b>38 822</b>	<b>9 106</b>

• **Разходи за персонал**

Разходите за персонал – „възнаграждения” и „социални осигуровки и надбавки” - изразходвани са 124 431 хил. лева, което е 38.34% от разходите. Разходите за персонал са увеличени с 9 337 хил. лева спрямо отчетените през 2021 г. Това увеличение се дължи на увеличението на минималната работна заплата за страната с 9,23 %, считано от 01.04.2022 г. (от 650 лв. за 2021 г. на 710 лв. за 2022 г.) при запазване размера на осигурителните вноски за отчетния период на 2021 г.

**Суми с корективен характер (придобиване на машини и съоръжения по стопански начин)**

Сумите с корективен характер увеличават с 1 518 хил. лева в резултат от увеличението на стойността на капитализираните ремонти за 2022 г. в сравнение с 2021 г.

• **Финансови разходи**

Финансовите разходи по отчет за 2022 г. са увеличени с 228 хил. лева спрямо 2021 г. от увеличението на други разходи от финансови операции.

**Финансовият резултат на дейността по ЗОУ** за 2022 г. е загуба в размер на **10 335 хил. лева**, при отчетена загуба от 31 416 хил. лева за 2021 г., подобряване на резултата с 21 084 хил. лева. Подобриенето на финансовия резултат се дължи на получените приходи с еднократен характер през 2022 г. по съдебно определение и спечелено дело с ПИБ, на увеличението на приходите от превоз на пътници и на други финансираня (държавната помощ за небитови клиенти във връзка с увеличението на цената на ел.енергията) и на намалението на разходите за външни услуги (за инфраструктурни такси).

**Основни изводи** за резултатите от дейността пътнически превози, обект на ЗОУ по отчет за 2022 година:

- Изпълнение на графика за движение на влаковете
  - Километрите от отменени влакове, за които не е осигурен автобусен транспорт са 20 442, при 31 755 през 2021г. като се отчита намаление с 35.62%
  - Броят на закъснелите влакове над 5 минути в крайна гара е 7.98% от общия брой влакове по ГДВ при 7.90% за същия период на миналата година. Незначителното увеличаване се дължи на намалени скорости през летния сезон поради високите температури за осигуряване безопасност на превозите и ремонт.
- Увеличение на нетните приходи от продажби с 13 131 хил. лева спрямо 2021 г. поради отпадането на мерките свързани с въведената извънредна епидемична обстановка с цел ограничаване разпространението на COVID 19.

**7. Ремонтна дейност**

**7.1 Ремонт на пътнически вагони**

➤ **Ремонт на вагони в заводи**

Вид на ремонта/вагона	2022 г.				Изпълнение +/-	
	Бизнес програма		Отчет		Отчет/бизнес програма	
	брой	стойност	брой	стойност	брой	Стойност
Капитален ремонт	20	4 882 600	20	4 795 717	0	-86 883
А първокласни	1	264 000	1	255 552	0	-8 448
В второкласни	9	2 509 600	9	2 459 221	0	-50 379
АВ първа-втора класа	4	1 148 000	4	1 125 848	0	-22 152
Abd за трудноподвижни лица	2	369 000	2	363 096	0	-5 904
Теснопътни	4	592 000	4	592 000	0	0
Модернизация на пътнически вагони	11	13 236 635	0	0	-11	-13 236 635
В второкласни	11	13 236 635	0	0	-11	-13 236 635
<b>Общо:</b>	<b>31</b>	<b>18 119 235</b>	<b>20</b>	<b>4 795 717</b>	<b>-11</b>	<b>-13 323 518</b>

➤ **Ремонт на вагони в подразделенията на дружеството**

**Текущ ремонт на пътнически вагони**

Вид на вагона	2022 г.				Изпълнение +/-	
	Бизнес програма		Отчет		отчет/бизнес програма	
	брой	стойност	брой	стойност	брой	стойност
А първокласни	161	580 583	193	461 460	32	-119 123
В второкласни	820	3 140 098	1007	3 950 968	187	810 870
АВ първа-втора класа	96	504 575	117	378 584	21	-125 991
Вс кушет вагони	36	242 876	34	182 148	-2	-60 728
WL спални вагони	119	653 708	143	510 996	24	-142 712

Вид на вагона	2022 г.				Изпълнение +/-	
	Бизнес програма		Отчет		отчет/бизнес програма	
	брой	стойност	брой	стойност	брой	стойност
DL фургони	26	45 242	1	1 206	-25	-44 036
S салон вагони	0	0	29	28 835	29	28 835
Ark бистра	4	10 600	4	4 798	0	-5 802
Abd за трудноподвижни лица	18	153 579	0	0	-18	-153 579
Bdds за трудноподвижни лица	9	71 814	0	0	-9	-71 814
дековиапи	61	19 722	113	34 942	52	15 220
<b>Общо:</b>	<b>1 350</b>	<b>5 422 797</b>	<b>1 641</b>	<b>5 553 936</b>	<b>291</b>	<b>131 139</b>

### Среден ремонт на пътнически вагони

Вид на вагона	2022 г.				Изпълнение +/-	
	Бизнес програма		Отчет		отчет/бизнес програма	
	брой	стойност	брой	стойност	брой	стойност
A първокласни	9	227 867	8	218 201	-1	-9 666
B второкласни	24	997 663	16	540 615	-8	-457 048
AB първа-втора класа	1	22 857	1	52 120	0	29 263
WL спални вагони	15	566 072	12	199 571	-3	-366 501
DL фургони	2	70 385	1	13 914	-1	-56 471
Ark бистра	0	0	3	44 661	3	44 661
Bdds за трудноподвижни лица	1	37 269	0	0	-1	-37 269
дековиапи	13	206 347	13	183 345	0	-23 002
<b>Общо:</b>	<b>65</b>	<b>2 128 460</b>	<b>54</b>	<b>1 252 427</b>	<b>-11</b>	<b>-876 033</b>

### Деповски ремонт на пътнически вагони

Вид на вагона	2022 г.				Изпълнение +/-	
	Бизнес програма		Отчет		отчет/бизнес програма	
	брой	стойност	брой	стойност	брой	стойност
A първокласни	34	281 374	34	284 246	0	2 872
B второкласни	232	2 165 308	195	2 223 590	-37	58 282
AB първа-втора класа	18	189 148	13	139 954	-5	-49 194
Bc кушет вагони	1	10 904	5	24 639	4	13 735
WL спални вагони	8	87 232	9	51 875	1	-35 357
DL фургони	1	6 081	2	13 610	1	7 529
Abd за трудноподвижни лица	2	11 018	2	8 139	0	-2 879
Bdds за трудноподвижни лица	3	39 531	0	0	-3	-39 531
дековиапи	11	67 261	9	98 454	-2	31 193
<b>Общо:</b>	<b>310</b>	<b>2 857 857</b>	<b>269</b>	<b>2 844 506</b>	<b>-41</b>	<b>-13 351</b>

## 7.2 Ремонт на локомотиви

### ➤ Ремонт на локомотиви в заводи

#### Капитализирани ремонти на локомотиви в заводи

Вид ремонт	2022 г.				Изпълнение +/-	
	Бюджет		Отчет		отчет/бюджет	
	брой	стойност	брой	стойност	брой	стойност
Подемен ремонт						
- електрически локомотиви с.44 и 45 за 7 бр.	5	2 400 000	1	528 000	-4	-1 872 000
Капитален ремонт						
- КР и преустройство на 10 бр. ел. локомотиви с. 44 и 45	4	9 372 259	2	6 838 214	-2	-2 534 045
- КР и преустройство на 10 бр. ел. локомотиви с. 44 и 45	6	9 916 076	3	8 637 129	-3	-1 278 947
- основен ремонт на ЕМВ с.30 R1	5	5 171 435	0	0	-5	-5 171 435
- основен ремонт на ЕМВ с.31 R1	7	7 615 006	4	4 242 875	-3	-3 372 131
- основен ремонт на ДМВ с.10 IS600	7	7 227 129	2	3 661 075	-5	-3 566 054
- Модернизация на 2 бр. теснопътни диз. локомотиви с. 75 и 77	2	4 008 000	1	2 004 000	-1	-2 004 000
<b>Общо:</b>	<b>36</b>	<b>45 709 905</b>	<b>13</b>	<b>25 911 293</b>	<b>-23</b>	<b>-19 798 612</b>

➤ Ремонт на локомотиви в подразделенията на дружеството

Текущо поддържане (ТП) и малък периодичен ремонт (МПР)

Вид ремонт	2022 г.				Изпълнение +/-	
	Бизнес програма		Отчет		отчет/бизнес програма	
	брой	стойност	брой	стойност	брой	стойност
<b>Технически преглед</b>						
- електрически локомотиви	865	4 806 533	667	4 871 083	-198	64 550
- ЕМВ с.32	100	640 148	68	646 778	-32	6 630
- дизелови локомотиви	188	1 117 094	121	884 970	-67	-232 124
- теснопътни локомотиви	56	197 184	49	181 441	-7	-15 743
- вагон отоплители	6	43 428	5	4 560	-1	-38 868
<b>Общо</b>	<b>1 215</b>	<b>6 804 387</b>	<b>910</b>	<b>6 588 832</b>	<b>-305</b>	<b>-215 555</b>
<b>Малък периодичен ремонт</b>						
- електрически локомотиви	150	1 809 908	117	1 750 025	-33	-59 883
- ЕМВ с.32	24	200 108	25	266 001	1	65 893
- дизелови локомотиви	53	629 851	37	444 186	-16	-185 665
- теснопътни локомотиви	8	51 046	9	72 728	1	21 682
- вагон отоплители	1	1 393	1	2 514	0	1 121
<b>Общо</b>	<b>236</b>	<b>2 692 306</b>	<b>189</b>	<b>2 535 454</b>	<b>-47</b>	<b>-156 852</b>
ТП на локомотиви на "БДЖ-ТП"			0	0	0	0
МПР на локомотиви на "БДЖ-ТП"			0	0	0	0
РН на "БДЖ-ПП"	1 000	2 554 593	1 734	4 360 524	734	1 805 931
РН на локомотиви на "БДЖ-ТП"			100	74 818	100	74 818

Голям периодичен ремонт (ГПР), подемен ремонт (ПР) и среден ремонт (СР) в подразделенията на дружеството

Вид ремонт	2022 г.				Изпълнение +/-	
	Бизнес програма		Отчет		отчет/бизнес програма	
	брой	стойност	брой	стойност	брой	стойност
- електрически локомотиви	15	1 256 789	15	1 807 249	0	550 460
- ЕМВ с.32	2	121 998	0	0	-2	-121 998
- вагон отоплители	0	0	0	0	0	0
<b>Общо ГПР</b>	<b>17</b>	<b>1 378 787</b>	<b>15</b>	<b>1 807 249</b>	<b>-2</b>	<b>428 462</b>
- електрически локомотиви	12	2 150 746	7	1 650 600	-5	-500 146
- ЕМВ с.32	3	529 326	2	611 202	-1	81 876
- дизелови локомотиви	8	607 560	2	503 454	-6	-104 106
- теснопътни локомотиви	2	85 738	1	101 858	-1	16120
<b>Общо ПР</b>	<b>25</b>	<b>3 373 370</b>	<b>12</b>	<b>2 867 114</b>	<b>-13</b>	<b>-506 256</b>

**8. Събития, които са настъпили след датата, към която е съставен годишният финансов отчет**

Не са възникнали коригиращи събития и други значителни некоригиращи събития между датата на съкратения финансов отчет (аудитиран) и датата на одобрението му за публикуване.

**Рискове, несигурност и потенциални ефекти, свързани с инфлацията и ръста на енергийните цени.**

През 2021 г. България и другите страни членки на Европейския съюз бяха изправени пред множество кризи като продължаваща борба с пандемията, растяща инфлация и др. Най-сериозната е рекордният ръст на енергийните цени. От началото на годината петролът - Европейският сорт Брент поскъпва с около 43%, природният газ, търгуван на нидерландската газова борса ТТФ, която е реперна за българските цени – над шест пъти, а цената на квотите за CO<sub>2</sub> – близо три пъти. Всичко това, естествено, се отразява и върху цените на електрическата енергия във всички страни членки на Европейския съюз, независимо от енергийния им микс. Цената за базов товар на пазар „Ден напред“ на Българската независима енергийна борса се увеличава близо седем пъти от началото на годината. Всички тези кризи имат негативни ефекти върху дейността на Дружеството. Разходите за гориво за трафика и гориво за други нужди за 2022 г., спрямо съпоставимия период за 2021 г. се увеличават с 4 456 хил. лв., а разходите за трафична електроенергия и електроенергия за други нужди нарастват с 46 586 хил. лв.

Във връзка с рязкото покачване на цените на електроенергията на борсовите пазари в Европейския Съюз в края на 2021 г., българското правителство, чрез Министерството на енергетиката, прие програма за компенсация на бизнеса. Програмата продължи действието си и през 2022 г. Целта на тази мярка е да се



облекчат небитовите потребители на електроенергия в България, като се намалят разходите им за електроенергия в месеците с най-високо потребление и най-високи текущи цени. За 2022 г. Дружеството е отчетло приход от компенсация за електроенергия в размер на 39 910 хил.лв.

В условията на инфлация състоянието на Дружеството е стабилно въпреки сегашната икономическа среда и разполага с достатъчно капитал и ликвидност да обслужва своите оперативни дейности и дългове.

### **Рискове, несигурност и потенциални ефекти, свързани с COVID-19**

Приходите от превозна дейност на дружеството за 2022 г. спрямо 2021 г. нарастват с 17 558 хил. лв. в резултат на разхлабването на противоепидемичните мерки в страната и нарастването на обема на превозените пътници.

С ПМС № 118/09.06.2022 г. се намаляват инфраструктурните такси и таксите за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия с 50 на сто за периода от 01.01.2022 г. до 30.06.2022 г. С постановлението се осигуряват мерки за прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 07.10.2020 г. за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на избухването на COVID-19 (ОВ, L 333 от 12.10.2020 г.), изменен с Регламент (ЕС) 2022/312.

С ПМС № 304/29.09.2022 г. се удължава срокът на намалените с 50 на сто инфраструктурни такси и такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия до 31.12.2022 г.

### **Военен конфликт на територията на Украйна**

На 21 февруари 2022 г. с указ на Президента на Руската Федерация (РФ), бяха признати като самостоятелни държави Донецката народна република и Луганската народна република.

На 24 февруари 2022 г. Министерство на отбраната на РФ обяви „специална военна операция“ на територията на Република Украйна.

На 21 септември 2022 г. руският президент Владимир Путин обяви частична мобилизация в Русия.

На 30 септември 2022 г. Президентът на Руската Федерация подписа укази, с които признава независимостта на Донецк, Луганск, Запорожие и Херсон, в които бяха проведени референдуми за присъединяването им към Руската федерация.

Военните действия получиха широко международно осъждане и множество държави наложиха санкции върху активи и операции, притежавани от Руската държава и определени лица. Инвазията предизвика бежанска криза от украински граждани.

Икономическите последици от военния конфликт в Украйна не могат да бъдат оценени, но вече индикират за изключително сериозни ефекти върху цялостната глобална икономика. Цените на енергията и суровините, включително на пшеницата и другите зърнени култури, се повишиха значително, утежнявайки допълнително инфлационния натиск от смущенията във веригата за доставки и от възстановяването от пандемията, предизвикана от Covid-19. Очаква се ценовите сътресения да окажат влияние и в световен мащаб. Ако конфликтът търпи негативно развитие или се проточи за по-продължителен период от време, икономическите щети ще бъдат значими и се очаква да засегнат всички сектори на икономиката както на България, така и на ЕС. МВФ отбелязва, че санкциите срещу Русия оказват въздействие върху световната икономика и финансовите пазари, като ще имат значителни странични ефекти и в други държави.

Настъпилите извънредни събития, породени от военните действия в Република Украйна, започнали на 24 февруари 2022 г., доведоха до безпрецедентен миграционен поток на украински граждани, търсеци закрила в Европейския съюз и в Република България. Съгласно одобрената Програма за ползване на хуманитарна помощ на лица, търсеци временна закрила в Република България вследствие на военните действия в Република Украйна, в Решение № 145 от 10 март 2022 г. на Министерския съвет е посочено, че транспортирането на лицата от българския пропускателен пункт до мястото за настаняване може да се осъществи от и за сметка на хотелера, както и за сметка на бюджетна организация – при настаняване в държавни или общински бази или в обекти на дружества, в които едноличен собственик на капитала е държавата или общината. „БДЖ- Пътнически превози“ ЕООД, като единствен превозвач на пътници на територията на Република България, съгласно Договора за извършване на обществени превозни услуги осигурява транспортиране на украински граждани, търсеци закрила в Република България. С решение на Министерски съвет № 328 от 20.05.2022 г. са одобрени средства на стойност 5 000 хил. лв. от Европейския фонд за регионално развитие, включени в бюджета на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, за създаването на специална приоритетна ос в рамките на програмата. С ПМС № 161/07.07.2022 г. са одобрени допълнителни разходи по бюджета на Министерството на транспорта и съобщенията за 2022 г. за „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД в размер на 1 000 хил.лв. за извършване на обществена превозна услуга – безплатен превоз на украински граждани под временна закрила след

първоначалната фаза на приемане и настаняване, с железопътен и автобусен транспорт на територията на Република България до определените населени места за отсядане. Средствата са осигурени чрез реструктуриране на разходи и/или трансфери от централния бюджет за 2022 г. В изпълнение на цитираните по-горе ПМС Дружеството е отчело приход от превоз на украински граждани, търсещи закрила в Република България в размер на 2 139 хил. лв.

Във връзка с гореизложеното и с оглед на неяснотите относно ефекта на наложените санкции и ограничения Дружеството е извършило преглед на дейности, контрагенти и икономически взаимоотношения, които биха могли да бъдат изложени на риск. На база на извършения анализ Ръководството не е идентифицирало изложеност на валутен риск във връзка с тези събития.

Тъй като ситуацията е изключително динамична, ръководството на Дружеството не е в състояние да оцени надеждно влиянието на войната върху бъдещото финансово състояние и резултатите от дейността през 2022 г. по отношение на общите ефекти върху националната икономика, инфлационните процеси, цените на енергийните ресурси, но счита, че е възможно да има негативно влияние.

Ръководството ще продължи да наблюдава потенциалното въздействие на кризите и ще предприеме всички възможни стъпки за смекчаване на ефектите.

Ръководството на дружеството смята, че дружеството е добре позиционирано в настоящите икономически обстоятелства. Факторите, които допринасят за стабилната позиция на дружеството, са:

- Дружеството продължава да изпълнява Графика за движение на влаковете, съгласно поетите ангажименти в договора за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България от 25 юни 2010 г. с Министерството на транспорта и съобщенията.
- Дружеството не очаква да има нужда от допълнително финансиране през следващите 12 месеца, като наличният ресурс позволява покриването на текущите пасиви.
- Оценката на събираемостта на търговските вземания към 31 декември 2022 г. е добра.
- Като цяло състоянието на Дружеството е стабилно въпреки сегашната икономическа среда и разполага с достатъчно капитал и ликвидност да обслужва своите оперативни дейности и дългове.

В резултат на извършения преглед на дейността ръководството очаква, че Дружеството има достатъчно ресурси, за да продължи оперативната си дейност в близко бъдеще и счита, че принципът за действащо предприятие е уместно използван.

### **III. Прогноза за развитието на дружеството**

#### **1. Показатели на Бизнес план 2023 г.**

##### **График за движение на влаковете 2022/2023 г.**

Графикът за движение на влаковете се разработва при спазване правилата за разпределение на железопътния капацитет, уреждащи взаимоотношенията между „Управител на Инфраструктура” и лицензираните железопътни превозвачи на основание Закона за железопътния транспорт, Наредба № 41 от 27.06.2001 г., Наредба № 58 от 01.10.2006 г. и Референтният документ за състоянието на железопътната инфраструктура за 2023 г. Новият график е в сила от 11.12.2022 г. до 09.12.2023 г.

Първоначалният проект на графика е публикуван за обществено обсъждане в началото на месец септември. В съответният срок са постъпили предложения за промени от граждани, областни и общински администрации. От изпратените предложения са удовлетворени изцяло или частично желанията, които са добре аргументирани в полза на обществения интерес и са технологично изгълними. Останалите предложения не са изгълними поради технологична невъзможност, неефективност и слаба населеност на влаковете.

Промените в транспортната схема за 2023 г. са насочени основно към подобряване обслужването между големите административни центрове по основните направления от железопътната мрежа като:

##### **• Назначаване на нови бързи влакове**

С влизането в сила на новото разписание се запазва движението на директен бърз влак Горна Оряховица-Пловдив-Горна Оряховица, който пътува през Царева ливада и Карлово с удобна връзка за Габрово, както и за Хисар и възможност за директно пътуване до Казанлък, Калофер и курортните градове Павел баня и Баня. Сезонни нощни влакове ще пътуват между София и Бургас през Подбалканската

железопътна линия, както и между Горна Оряховица и Бургас с директни вагони от София, Плевен и Русе с връзка в Мездра за пътуващите от Видин и Враца за Бургас и в обратното направление.

Удължен е маршрута на един бърз влак и във валидностния период на новия график за движение на влаковете ще се движи по маршрута София – Пловдив – Ямбол – Пловдив – София, вместо София – Пловдив – Стара Загора и обратно.

- **Подобряване обслужването на регионалния пътничкопоток**

Допълнително е назначен един чифт крайградски пътнически влакове Самуил – Исперих – Самуил за подобряване на предлаганата транспортна услуга в областта.

Извършени са корекции в маршрутите на някои пътнически влакове за постигане на по-добро обслужване на регионалния пътничкопоток.

През 2023 г. обществените превози ще се осъществяват с 86 бързи, 362 крайградски и 127 пътнически влака или **общо 575 влака**. От бързите влакове ежедневно ще се движат 78 бързи влака, 2 влака в определени дни от седмицата и 6 влака в определен период от годината. От общо 489 пътнически влака ежедневно ще се движат 434, в определени дни от седмицата – 53 влака, а в определени периоди от годината - 2 влака.

Планираната средна маршрутна скорост за бързите влакове е 59 км/ч, а за пътническите влакове средната маршрутна скорост е 45 км/ч. За дневните бързи влакове по направленията София-Варна-София и София-Пловдив-Бургас-София планираната маршрутна скорост е 65-71 км/ч.

На базата параметрите на ГДВ и плана за композиране на влаковете са разработени стандартите за надеждност, капацитет и качество на услугите за 2023 г. Планираният обем превози е 21.433 млн. влаккилометри.

В резултат на планираните промени, обемът превози е 21.432 млн. влаккилометри. Услугите, излизащи извън договорения обем ще бъдат извършени в рамките на предвидената компенсация за изпълнение задължението за превоз за 2023 г.

Пазарни сегменти	Влаккилометри ( млн.)
Превози с бързи влакове	9.636
Крайградски превози	4.827
Регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии	4.785
Регионални превози по второстепенните жп линии	2.184
<b>Общо превози, обект на ЗОУ</b>	<b>21.432</b>

### Предлагани пътничкоместа

Планираният показател пътничкоместа средно дневно на влак е в съответствие с плана за композиране на влаковете. Средно дневно планираните пътничкоместа за превозите, обект на ЗОУ за 2023 г. са 220 места средно на влак.

### Участъкова скорост

Планираната средна участъкова скорост за бързите влакове е 57.46 км/ч, а за пътническите влакове средната маршрутна скорост е 42.61 км/ч.

### Търговски превози

В сегмента на търговските превози се включват превозите с международни влакове и атракционни пътувания.

Превозите в международно съобщение ще се извършват с 14 международни бързи влака, от които 12 влака ще се движат ежедневно, а 2 влака ще се движат само през летния сезон.

Планираната средна маршрутна скорост за международните влакове е 54 км/ч.

С влизането в сила на новото разписание се запазва ежедневното движение на директния международен влак от Истанбул за София, както и международната връзка София-Крайова, която се осъществява със сутрешния влак София-Видин и обедния Видин-София.

През летния сезон (от м. юни до м. октомври), се планира да се запази движението на сезонния влак Солун-София-Солун. Влакът заминава от София в петък и пристига в Солун в събота сутрин, а в обратната посока тръгва от Солун в неделя вечер и пристига в София в понеделник сутрин.

За пътуващите по направление София-Букурещ директните вагони отново ще се движат само през лятото, а през останалото време ще се налага пътниците да се прекачват на гара Русе на и от мотриса, която ще се движи по маршрута Букурещ-Русе-Букурещ.

### **Необходими ресурси за осигуряване изпълнението на ГДВ 2022/2023 г.**

Необходимите ресурси за осигуряване изпълнението на ГДВ 2022/2023г. са 313 броя пътнически вагона във влак през зимния период (292 вагона седалища места, 18 спални и 2 купет вагона), а през летния сезон 371 вагона (346 вагона седалища места, 20 спални и 4 купет вагона). Необходимият брой ТПС, предвиден за влакова работа през зимния период е 117 броя (77 броя локомотиви, ДМВ серия 10 „Siemens” - 13 броя; ЕМВ серия 30/31 „Siemens” - 17 броя и ЕМВ 32 серия – 10 броя) и през летния период е 123 броя (83 броя локомотиви, ДМВ серия 10 „Siemens” - 13 броя; ЕМВ серия 30/31 „Siemens”- 17 броя и ЕМВ 32 серия – 10 броя).

## **2. Основни ключови показатели**

Прогнозата за основните обемни показатели е разработена по пазарни сегменти на база графика за движение на влаковете, анализът на структурата и характера на пътничко потока, отчитайки промените в търсенето и предлагането на транспортната услуга и очаквания обем превози за 2023 г.

Показатели	Бизнес програма	Предв. отчет	% изменение	+/-
	2023 г.	2022 г.	2023/2022	
Превоз на пътници (хил.)	22 400	23 074	-2.92%	-674.44
Средно превозно разстояние (км)	68.20	69.48	-1.84%	-1.28
Пътниккилометри (млн.)	1 527.72	1 603.20	-4.71%	-75.48
Приходи - нето (хил.)	74 772	61 315	21.95%	13 457.15
Нетна приходна ставка (лева)	0.0489	0.0382	27.97%	0.0107

Прогнозата за приходите от основна дейност включва:

- Приходи от превоз на пътници – 74 772 хил. лева
- Други приходи – 5 718 хил. лева
- Компенсация за изпълнение задължението за превоз – 196 190 хил. лева
- Други финансираня – 44 449 хил. лева

или общият План за приходите от основна дейност е в размер на 321 129 хил. лева.

### **• Превози, обект на задължителни обществени услуги (ЗОУ)**

Превози по ЗОУ	Бизнес програма	Предв. отчет	% изменение	+/-
	2023 г.	2022 г.	2023/2022	
Превоз на пътници (хил.)	20 900	21 391	-2.30%	-491.06
Средно превозно разстояние (км)	71.16	72.85	-2.31%	-1.69
Пътниккилометри (млн.)	1 487.23	1 558.25	-4.56%	-71.02
Приходи - нето (хил.)	70 730	56 046	26.20%	14 684.20

Анализът на пътничкопотока показва промяна в търсенето на транспортната услуга- отчита се увеличаване на превозите на дълги разстояния и намаляване на пътуванията по някои регионални линии.

В сегмента на междуградските превози има добър потенциал за нарастване. Той зависи до голяма степен от подобренията по мрежата и подвижния състав, така че да се увеличи скоростта и да се намали времето за пътуване. Това, съчетано с по-добри и по-ефективни услуги, които да се предложат би могло да върне съществена част от пътниците, които понастоящем използват основно личен и автобусен транспорт.

### **• Търговски превози и търговски дейности**

Международните и атракционни превози се осъществяват на търговски принцип и не са предмет на договора за извършване на обществени превозни услуги.

Търговски превози	Бизнес програма	Предв. отчет	%	+/-
	2023 г.	2022 г.	2023/2022	2023/2022
Превозени пътници (хил.)	1 500.00	1 683.39	-10.89%	-183.39
Пътниккилометри (ман.)	40.49	44.96	-9.93%	-4.46
Приходи нето (хил.лв.)	4 042.15	5 269.20	-23.29%	-1 227.05
<b>Международни превози</b>				
Превозени пътници (хил.)	1 491.00	1 632.81	-8.68%	-141.81
Пътниккилометри (ман.)	38.30	30.46	25.74%	7.84
Приходи нето (хил.лв.)	2 100.00	2 482.73	-15.42%	-382.73
<b>Специални превози - Оптима</b>				
Превозени пътници (хил.)	5.00	6.98	-28.35%	-1.98
Пътниккилометри (ман.)	1.88	2.62	-28.38%	-0.74
Приходи нето (хил.лв.)	694.00	431.97	60.66%	262.03
<b>Атракционни превози</b>				
Превозени пътници (хил.)	4.00	2.52	58.54%	1.48
Пътниккилометри (ман.)	0.31	0.12	157.48%	0.19
Приходи нето (хил.лв.)	1 183.63	156.50	656.30%	1 027.13
<b>Превози на Украински граждани</b>				
Превозени пътници (хил.)	---	41.08		
Пътниккилометри (ман.)	---	11.75		
Приходи нето (хил.лв.)	---	2 135.95		
<b>Превоз на багаж, гардероб</b>				
Приходи нето (хил.лв.)	36.00	33.54	7.34%	2.46
<b>Превоз на пратки на НК ЖИ</b>				
Приходи нето (хил.лв.)	28.51	28.51	0.00%	0.00

### 3. Политика на доходите на персонала

Политиката на доходите на персонала през 2023 г. е изготвена при прогнозиране на:

- ✓ Списъчен брой в началото на годината – 5 147 бр.
- ✓ Персонал, придобиващ право на пенсия през 2023 г. – 137 бр.
- ✓ Списъчен брой в края на годината – 5 091 бр.
- ✓ Намаление на списъчния брой през 2023 г. – 56 бр.
- ✓ Средносписъчен брой за дружеството е 5 139 бр.

**Социални разходи** – средствата за социално осигуряване на персонала са разчетени на база на действащата нормативна уредба – няма промени в процентите на осигурителните фондове и здравното осигуряване спрямо 2022 г. Разчетени са и средства за фонд „Пенсии” и за професионален пенсионен фонд за лицата, работещи при условията на II категория труд.

В средствата за социални осигуровки и надбавки са разчетени и средства за поевтиняване на храна по чл.209, ал.1 от ЗКПД на всеки работник и служител в размер на 150 лв. За този социален разход се дължат осигурителни вноски за ДОО и за здравно осигуряване (за работодателя е в размер на 19.62%, върху начислените средства за трета категория труд и 29,62% за втора категория труд).

Планирана е и еднократна социална сума в размер на 150 лв. при ползване на половината от полагащия се основен платен годишен отпуск и 100 лв. при ползване на целия полагащ се основен отпуск или общо 250 лв., което за годината е в размер на 1 285 хил.лв. За този социален разход също се дължат осигурителни вноски за ДОО и за здравно осигуряване.

В социалните разходи е планирана и сума за отпускане на парични помощи на персонала на дружеството.

#### Политиката на доходите на персонала през 2023 г. е свързана със следните обстоятелства:

Съгласно чл. 20, ал. 2 от КТД 2022 г., „Основните заплати по длъжности, се определят от страните, чрез коефициент към МРЗ за Дружеството. Номенклатурата обхваща всички длъжности в Дружеството и е неразделна част от КТД - Приложение № 2, а съгласно ал. 1 „Страните се споразумяха за Минимална основна месечна заплата за Дружеството равни на МРЗ за страната.”

С Решение по т. 14 на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ” ЕАД, отразено в Протокол №

184 на проведено заседание на 17.01.2023 г. за стимулиране персонала в групите дейности с по-ниски възнаграждения от 01.01.2023 г. достигнатите към 31.12.2022 г. размери на основните месечни трудови възнаграждения, съгласно Приложение № 2 към КТД-2022 г. се увеличат със сумата от 130 /сто и тридесет/ лева. С преизчислените размери на основните заплати по Приложение № 2 е подписан Анекс № 5 към КТД-2022 г. на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД с нови коефициенти към МРЗ.

Основните заплати и свързаните с тях елементи на трудовото възнаграждение (за трудов стаж и професионален опит, нощен труд, официални празници, извънреден труд и други) са предвидени при следните допускания:

➤ От 01.01.2023 г. до 30.06.2023 г. с увеличение на основните заплати със 130 лв.;

➤ От 01.07.2023 г. с коефициентите към МРЗ по Приложение №2 от Анекс № 5 към КТД-2022 г. на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД и МРЗ 860 лв.,

Допуснатите промени на основните заплати и свързаните с тях допълнителни възнаграждения ще доведе до увеличение на средствата за персонала с **около 20.63 %**.

Възнаграждението за извънреден труд предлагаме да е под форма на „Непредвидени разходи за персонал”, като достигнатият разход за 2022 г. е намален с до 50 %, или с 2 900 хил. лева, разпределени прогнозно по тримесечия за 2023 г.

Предвиждат се **Разходи за обучение на персонал за 2023 г., 2024 г. и 2025 г., които включват:**

- Месечна издръжка под формата на стипендия е планирана за 14 броя обучения за външни на дружеството лица/ и 2 броя обучения, които ще продължат от 2022 г. за общо 316 бр. курсисти. Издръжката е формирана на база продължителността на курса и е обвързана с минималната работна заплата за страната.

- Разходи за обучение на персонал във висшите училища партньори и стажантски програми.

**Разходите за обучение на персонал за 2023 г. са в размер на 1 086 хил. лева.**

#### 4. Инвестиционна програма за 2022 г.

Планираните инвестиции са показани в следващата таблица:

№	показатели	Мярка	Бизнес програма 2023 г.	в заводи	в депа
<b>I.</b>	<b>Ремонт на пътнически вагони</b>	<b>хил. лева</b>	<b>28 830</b>	<b>15 885</b>	<b>12 945</b>
1	Капитализиран ремонт на вагони	хил. лева	18 640	15 885	2 755
2	Текущо поддържане на пътнически вагони	хил. лева	10 190	0	10 190
<b>II.</b>	<b>Ремонт на локомотиви</b>	<b>хил. лева</b>	<b>76 440</b>	<b>28 192</b>	<b>21 461</b>
1	Капитализиран ремонт	хил. лева	36 917	28 192	12 533
2	Текущо поддържане	хил. лева	39 523		8 928
	<b>Капитализирани разходи за ремонт</b>	<b>хил. лева</b>	<b>55 557</b>	<b>58 293</b>	<b>17 114</b>
	<b>Ремонт на сгради, железен път, съоръжения и ново строителство</b>	<b>хил. лева</b>	<b>1 560</b>		
	<b>Други инвестиции</b>	<b>хил. лева</b>	<b>300</b>		
	<b>общо инвестиции:</b>	<b>хил. лева</b>	<b>57 417</b>	<b>58 293</b>	<b>17 114</b>

При осигуряване на финансов ресурс се планира през 2023 г. инициране на обществени поръчки за закупуване на нови локомотиви 10 броя и за доставка на нови 40 броя пътнически вагони.

#### *Ремонт на пътнически вагони*

№	показатели	Мярка	Бизнес програма 2023 г.	в заводи	в депа
I.	Ремонт на пътнически вагони	хил. лева	28 830	15 885	12 945
1	Капитализиран ремонт на вагони	хил. лева	18 640	15 885	2 755
	Капитален ремонт на пътнически вагони				
	- брой вагони	брой	16	16	
	- стойност	хил. лева	15 885	15 885	
	Среден ремонт на пътнически вагони				
	- брой вагони	брой	59		59
	- стойност	хил. лева	1 525		1 525
	Допълнително капитализиране по Методика	хил. лева	1 230		1 230
2	Текущо поддържане на пътнически вагони	хил. лева	10 190	0	10 190
	Деповски ремонт на пътнически вагони				
	- брой вагони	брой	291		291
	- стойност	хил. лева	3 411		3 411
	Текущ отцепен ремонт на пътнически вагони				

- брой вагони	брой	1 577	1 577
- стойност	хиЛ. лева	6 778	6 778

### Ремонт на локомотиви

№ показатели	Мярка	Бизнес програма 2023 г.		
		в заводи	в депа	
I. Ремонт на локомотиви	хиЛ. лева	76 440	28 192	21 461
1 Капитализиран ремонт	хиЛ. лева	36 917	28 192	12 533
Ремонт на ЕМВ сер. 30 I5				
- брой локомотиви	брой	7	7	
- стойност	хиЛ. лева	7 242	7 242	
Ремонт на ЕМВ сер. 31 I5				
- брой локомотиви	брой	4	4	
- стойност	хиЛ. лева	4 353	4 353	
Ремонт на ДМВ IS 550				
- брой локомотиви	брой	12	12	
- стойност	хиЛ. лева	12 389	12 389	
КР и модернизация на 2 бр. теснопътни дизелови лок. с. 75				
- брой локомотиви	брой	0		
- стойност - аванс	хиЛ. лева	400	400	
Голям периодичен ремонт				
- брой локомотиви	брой	30		30
- стойност	хиЛ. лева	2 876		2 876
Подемен ремонт				
- брой локомотиви	брой	24		24
- стойност	хиЛ. лева	8 682		8 682
Допълнително капитализиране				
- брой локомотиви	брой	975	3 808	975
- стойност	хиЛ. лева	975	3 808	975
2 Текущо поддържане	хиЛ. лева	39 523		8 928
текущо поддържане (ТП)				
- брой локомотиви	брой	1 239		1 239
- стойност	хиЛ. лева	27 687		27 687
малък периодичен ремонт (МПР)				
- брой локомотиви	брой	219		219
- стойност	хиЛ. лева	7 074		7 074
ремонт по необходимост				
- брой локомотиви	брой	1 864		1 864
- стойност	хиЛ. лева	4 762		4 762

#### IV. Действията в областта на научноизследователската и развойната дейност

В „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД не са осъществени действия в областта на научноизследователската и развойната дейност.

#### V. Наличие на клонове на предприятието

Дейността на Дружеството се осъществява от Централно управление, 3 поделения за пътнически превози – София, Пловдив, Горна Оряховица и Център за професионално обучение.

#### VI. Използвани от предприятието финансови инструменти

В „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД не са използвани финансови инструменти.

С уважение,

инж. Христо Иванов

Управител на „БДЖ – ПП“ ЕООД





# “БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД ЦЕНТРАЛНО УПРАВЛЕНИЕ

гр. София 1080, ул. „Иван Вазов” №3  
тел./факс: (+3592)9878869  
e-mail: [bdz\\_passengers@bdz.bg](mailto:bdz_passengers@bdz.bg)  
[www.bdz.bg/](http://www.bdz.bg/)



## НЕФИНАНСОВА ДЕКЛАРАЦИЯ по чл.48 от Закона за счетоводството

Долуподписаният,

**Христо Игнатов Иванов, в качеството си на Управител на „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД, с ЕИК №175405647 със седалище и адрес на управление гр. София 1000, ул. „Иван Вазов” №3**

**ДЕКЛАРИРАМ, че:**

### **I. ОПИСАНИЕ НА БИЗНЕС МОДЕЛА НА ПРЕДПРИЯТИЕТО**

„БДЖ – Пътнически превози” ЕООД е еднолично дружество с ограничена отговорност, което съществува от 26.10.2007 г. и е единственото в страната, което притежава лиценз за железопътен превоз на пътници.

Дружеството организира, осъществява и отговаря за изпълнението на задължения по дългосрочен договор от 25.06.2009 г., сключен с Министерство на транспорта на Република България за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България, като осигурява качествени и безопасни обществени превозни услуги в съответствие с него.

Основният предмет на дейност на компанията е: извършване на железопътни превози на пътници във вътрешно и/или международно съобщение, наемане на локомотивна тяга и вагони за извършване на железопътни превози на пътници, поддръжка и ремонт на подвижен състав (локомотиви и вагони), в съответствие с ISO 9001:2015.

Организационната структура на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД се състои от: Централно управление; Поделение за пътнически превози София, с Вагонно депо „Надежда” и Локомотивно депо София; Поделение за пътнически превози Пловдив, с Вагонно депо Пловдив и Локомотивно депо Пловдив; Поделение за пътнически превози Горна Оряховица, с Вагонно депо Горна Оряховица и Локомотивно депо Горна Оряховица; Център за професионално обучение.

Целта, стратегията и следваните политики по отношение на основните и спомагателните дейности на дружеството са разписани в Декларацията за политиката по качество на ръководството на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, качена и на официалната интернет страница.

Основен приоритет на “БДЖ–Пътнически превози“ ЕООД като национален железопътен превозвач е осигуряването на безопасността и сигурността на превозите на пътници.

За тази цел “БДЖ–ПП” ЕООД е изградило **своя система за управление на безопасността (СУБ)**, чрез която се гарантира постигането на изискванията и критериите за безопасност,



произтичащи от европейското и национално законодателство (основание чл. 22 от Наредба № 59 от 05 декември 2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт и съобразно изискванията на чл. 9 от Директивата за железопътна безопасност (ЕС) 2016/798.).

Гаранция за безопасността на пътническите превозите в БДЖ-ПП е получена от Националния надзорен орган – ИА „Железопътна администрация през 2022 г. “ **Единен сертификат за безопасност**, който е издаден въз основа на актуализирана и поддържаната в Дружеството СУБ.

#### **С въвеждането на СУБ се осигуряват:**

1. Прилагане на изискванията за получаване на Единен сертификат за безопасност, издаван в съответствие с Приложение I от Регламент (ЕС) 2018/762 на Комисията от 8 март 2018 за установяване на общи методи за безопасност и националното приложимо законодателство по отношение на системата за управление на безопасността в „БДЖ - Пътнически превози” ЕООД;

2. Прилагане на общ метод за безопасност, както е предвидено в Регламент (ЕС) 1078/2012 г., който да бъде прилаган от железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата след получаване на сертификат за безопасност, както и за лице отговорно за поддръжката на железопътни превозни средства;

3. Предварителни условия за гарантиране на безопасни операции в „БДЖ - Пътнически превози” ЕООД при извършване на железопътните услуги, съобразени с европейското и националното законодателство;

4. Подобряване на безопасността на националния и международния железопътен превоз и постигане на хармонизирани стандарти в железопътното предприятие;

5. Интегриране със съществуващата система за управление на качеството (СУК) на дружеството.

6. Изискванията на международният стандарт EN ISO 9001:2015 се прилагат за изграждането и поддържането на СУБ, която съдържа правила, описание на процедури и разпределение на отговорности, за да се гарантира безопасното функциониране на дружеството

## **II. ОПИСАНИЕ НА ПОЛИТИКИТЕ, КОИТО ПРЕДПРИЯТИЕТО Е ПРИЕЛО И СЛЕДВА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЕКОЛОГИЧНИТЕ ВЪПРОСИ:**

### **1. Съществена информация, свързана с контрола върху замърсяването на околната среда и мерките за предотвратяването му**

В „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД в съответствие с организационно-управленската структура към дирекция „Човешки ресурси“ е създаден отдел „Безопасни условия на труд и екология“, който провежда екологичната политика в предприятието, като координира, ръководи и извършва контрол върху състоянието на околната среда и източниците на замърсяване.

Като социално отговорна компания към околната среда с назначените еколози се стремим към динамично развиване и системно надграждане на комплекс от инструменти, които да допринесат във висока степен за опазване чистотата на водите, почвите и въздуха, намаляване и оползотворяване на отпадъците, адаптиране към измененията на климата и ефективно използване на ресурсите.

Относно дейността по опазване на околната среда при организацията на работа и функциите на персонала е въведено спазването на следните принципи:

– „Предотвратяване” – образуването на отпадъци да бъде намалено и избегнато, където това е възможно;

– „Разширена отговорност” – дейностите, които допринасят за замърсяването на околната среда, да се управляват по начин, който гарантира висока степен на защита на околната среда и човешкото здраве;

– „Превантивност” – потенциалните проблеми с риск за замърсяване на околната среда, да бъдат предвиждани и избягвани на възможно най-ранен етап.

Основните цели, към които дружеството се стреми, са постигне на:

- намаляване на рисковете за хората и околната среда;
- предотвратяване на замърсяването и други неблагоприятни въздействия върху околната среда;
- ефикасно използване на ресурсите, посредством правилното им разпределение;
- постигане на съответствие със законовите и подзаконовите изисквания по опазване на околната среда, обект на задължително правно регулиране и контрол;
- намаляване на генерираните отпадъци.

През 2022 г. основните дейности, на които е наблегнало дружеството с цел минимизиране на неблагоприятното въздействие върху околната среда са, както следва:

- провеждане на процедури и сключване на договори за предаване на отпадъци на фирми, притежаващи Разрешително за третиране и/или комплексно разрешително, както и разрешителни за транспортиране на отпадъци;
- поддържане на площадките за съхранение на отпадъци, в съответствие с националното законодателство и националната политика за управление на отпадъците;
- разделно събиране на отделните видове отпадъци, генерирани в следствие на дейността на дружеството;
- намаляване отпадъците от собствената дейност;
- оптимизиране и контрол на показателите на количествата използвани и заустени води, осигурявани от регистрираните водоизточници, разположени на териториите на поделенията;
- своевременно запознаване с новоприетите нормативни документи по опазване на околната среда и тяхното прилагане;
- докладване на годишна база на резултатите от замерванията и анализите за отделените фактори на околната среда на местно ниво;
- организиране на инициатива по предоставяне и засаждане на фиданки.

С цел проследяване и контрол на риска и дейностите по екология, дружеството е заложило следните дългосрочни цели:

- Извършване на вътрешни проверки с цел контрол върху състоянието на околната среда и източниците на замърсяване, както и за наличието на воденето на необходимата документация за организиране дейността по екология;
- Ежемесечно проследяване на факторите и компонентите, оказващи влияние върху околната среда;
- Поддържане на регистри с база данни по компоненти и фактори, относно етапите на изпълнение на заложените в законодателството изисквания;
- Извършване на периодичен мониторинг на показателите, замърсяващи околната среда.

## **2. Преките и непреките емисии в атмосферата (емисиите на парникови газове в метрични тонове еквивалент на въглероден диоксид CO<sub>2</sub> и интензитета на емисиите на парникови газове)**

„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД не участва в схемата за търговия с емисии на парникови газове. Поделенията на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД са разположени в урбанизирани територии, където измерването на вредни емисии CO, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, прахови частици и други емисии, отделяни в атмосферния въздух, се извършва на национално и регионално ниво.

## **3. Използването и опазването на природните ресурси – вода и почва, и свързаното с тях опазване на биологичното разнообразие**

Дружеството експлоатира регистрирани кладенци за водовземане. Във връзка с изпълнение на изискванията регламентирани в Закона за водите, относно издадените разрешителни на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД за водовземане и заустване на води, намиращи се на територията на дружеството, за 2022 г. са изготвени и предоставени до контролните органи Доклади за изпълнение на условията в издадените разрешителни. През 2022 г. при извършения собствен мониторинг на черпените и производствените отпадни води с цел недопускане замърсяване на подпочвени води и почви, не са установени несъответствия със заложените норми.

#### **4. Въздействията върху природни екосистеми, които водят до поток на ценни за екосистемата материали в бъдеще**

Дейността на „БДЖ – Пътнически превози ЕООД няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони. При спазване на нормативните и технологичните изисквания не се очаква дейността на дружеството да доведе до замърсяване и/или дискомфорт на околната среда.

#### **5. Управлението на отпадъците**

Политиката на дружеството е насочена към рециклиране и оползотворяване на производствените отпадъци. Основната цел на предприятието е свързана с намаляване на загубите на материали, а именно намаляване на генерираните отпадъци от дейността, разделното им събиране и оползотворяване с цел повторно използване.

В тази посока работим в три направления:

- По-добро разделяне на производствените отпадъци на територията на дружеството;
- Разширена отговорност на производителя, чрез обратно приемане на масово разпространени отпадъци;
- Ежегодни цели за намаляване на отпадъци, депонирани на сметище.

През 2022 г. в дружеството в резултат на експлоатационната и ремонтна дейност, за генерираните отпадъци е организирано разделно съхранение на отпадъци по видове на обособени площадки или в подходящи контейнери и съдове, във всяко едно от поделенията в страната. Периодично се сключват договори и се следи предаването на отпадъци само на фирми, имащи разрешения по Закона за управление на отпадъците.

През 2022 г. дружеството е предало: 396,586 тона отпадък за рециклиране, от които 40,500 тона опасни отпадъци.

За всички изградени площадки за съхранение на отпадъци са озаповедени отговорни лица и ежесечно се водят отчети за образуваните и предавани отпадъци, чрез Информационна система за управление на отпадъците, поддържана от Изпълнителна агенция по околна среда.

За реализиране и постигане целите на разделното събиране, нашите служители са обучени колко е важно всички отпадъци да се сортират правилно, за да са годни за рециклиране след това.

За битовите отпадъци се спазва реда и организацията, утвърдена със съответните общински наредби, уреждащи дейностите с битови отпадъци в съответната община.

Чрез разделното събиране на отпадъци се стремим към изваждането на възможно най-много видове отпадък от общия битов отпадък, с цел минимизиране на депонирането и увеличаване на дела на рециклирането. Така например отпадъци от хартия, картон и пластмаса на територията на поделенията в страната се рециклират, като се предават разделно на местата, които са обособени от местните общински власти. Дружеството организира рециклиране и на текстилни материали (напр.: дюшеци, работното облекло на служителите ни и др.), като при невъзможност да се преизползват в ремонтните цехове, като парцали, същите се предават на фирма притежаваща законово изисканите разрешителни документи. През 2022 г. стартирахме и инициатива по разделно събиране на отпадъци от опаковки при почистването на пътнически вагони на гара Бургас, която също има за цел да ни помогне да избегнем депонирането.

## **6. Влиянието на транспорта върху околната среда**

Железопътният транспорт е с най-нисък процент на емисии на вредни вещества в атмосферния въздух и на парникови газове в сравнение с останалите видове транспорт. Използването на железопътния транспорт създава сериозни предпоставки за постигане на заложените цели за декарбонизация в транспорта, тъй като характеристиките му позволяват бързо и удобно придвижване на големи потоци от хора, чрез значително намаляване на вредните емисии и негативното въздействие от процеса на придвижване. Противоположно на индивидуалния транспорт, над 80% от железопътната инфраструктура в страната е електрифицирана, а в местата, където се извършват най-голям брой пътувания (а именно крайградските райони на София, Пловдив, Варна, Бургас, Велико Търново и Русе) – тя е напълно електрифицирана.

Ползите при превоз на пътници с железопътен транспорт, в сравнение с автомобилния, са:

- намаляване замърсяванията на въздуха в следствие намалените емисии на парникови газове;

- намаляване на шумовото замърсяване, тъй като то се появява само при преминаване на отделни влакови композиции;

- намаляване на трафика по пътищата и ПТП от пренасочване на движението.

През 2022 г. все още се наблюдава голям процент остарял подвижен състав и остарели жп трасета, което не позволява придвижване с висока скорост и ограничава ефективното масово използване на жп транспорта.

С национални проекти се планира закупуването на нови влакове, както и подобряването на организацията на тяхното движение и осигуряване на оборудване, с което ще се постигне оперативна съвместимост с пътното оборудване: нулевоемисионни електрически локомотиви и нулевоемисионни електрически мотрисни влакове. Предвижда се закупуването на електрически акумулаторни маневрени локомотиви. Същите ще подобрят условията за труд и безопасността в депата, както и ще намалят експлоатационните разходи на превозвача. В резултат на смяната на старите дизелови маневрени локомотиви, с които се извършва маневрената дейност в момента, напълно ще бъдат ограничени вредните емисии в района на депата. Целта е секторът да се развива и управлява по начин, който да му позволи да се конкурира ефективно на транспортния пазар, като осигурява качествени пътнически превози за клиентите, да инвестира разумно и поддържа необходимите активи в добро състояние и да се издържа финансово с приемливо ниво на подпомагане от държавата.

## **7. Разработването на екологично чисти продукти, услуги и технологии**

„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД залага обслужването да се осъществява от квалифициран персонал, познаващ основните и спомагателни дейности и техническата обезпеченост на дружеството, притежаващ опит в прилагането на екологичните нормативи в железопътната дейност. Стремещт ни е насочен към спазване на изискванията на националното и европейско законодателство, действащите стандарти, норми и правила, свързани с опазването на околната среда.

## **III. СОЦИАЛНИ ВЪПРОСИ, СВЪРЗАНИ СЪС СЛУЖИТЕЛИТЕ И ПОТРЕБИТЕЛИТЕ НА УСЛУГАТА, ПРЕДЛАГАНА ОТ ПРЕДПРИЯТИЕТО:**

### **1. Числеността на служители от различни полове по области на заетост и по професии**

Числеността на персонала в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД към 31.12.2022 г. е 5 147 бр., като спрямо 2021 г. се е увеличила с 27 бр.

Численост по пол, области на заетост и професии:

1.1 Централно управление и Поделение „Център за професионално обучение“ на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД – 230 бр., както следва:

- Р (Ръководители) – 57 бр., от които 41 бр. мъже и 16 бр. жени;
- С (Специалисти) – 120 бр., от които 48 бр. мъже и 72 бр. жени;
- ПАП (Помощен административен персонал) – 37 бр., от които 11 бр. мъже и 26 бр. жени;
- КРСТЗ (Квалифицирани работници и сродни на тях занаятчии) – 16 бр. мъже.

1.2 Поделение за пътнически превози София към „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД – 2 170 бр., както следва:

- Р (Ръководители) – 31 бр., от които 26 бр. мъже и 5 бр. жени;
- С (Специалисти) – 90 бр., от които 32 бр. мъже и 58 бр. жени;
- ТПС (Техници и приложни специалисти) – 393 бр., от които 341 бр. мъже и 52 бр. жени;
- ПАП (Помощен административен персонал) – 332 бр., от които 26 бр. мъже и 306 бр. жени;
- ПЗУНТО (Персонал, зает с услуги за населението, търговията и охраната) – 165 бр., от които 97 бр. мъже и 68 бр. жени;
- КРСТЗ (Квалифицирани работници и сродни на тях занаятчии) – 489 бр., от които 464 бр. мъже и 25 бр. жени;
- МОМ (Машинни оператори и монтажници) – 469 бр., от които 457 бр. мъже и 12 бр. жени;
- ПНСК (Професии, неизискващи специална квалификация) – 201 бр., от които 27 бр. мъже и 174 бр. жени.

1.3 Поделение за пътнически превози Пловдив към „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД – 1 225 бр., както следва:

- Р (Ръководители) – 31 бр., от които 24 бр. мъже и 7 бр. жени;
- С (Специалисти) – 57 бр., от които 23 бр. мъже и 34 бр. жени;
- ТПС (Техници и приложни специалисти) – 283 бр., от които 211 бр. мъже и 72 бр. жени;
- ПАП (Помощен административен персонал) – 201 бр., от които 15 бр. мъже и 186 бр. жени;
- ПЗУНТО (Персонал, зает с услуги за населението, търговията и охраната) – 114 бр., от които 61 бр. мъже и 53 бр. жени;
- КРСТЗ (Квалифицирани работници и сродни на тях занаятчии) – 174 бр., от които 168 бр. мъже и 6 бр. жени;
- МОМ (Машинни оператори и монтажници) – 241 бр., от които 236 бр. мъже и 5 бр. жени;
- ПНСК (Професии, неизискващи специална квалификация) – 124 бр., от които 22 бр. мъже и 102 бр. жени.

1.4 Поделение за пътнически превози Горна Оряховица към „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД – 1 522 бр., както следва:

- Р (Ръководители) – 32 бр., от които 29 бр. мъже и 3 бр. жени;
- С (Специалисти) – 62 бр., от които 28 бр. мъже и 34 бр. жени;
- ТПС (Техници и приложни специалисти) – 301 бр., от които 244 бр. мъже и 57 бр. жени;
- ПАП (Помощен административен персонал) – 211 бр., от които 7 бр. мъже и 204 бр. жени;

- ПЗУНТО (Персонал, зает с услуги за населението, търговията и охраната) – 100 бр., от които 42 бр. мъже и 58 бр. жени;
- КРСТЗ (Квалифицирани работници и сродни на тях занаятчии) – 298 бр., от които 282 бр. мъже и 16 бр. жени;
- МОМ (Машинни оператори и монтажници) – 421 бр., от които 402 бр. мъже и 19 бр. жени;
- ПНСК (Професии, неизискващи специална квалификация) – 97 бр., от които 9 бр. мъже и 88 бр. жени.

Към 31.12.2022 г. свободните работни места в дружеството са били 504 бр.

Индексът на текучество за 2022 г. е 7%.

Недостигът на персонал, зает в експлоатация и ремонт, частично се компенсира с работещи пенсионери (204 бр. – към 31.12.2022 г.).

## **2. Заетост – провеждане на консултации и участие на служителите при вземане на решения за условията на заетост и условията на труд**

Съгласно изискванията на законодателството в дружеството са учредени комитети по условия на труд, в които участват представители на работниците и служителите и на работодателя. Комитетите се създават, за да се осигури сътрудничество между работодателя и работниците по въпросите на безопасността и здравето при работа, а основната им цел е да се осъществи консултиране между работодателя и работниците за състоянието на условията на труд и за действията, които трябва да се предприемат в тази насока. Сред задачите на комитетите по условия на труд са: да обсъждат дейността по опазване на здравето и осигуряване на безопасността и на работещите и да предлагат мерки за подобряването ѝ; да обсъждат резултатите от оценката на професионалния риск и анализите на здравното състояние на работещите, докладите на службата по трудова медицина и други въпроси по осигуряване и опазване на здравето и безопасността на работещите; да извършват проверки по спазване на изискванията за здравословни и безопасни условия на труд; да следят състоянието на трудовия травматизъм и професионалната заболяемост; да участват в разработването на програми за информиране и обучение на работещите по проблемите на здравословните и безопасни условия на труд.

Представителите на работещите в комитетите по условия на труд имат право: на достъп до наличната информация относно условията на труд, анализите на трудовия травматизъм и професионалната заболяемост, констатациите и предписанията на контролните органи; да изискват от работодателя да предприема необходимите мерки и да правят предложения за отстраняване на опасностите или за временно ограничаване на риска за здравето и безопасността; да се обръщат към контролните органи, ако преценят, че взетите от работодателя мерки не са достатъчни да гарантират здравето и безопасността на работещите; да участват в проверките, извършвани от контролните органи; да участват при разработването на проекти на вътрешни правилници и наредби в областта на здравословни и безопасни условия на труд.

## **3. Отношенията на предприятието със синдикалните организации**

Отношенията на дружеството със синдикалните организации са регламентирани чрез подписан колективен трудов договор, с помощта на който се уреждат трудовите, осигурителните и свързаните с тях отношения между работодателя и работниците и служителите, които не са уредени с повелителни разпоредби на Кодекса на труда и други нормативни актове. Въз основа на подписаните договорености в колективния трудов договор работодателят предоставя на синдикатите информация и обсъжда с тях въпроси, касаещи работниците и служителите.

Във връзка с действащия Колективен трудов договор в дружеството и на база залегналите клаузи в него, работниците и служителите:

- получават по-високи размери на допълнителните възнаграждения за придобит трудов стаж и професионален опит, и за всеки отработен час нощен труд, спрямо определените в нормативните актове;
- получават допълнително възнаграждение за по-висока лична квалификация;
- които изпълняват служебните си задължения по време на пътуване, се изплащат суми за пропътуван километър вместо командировъчни пари;
- имат право на платен годишен отпуск в завишен размер спрямо определения в Кодекса на труда /КТ/, както и на допълнителен отпуск в случаите на чл. 157, ал. 1, т.т. 1-3 КТ.

#### **4. Управление на човешкия капитал – възнаграждение и придобивки, професионално развитие, баланс между професионален и личен живот**

С цел подобряване на социалния статус на персонала, в „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД има социална програма, част от която са:

- средствата за поевтиняване на храната;
- социалната сума при ползване на платения годишен отпуск;
- социалните паричните помощи;
- картите за пътуване на служителите, билетите за безплатни пътувания и картите, даващи право на 50% намаление за пътуване по цялата железопътна мрежа на страната на членовете на семействата им.

Превозните документи за служебни и специални пътувания се предоставят на служители на „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД, „БДЖ-Товарни превози” ЕООД, „Холдинг БДЖ” ЕАД и ДП НКЖИ и членове на техните семейства, съгласно Правила за служебни и специални пътувания по железопътния транспорт в Р. България. По същите правила се предоставят карти за безплатно пътуване по цялата жп мрежа на бивши служители. Дружеството издава карти за безплатно пътуване по железопътната мрежа в страната на лица и организации, с които си сътрудничи.

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

По-важните проблеми пред управлението на човешките ресурси в „БДЖ – Пътнически превози” са:

- застаряване на персонала в „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД – най-голям е процента на персонала в дружеството на възраст между 50-59 г., което представлява 47% от заетите, като с най-малък относителен дял са служителите на възраст до 30 г. – 4%;
- небалансирана образователно-квалификационна структура на персонала – в края на периода най-голям е дялът на заетите със средно образование, които представляват 69,61%, следвани от тези с образователно-квалификационна степен „Магистър” – 10,63%, с образователно-квалификационна степен „Професионален бакалавър” – 9,44%, с основно образование – 5,89% и с образователно-квалификационна степен „Бакалавър” – 4,43%;
- липса на подходящи кандидати, отговарящи на изискванията за образование, квалификация и професионален опит за заемане на определени длъжности;
- високата конкуренция при набиране и подбор на кандидати, която оказват други превозвачи;
- недостатъчно развити умения на служителите, най-вече по отношение на езиковите знания, компютърната грамотност, липсата на необходимите професионални и квалификационни знания, умения и опит в системата на железопътния транспорт;
- липса на мотивация за кандидатстване и работа в дружеството.

За преодоляване на посочените проблеми, ръководството на дружеството е предприело следните мерки:

- Привличане и подбор на персонал:
  - За осигуряването на квалифициран персонал за длъжността „Машинист, локомотивен”, през 2022 година ЦПО към „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД откри пет курса в гр. София, гр. Горна Оряховица и гр. Варна за обща 56 външни на дружеството лица при сключване на договори по условията на чл. 235 КТ, за придобиване на професионална квалификация „Локомотивен машинист на електрически локомотиви серии 42, 43, 44 и 45” и правоспособност „Локомотивен машинист” от входно ниво средно образование, без изискване за притежаване на правоспособност „Помощник локомотивен машинист”;
  - изготвяне и публикуване на обяви за свободни работни места;
  - с цел популяризиране на работодателската марка на дружеството и разширяване на информационните канали за привличане на кадри, служители човешки ресурси участват в специализирани кариерни форуми и събития на национално и регионално ниво, като напр.: участие в организирана от ВТУ „Годор Каблешков” съвместна среща с работодатели за подкрепа в кандидат-студентската кампания; провеждани срещи с Агенцията по заетостта;
  - активна комуникация с кметове, областни управители и общини;
  - предлагане на стажантски и стипендиантски програми;
  - публикуват се обяви за набиране на външни кандидати за участие в обучение при сключване на договор по условията на чл. 235 КТ;
  - разширяване сътрудничеството с професионалните гимназии, с цел привличане на повече млади хора в железопътния транспорт. Създаването на бъдещи професионални кадри в железницата е една от приоритетните задачи на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД. Дружеството предоставя отлични перспективи и възможности за професионално развитие и в тази връзка подкрепя професионалното обучение и образование на ученици, като по този начин се изгражда здрава основа за успешно развитие на БДЖ като бъдещ потенциален работодател. Националният железопътен превозвач поставя акцент, че е един добър избор за бъдещо професионално развитие, с нова визия и стратегически поглед, ориентиран към хората като дългосрочна инвестиция, а не като ресурс. Поради тази причина „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД вече пета година реализира успешно проект за дуално обучение „Заедно напред”, към който са се присъединили пет професионални гимназии, в които се обучават 101 ученика в 10 железопътни паралелки. Предвид положените усилия за поддържане и разширяване на проекта за дуално обучение, „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД бе отличено с награда за проекта „Заедно напред“ от конкурс на Министерство на труда и социалната политика за „Социално отговорен стратегически мениджмънт“ 2022;
  - активна комуникация на звеното за подбор с университети и училища, с цел подсигуряване на персонал за т.нар. „ключови позиции”, изискващи по-дълъг период на обучение и специфична квалификация. „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е в постоянно сътрудничество с професионалните гимназии, в които има разкрити паралелки в дуална форма на обучение специалност „Локомотиви и вагони” – ПГ по железопътен транспорт „Н. Й. Вапцаров” в гр. Горна Оряховица, ПГ „Васил Левски” в гр. Мездра, ПГПСТТ в гр. София и ПГРКК в гр. Русе.
- Обучение и развитие на персонала – предвид постоянния стремеж към подобряване на уменията и компетенциите на персонала, като ключов компонент за осигуряване на необходимите за дружеството човешки ресурси по образование, професионална подготовка и квалификация, е непрекъснатото повишаване на квалификацията и преквалификацията,



усъвършенстването и разширяването на знанията и уменията на персонала за ефективно осъществяване на дейността и постигане на целите на дружеството. Това се постига чрез:

- провеждане на периодични курсове за поддържане нивото на квалификация на персонала и повишаване качеството на предлаганата услуга;
- провеждане на обучения на персонала за придобиване на нови правоспособности, за усъвършенстване на професионалната квалификация;
- мотивиране на персонала за повишаване на квалификацията. За подобряване на небалансираната образователно-квалификационна структура на персонала и повишаване на квалификацията и образователно-квалификационното му равнище е целесъобразно насърчаването на индивидуалните форми на обучение за придобиване на друга специалност и/или обучение в по-висока степен на образование, чрез поемане на разходите за обучение от страна на работодателя и сключване на договор за обучение по чл. 234 от Кодекса на труда с обучаващите се лица;
- обвързване на обучението и повишаване на квалификацията с възможностите за кариерно развитие на служителите.

С прилагането на планираните мерки и мероприятия за ефективно управление на човешките ресурси, дружеството очаква да постигне следните резултати:

- ✓ Осигуряване на надеждна, целесъобразна, всеобхватна, открита и прозрачна процедура за подбор – гаранция за привличане на кандидати с необходимите за организацията образование, опит и квалификация;
- ✓ Възможност за наемането на 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;
- ✓ Подобряване на качеството на предоставяната услуга и обществения имидж на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД;
- ✓ Компенсиране на текучеството на персонала и липсата на достатъчно квалифицирани специалисти, желаещи да постъпят на работа в дружеството;
- ✓ Подобряване на мотивацията на персонала;
- ✓ Повишаване на качеството при изпълнение на задачите.

За по-пълноценно използване на свободното време, за осигуряване на баланс между професионалния и личния живот, както и за поддържане на доброто състояние, възстановяване и почивка на работниците и служителите си, дружеството осигурява възможност за ползване на почивните станции на „Холдинг БДЖ” ЕАД, а също така и дава възможност за ползване на карти за спорт и релакс.

## **5. Здравословни и безопасни условия на труд**

За изпълнение на целите си за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд, дружеството:

- осигурява ресурси за организационно-технически, технологични и други проекти за подобряване условията на труд;
- изпълнява ежегодно утвърдени за дружеството и поделенията инвестиционни програми за подобряване на условията на труд;
- осигурява провеждането на всички видове инструктажи, съгласно изискванията на Наредба № РД-07-2/16.12.2009 г. за условията и реда за провеждането на периодично

обучение и инструктаж на работниците и служителите по правилата за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд;

- спазва установените правила за установяване, разследване, регистриране и отчитане на трудовите злополуки в дружеството и поделенията;
- осигурява допълнителен платен годишен отпуск на работещите при специфични условия на труд съгласно изискванията на Наредба за определяне на видовете работи, за които се установява допълнителен платен годишен отпуск/23.12.2005 г.;
- осигурява на работниците и служителите обслужване от Служба по трудова медицина;
- осигурява профилактични медицински прегледи в транспортните медицински учреждения;
- оценява и управлява риска за здравето и безопасността при работа на работниците и служителите, като прилага мерки за отстраняване и намаляване на опасностите при източниците им на възникване;
- осигурява ваучери за храна, съгласно изискванията на Наредба № 11/21.12.2005 г.;
- предоставя на работните места ободряваща напитка при полагане на нощен труд, чай – при ниски температури под 10°C, минерална вода – при температури над 30°C;
- осигурява по график веднъж в годината 5 дни безплатен профилаториум за възстановяване работоспособността и здравето на работниците и служителите от втора категория труд при пенсиониране;
- спазва процедура за трудоустрояване на работещите с медицинска експертиза и определен процент неработоспособност. Поддържа изискуемия се с нормативни документи процент работни места за трудоустроени и за лица с увреждания;
- осигурява лични предпазни средства, работно и униформено облекло;
- застрахова работещите в условия на завишен производствен риск за застрахователен риск „Трудова злополука”.

## **6. Връзка с потребителите на услугата – удовлетвореност, достъпност и безопасност**

### **Благотворителна дейност**

Политиката на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД в тази посока е ключова. Дружеството има изключително важна и съществена роля за мероприятия, които са с принос към обществото, като подкрепя инициативите за социална адаптация и интеграция на децата, лишени от родителска грижа, на които трябва да бъде дадена възможност да живеят в равностойно положение и да заемат своето достойно място в обществото.

„БДЖ-Пътнически превози” ЕООД подкрепя и различни инициативи, които стимулират креативното мислене на младите хора и развиването на предприемаческия им потенциал и умения.

Като пример за извършваните инициативи, част от политиката по корпоративна и социална отговорност, може да се посочат:

- През април 2022 г. „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД осигури безплатно пътуване на талантиливи деца в неравностойно положение от СУ „Св. Св. Кирил и Методий” в гр. Пордим, за да могат да участват в детския национален фолклорен конкурс „Диньо Маринов“. Общо 23 деца в неравностойно положение и техните придружители пътуваха с влак от Плевен до Варна и обратно, като инициативата е в сътрудничество с Национално сдружение на сираците в България (НССБ).
- През май 2022 г. „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД осигури безплатно пътуване на млади хора от цялата страна, участници в състезание на Програмата за насърчаване на предприемачеството сред учениците в 10. и 11. клас – „Тийноватор“.

съдейства с осигуряване на превоз на младите участници в програмата „Тийноватор”, която през настоящата учебна година реализира своето четвърто издание.

- „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД традиционно организира благотворително атракционно пътуване за деца в неравностойно положение на 1-ви юни. През 2022 г. подари на деца в неравностойно положение незабравимо пътуване с влак в специален ретро вагон от композицията „Витоша Експрес“ по маршрут Мездра – Своге и обратно. Инициативата е организирана съвместно с Национално сдружение на сираците в България (НССБ). В специалния влак пътуваха 37 деца на възраст от 7 до 18 години и техните ръководители от Комплекс за социални услуги в град Роман.
- По повод Международния ден на детето и през 2022 г. „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД по традиция предостави бесплатно пътуване на всички деца на възраст до 14 години.
- През юни 2022 г. „БДЖ - Пътнически превози” ЕООД за поредна година осигури бесплатно пътуване на децата, участници във фестивал за детско медийно изкуство „Арлекин”. 35 младежи и техните ръководители пътуваха от София и Горна Оряховица до Варна и обратно с влак, за да вземат участие в детския фестивал.
- През август 2022 г. „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД осигури бесплатно пътуване до Варна и обратно за 30 деца в неравностойно положение и техните ръководители. Инициативата за осъществяване на лятна почивка за децата от Комплекс за социални услуги за деца и семейства в гр. Роман е на Национално сдружение на сираците в България (НССБ).
- През декември 2022 г. в сградата на Централна гара София се проведе Коледен турнир по стрийт фитнес. Турнирът е част от националната кампания "Коледа за всяко дете". Събитието беше организирано със съдействието на Националното сдружение на сираците в България (НССБ), ДП НКЖИ, Столична Община - район „Сердика“, Национална многопрофилна транспортна болница „Цар Борис III” - гр. София и др. Освен подаръци за участници и присъстващи, БДЖ осигури и тяхното пътуване от различни населени места на страната.

„БДЖ – Пътнически превози” ЕООД предоставя възможност за пътуване чрез железопътен превоз на лица с увреждания и лица с намалена подвижност /ЛНП/. Обслужването на ЛНП се извършва, съгласно сключения тристранен договор между Български червен кръст /БЧК/, „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД и Национална компания „Железопътна инфраструктура”.

### **Социални инициативи**

- В началото на месец септември 2022 г. на интернет страницата на компанията беше публикуван проект на графика за движение на влаковете за 2023 г. за обществено обсъждане. Търсят се възможностите за максимално удобно разписание, което да обслужва нуждите на населението. Дружеството е силно ангажирано в осъществяване на социалните си функции като единствен железопътен превозвач за пътнически превози. Клиентите на БДЖ могат да се запознаят с намеренията на дружеството за разписанието на влаковете през следващата година и да реагират с аргументирани предложения към превозвача и съответните областни и общински власти. Така се създава възможност областните и общински администрации да са запознати с нуждите на пътниците и да имат готови предложения на предстоящи работни срещи на институциите.
- Като представител на най-екологичния транспорт в България, а именно железопътния, „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД подкрепя различни инициативи за екологичен начин на придвижване и туризъм с цел опознаване на повече културно-исторически обекти на

територията на страната. През 2022 г. под различна форма са подкрепени събития, насочени към младежката аудитория, като „Байк & рън за Чепън”, „Дунав Ултра”.

### **Задължения за извършване на обществени превозни услуги**

Групите пътници, имащи право на безплатни и с намалени цени пътувания при превоз с железопътен транспорт, както и размерът на намалението са нормативно регламентирани с Постановление № 295 на Министерския съвет от 20.12.2001 г. и неговите изменения. „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД подлежи на контрол и носи съответната отговорност пред държавата за осъществяваните превози в интерес на една или няколко социални категории пътници, определени с горесцитираното постановление.

### **Търговски оферти за пътуване по железопътен транспорт**

„БДЖ-Пътнически превози” ЕООД предоставя за своя сметка намаления от цените на превозните документи за пътуване по железопътен транспорт, като предлага на своите клиенти различни търговски оферти.

### **Служебни и специални пътувания**

Превозните документи за служебни и специални пътувания се предоставят на служители на „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД, „БДЖ-Товарни превози” ЕООД, „Холдинг БДЖ” ЕАД и ДП НКЖИ и членове на техните семейства, съгласно Правила за служебни и специални пътувания по железопътния транспорт в Р. България. По същите правила се предоставят карти за безплатно пътуване по цялата жп мрежа на бивши служители. Дружеството издава карти за безплатно пътуване по железопътната мрежа в страната на лица и организации, с които си сътрудничи.

### **Удовлетвореност на клиентите**

„БДЖ-Пътнически превози” ЕООД ежегодно възлага изпълнението на проучване сред населението на страната за клиентска удовлетвореност, обществено мнение и поведение в ж.п. транспорт относно предлаганите от Дружеството услуги. Този мониторинг е необходим, съгласно чл.10.4 от „Договор за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България“, подписан между Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД за периода от 2010 г. до 2024 г.

Съгласно изследователския доклад на изпълнителя, за 2022 г. нивото на потребителска удовлетвореност е над средното. По десетобална система, като 10 е най-висока удовлетвореност, а 1 е най-ниска, оценките за предлаганите услуги са:

- редовност на влаковете – 7.08;
- разписание – 7.02;
- заетост на влаковете (наличие на свободни седалки) – 6.74;
- вътрешни условия и комфорт – 5.08;
- информация за пътуване -7.88;
- цени на услугите – 8.86;
- обслужване пред билетни каси и във влака – 8.93.

Основните приоритети пред дружеството, като национален железопътен превозвач, са гарантирането на безопасно придвижване и опазване здравето на клиентите и служителите, а също така и отговорност за осигуряване на транспортното обслужване на обществото.

#### **IV. ВЪПРОСИ, СВЪРЗАНИ С ПРАВАТА НА ЧОВЕКА**

##### **1. Случаи на тежки последици върху правата на човека, свързани с решения и действия на дружеството**

В своята фирмена ценностна система „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД поставя на водещо място личността на човека, защитата на човешките права и недопускането на никакви форми на поведение по какъвто и да било начин и поради каквато и да било причина, които могат да накърнят достойнството и правата на отделната личност. През 2022 г. няма тежки последици върху правата на човека, които да са свързани с решения и действия на дружеството.

##### **2. Ангажираност на дружеството за зачитане на правата на човека**

Предвид установената тенденция на недостиг на квалифициран персонал, стремежът на дружеството е насочен към полагане на постоянна грижа, така че всеки работник и служител да се чувства удовлетворен и мотивиран от работата си, и да вижда възможности за лично и професионално развитие.

За постигане на посоченото „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД осигурява равнопоставеност и зачитане на човешките права, като стриктно се спазва нормативната уредба на страната и не се допускат никакви прояви на дискриминация, основана на пол, раса, народност, етническа принадлежност, гражданство, произход, религия или вяра, убеждения, политическа принадлежност, увреждания, възраст, имуществено състояние или други признаци; зачита се правото на информиране и консултиране на работниците и служителите, зачитат се синдикалните права и правото на здравословни и безопасни условия на работното място.

Работодателят гарантира прилагането на принципа на равнопоставеност на половете и защита от насилие на работното място.

Съгласно договореностите в Колективния трудов договор „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД е задължено да не допуска пряка или непряка дискриминация при осъществяване на трудовите права и задължения. В дружеството не се допускат злоупотреби със служебно положение, изразяващи се в оказване на натиск или тормоз под каквато и да е форма спрямо останалите работници и служители. В случай на получаване на оплакване от работник или служител, който се смята за подложен на тормоз на работното място, незабавно следва да се извърши проверка и да се предприемат мерки за прекратяване на тормоза, като се гарантира защитата на неприкосновеността на личния живот и конфиденциалността, както и да се наложат дисциплинарни наказания в случаи на актове на насилие и тормоз на работното място.

В политиката си по наемане на работници и служители „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД също се ръководи от принципа за равнопоставено третиране на кандидатите, независимо от техните пол, раса, народност, етническа принадлежност, гражданство, произход, религия или вяра, убеждения, политическа принадлежност, увреждания, възраст, имуществено състояние или други признаци.

##### **3. Наличие на проверки за спазване на правата на човека**

През 2022 г. не са осъществявани проверки за спазване на правата на човека в дружеството.

##### **4. Процеси и мерки за предотвратяване на трафика на хора, на всички форми на експлоатация, принудителен и детски труд**

Ръководството на дружеството не толерира и не допуска каквито и да било форми на експлоатация на хора и задължаването им да извършват принудителен или задължителен труд.

Във връзка с възможностите, които дава законодателството и при стриктно спазване на законодателните изисквания за полагане на труд от непълнолетни лица, в т.ч. и след получаване на съответните разрешения от териториалните поделения на Изпълнителна агенция „Главна инспекция по труда”, в дружеството има назначени непълнолетни работници. С тях са сключени трудови договори с условие за обучение по време на работа по условията на чл. 230 от Кодекса на труда във връзка с обучението им във втори гимназиален етап на средно образование в дуална форма на обучение.

**инж. Христо Игнатов Иванов**

*Управител на*

*„БДЖ-Пътнически превози” ЕООД*

**ДЕКЛАРАЦИЯ**  
**ЗА КОРПОРАТИВНО УПРАВЛЕНИЕ**

по чл. 100н, ал. 7, т. 1 от ЗППЦК

от

**Христо Игнатов Иванов,**

**Управител на**

**„БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД, ЕИК 175405647,**  
**с адрес на управление: гр. София, ул. „Иван Вазов” № 3**

Настоящата декларация за корпоративно управление се основава на възприетите от българското законодателство принципи и норми за добро корпоративно управление посредством разпоредбите на Националния кодекс за корпоративно управление, Търговския закон (ТЗ), Закона за публично предлагане на ценни книжа (ЗППЦК), Закона за счетоводството (ЗС) и други нормативни и подзаконовни нормативни актове и международно признати стандарти. Декларацията за корпоративно управление е изготвена съобразно изискванията на чл. 39 от ЗС и на чл. 100н от ЗППЦК.

- 1. Информация относно спазване по целесъобразност на: (а) Националния кодекс за корпоративно управление или (б) друг кодекс за корпоративно управление, както и информация относно практиките на корпоративно управление, които се прилагат от Дружеството в допълнение на кодекса по буква (а) или (б)**

Дружеството спазва основните принципи на Националния кодекс за корпоративно управление.

Управлението на Дружеството се осъществява при спазване на разпоредбите, установени в Учредителен акт на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД, както и в Правилник за дейността на Съвета на директорите на „ХОЛДИНГ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ“ ЕАД, които са в съответствие с изискванията на Националния кодекс за корпоративно управление и регламентират функциите и задълженията на органите за управление и контрол; процедурата за избор и освобождаването на членове на тези органи; структурата и компетентността му; изискванията, с които следва да бъдат съобразени размерът и структурата на възнагражденията на членовете на органите за управление и контрол; процедурите за избягване и разкриване на конфликти на интереси; необходимостта от създаване на Одитен комитет съобразно спецификата на Дружеството. Съгласно разпоредбата на чл. 15 от Учредителния акт на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД органи на Дружеството са: **1.** Едноличен собственик на капитала на Дружеството, който е „ХОЛДИНГ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ“ ЕАД, правата на който на основание чл. 65, ал. 3 от Търговския закон се упражняват от Съвета на директорите на „ХОЛДИНГ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ“ ЕАД; **2.** Управител/Управители.

Управлението на Дружеството се ръководи от общоприетите принципи за почтеност и управленска и професионална компетентност, при спазване на Националния кодекс за корпоративно управление и приетите в „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД „**Правила за етично поведение**“. Правилата определят необходимите нива на етика и поведение, предоставят се на всички служители. Всички служители на Дружеството са запознати с установените норми на етично и професионално поведение, като за отклонението от тях, представляващи нарушение на вътрешния трудов ред, е предвидена дисциплинарна отговорност.

**2. Обяснение от страна на Дружеството кои части на кодекса за корпоративно управление по т. 1, буква (а) или (б) не спазва и какви са основанията за това, съответно когато не се позовава на никое от правилата на кодекса за корпоративно управление - основания за това**

Дружеството спазва основните принципи на Националния кодекс за корпоративно управление по отношение на всички относими за дейността му негови изисквания и доколкото същите не противоречат на изискванията на приложимия специален Закон за публични предприятия и Правилника за приложението на ЗПП, регламентиращи дейността на Дружеството в качеството му на публично предприятие.

**3. Описание на основните характеристики на системите за вътрешен контрол и управление на риска във връзка с процеса на финансово отчитане**

**Вътрешен контрол**

Финансовото управление и контрол е цялостен процес, интегриран в дейността на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД, осъществяван от ръководството на Дружеството и неговите служители. Прилага се към всички аспекти от дейността на Дружеството и се осъществява чрез комплекс от взаимосвързани елементи; \* контролна среда; \* управление на риска;\* контролни дейности;\* информация и комуникация;\* мониторинг.

Системата за финансово управление и контрол (СФУК) в „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД е съобразена с изискванията на чл. 10, ал. 1 от Закона за финансово управление и контрол в публичния сектор (ЗФУКПС). СФУК включва политики, процедури и вътрешни правила за всички дейности и лица в Дружеството.

Наличието на утвърдена рамка на Система за финансово управление и контрол в „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД демонстрира познаването, от ръководството на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД, на нормативните изисквания, задълженията и отговорностите по отношение на вътрешния контрол. Системата е актуализирана и съответства на нормативната уредба и методологията в областта на вътрешния контрол. Рамката на системата съдържа разписани задължителните елементи на финансово управление и контрол, като общи изисквания. Разписаните вътрешни актове и практически прилагани процедури дават разумна увереност, че целите на Дружеството се постигат при осигурени условия за осъществяване на ефективен контрол. Действащата контролна среда в Дружеството е добра и създава условия за постигане на целите му и за изпълнение на решенията на ръководството. В „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД са създадени добри условия за оперативен обмен на информация, осигуряващ протичането на ефективна вертикална и хоризонтална комуникация между служителите от отделните йерархични нива.



## **1. Контролна среда**

В „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД са утвърдени вътрешни актове (политики, правила, процедури) за организация на извършваните в Дружеството дейности и процеси, вкл. осъществяване на вътрешен контрол по тях.

В „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД е създадена подходяща организационна структура, която да позволи на Дружеството да постигне целите си.

Въведените политики, процедури и практики по управление на човешките ресурси в „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД, отговарят на нормативните изисквания, регламентирани в ЗФУКПС и методическите насоки по елементите на финансовото управление и контрол, и са предпоставка за ефективно управление на човешките ресурси и обезпечаване на Дружеството с нужните такива. Политиките и практиките по управление на човешките ресурси в Дружеството осигуряват прозрачност при подбор и назначаването на квалифицирани кадри чрез утвърдената „Система за управление на човешките ресурси в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД“. Длъжностните характеристики на служителите се преглеждат периодично във връзка със задълженията, изискуемата квалификация и линиите на докладване, като се актуализират при необходимост. Текуществото на ръководния и/или експертния състав е в границите, които не оказват влияние върху постигане на целите на Дружеството.

В „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД са създадени добри условия за оперативен обмен на информация, осигуряващ протичането на ефективна вертикална и хоризонтална комуникация между служителите от отделните йерархични нива.

Ръководството на Дружеството е създадо условия и поддържа функционирането на независим вътрешен одит, който се отчита пряко на Управителя на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД. Отделът е ситуиран в Централното управление на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД и няма вътрешни одитори в териториалните структури на Дружеството. В обхвата на вътрешния одит попадат всички структурни звена на Дружеството. На вътрешен одит подлежат всички дейности и процеси, извършвани в Дружеството.

## **2. Управление на риска**

В „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД има утвърдени от Ръководството на Дружеството **Стратегия за управление на риска, „Методика за идентификация, оценка и управление на рискове и възможности“** и **„Риск-регистър за управление на риска в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД“**. Документите са разпространени до ръководителите на съответните структурни звена. В Дружеството функционира отдел **„Система за управление на качеството“**, който се отчита пряко на Управителя на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД.

Създадените в „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД документи във връзка с процеса по управление на риска отговарят на нормативните изисквания и създават предпоставка за изразяване на разумна увереност, че рисковете застрашаващи постигането на целите на Дружеството се поддържат на приемливо ниво.

## **Контролни дейности**

Системата на двойния подпис е регламентирана като задължителен елемент в рамката на СФУК в Дружеството.

В „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД са въведени необходимите процедури, касаещи достъп до активите и информацията само от оторизирани лица във връзка с изпълнение на техните дейности и отговорности, съобразно разписаните длъжностни характеристики. Корпоративната компютърна мрежа на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД е предназначена да обслужва само звена и подразделения на Дружеството, като осигурява програмно-техническа база за всички вътрешни информационни системи и компютризирани технологични дейности на Дружеството.

В „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД са утвърдени „Правила за реда и организацията при осъществяване на предварителен контрол в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД”, регламентиращи реда и начина за осъществяване на предварителен контрол, съобразно изискванията на действащото законодателство. Предварителният контрол се извършва по отношение на всички процеси (посочени като обекти на предварителен контрол в правилата), свързани с осъществяването на цялостната дейност в Дружеството.

Текущият контрол в „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД е организиран: \*за договорите, сключени по реда на ЗОП, се осъществява от лицата, определени със заповед за контрол по съответния договор, съгласно утвърдените вътрешни правила за възлагане на обществени поръчки, заповед за контрол при изпълнение на обекти от инвестиционната и ремонтна програма на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД, заповед за контрол по изпълнение на договорите за доставки. Текущият контрол се осъществява преди извършване на всяко плащане по сключените договори.

Последващите оценки в Дружеството се извършват на функционален принцип в рамките на административната структура (дирекция, отдел, направление), извършваща съответната дейност. Несъответствията се докладват на принципа на субординацията – служителите докладват на преките си ръководители, а те от своя страна докладват на по-горно ниво. Управителят определя със заповед отговорни служители с необходимата експертиза за извършването на последващи оценки на изпълнението за целите на всеки конкретен случай при необходимост.

Процедурите за пълно, вярно, точно и своевременно осчетоводяване и отчитане на всички операции в „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД са определени в Счетоводните политики на Дружеството, в съответствие с Международните счетоводни стандарти, действащото счетоводно и данъчно законодателство, други вътрешни актове, уреждащи правилата за счетоводната отчетност и документооборота. С утвърденото разпределение на задълженията и отговорностите на отделните служители не се позволява на един служител едновременно да има отговорност по вземане на решение, изпълнение, осчетоводяване и осъществяване на контрол.

Разрешаването за извършване на действия, в резултат на които настъпват определени последици за Дружеството се извършва от Управителя и/или Съвета на директорите на „ХОЛДИНГ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ” ЕАД в съответствие с предоставените им от Търговския закон, Учредителния акт на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД, Правилата за дейността на Съвета на директорите (СД) правомощия. Изпълнението се извършва от Управителя или упълномощени от него длъжностни лица, в съответствие с разпределението на отговорностите им с утвърдените длъжности характеристики и съобразено с приложимата нормативна уредба, Учредителния акт на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД, бизнес - програмата, бюджета и вътрешно разпоредителните

документи на Дружеството. Управителят делегира определени правомощия с пълномощно на длъжностни лица за определен срок или за постоянно да извършват определена дейност. Длъжностните лица с делегирани правомощия докладват на Управителя за изпълнението им.

Функциите и отговорностите на Управителя и на членовете на СД са регламентирани в Учредителния акт на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД и Правилника за дейността на СД, както и в други относими нормативни и вътрешни актове. Разделянето на отговорностите на работниците и служителите в Дружеството е осъществено чрез длъжностните характеристики. Изградени са подходящи линии на докладване и система за делегиране на правомощия, като Управителя със заповеди е възложил функции и отговорности на длъжностни лица с необходимата компетентност.

Процедурата по наблюдение върху възлагането на работата и изпълнението ѝ в „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД се осъществява ежедневно от непосредствения ръководител, съобразно йерархичната подчиненост. Възлагането на задачи може да се извърши в устна или писмена форма, с определен срок за изпълнение. Ръководителите на структурните звена носят отговорност за възложената работа, нейното изпълнение и последиците от нея. Те дават насоки и указания на подчинените си, за да се осигури разбиране и недопускане на грешки и злоупотреби при изпълнението.

### **3. Информация и комуникация**

Чрез въведените информационни и комуникационни системи в Дружеството, всички служители получават навременно ясни и точни указания и разпореждания. Информационните и комуникационните системи на Дружеството, включват: \* система за документооборот „Ciela Norma“, чрез която се възлагат задачи с отговорници и срокове за изпълнение; \* система за документирание и документооборот, съдържаща правила за оформяне, движение, използване и архивиране на документи; \* интернет страница, съдържаща актуална информация относно предлаганите услуги, основни нормативни и вътрешни актове, както и друга информация свързана с дейността на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД, която е достъпна за всеки служител и гражданин. Дружеството разполага с билетоиздаваща система, която обслужва всички гари на територията на страната. Също така Дружеството разполага със система, в която се отразяват дейностите, свързани с назначаване/освобождаване на персонал, изчисление на трудови възнаграждения и дължими осигурителни вноски и данъци на персонала, счетоводните записвания и движение на стоково-материалните ценности.

Управителят на Дружеството провежда ежедневни срещи на ръководителите на самостоятелните структурни звена в „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД с цел информираност, оперативност, координация, отчетност и контрол. Комуникацията с други организации и трети лица се извършва от Управителя или от упълномощени от него представители на Дружеството. Утвърдени са вътрешни правила: \*за организация на деловодната дейност и документооборота; \*за дейността на учрежденския архив на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД.

### **4. Мониторинг**

Най-често използваната форма за мониторинг в Дружеството е текущото наблюдение. Осъществява се ежедневно от ръководството, директорите на дирекции, ръководителите на отдели и служителите. Ежегодно се изготвят доклади за състоянието

на системите за финансово управление и контрол (изп. чл. 8, ал. 1 от ЗФУКПС). Докладите се изпращат на Изпълнителния директор на „ХОЛДИНГ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ“ ЕАД (Холдинга) в качеството му на едноличен собственик на капитала. Самооценка се извършва най-малко веднъж годишно за целите на годишното докладване по ЗФУКПС.

В Дружеството текущо се наблюдава и периодично се оценява състоянието на системите за финансово управление и контрол. Оценката на вътрешно - контролната система се извършва:

- \* тримесечно – изпълнението на решението на СД на Холдинга;
- \* годишно – отдел СУК, съгласно „Програма за преглед от ръководството”;
- \* на шестмесечие и годишно – звено „Вътрешен одит”.

Звеното за вътрешен одит в „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД осъществява мониторинг на дейността на Дружеството и дава информация на ръководството относно адекватността и ефективността на системата за финансово управление и контрол за одитираните структури, процеси и дейности. Всички резултати от осъществения мониторинг, включително недостатъците и предложенията за подобрене на вътрешния контрол се докладват на лицата, които могат да вземат мерки за разрешаване на проблемите: \*от текущия контрол – на прекия ръководител, а при необходимост на директорите на дирекции и Управителя; \*от самооценка – на Управителя; \*от вътрешния одит – на Управителя.

## **5. Процес на финансовото отчитане**

Ръководството на Дружеството носи отговорността за осигуряване подходящо поддържане на счетоводните данни и на процесите, които гарантират, че финансовата информация е уместна, надеждна, в съответствие с приложимото законодателство и се изготвят и публикуват от Дружеството своевременно. Ръководството на Дружеството преглежда и одобрява финансовите отчети, за да се гарантира, че финансовото състояние и резултатите на Дружеството са правилно отразени.

Финансовата информация, публикувана от Дружеството, е обект на одобрение от Съвета на директорите на Холдинга.

Главният счетоводител е на подчинение на директор дирекция „Финанси“. Съгласно неговата функционална характеристика той обхваща и реализира изцяло счетоводно-отчетната функция в Дружеството, вътрешния счетоводен контрол и изготвянето на финансови отчети. В неговите отговорности е коректното и последователно приложение на разработените счетоводни политики, разработването и приложението на вътрешен сметкоплан; отчетни методики, текущото водене на счетоводството; текущия счетоводен анализ и контрол на отчетните данни и документация; сводирането и класифицирането на отчетните данни за целите на финансовите отчети; изготвянето и/или обработката на входящите данни за приблизителните счетоводни оценки заедно с ангажираните експерти, както и докладване на установени отклонения и несъответствия на Управителя; спазването на нормативните изисквания в областта на счетоводството, данъците и други свързани с тях области.

Счетоводната политика на Дружеството подлежи на одобрение от Управителя. Най-важните нейни аспекти, необходими за правилното разбиране на финансовите отчети, задължително се оповестяват.

Изборът на отчетната рамка е дефиниран на база изискванията на Закона за счетоводството. Дружеството прилага Международните стандарти за финансово отчитане (МСФО), приети от Европейския съюз. Текущият контрол за правилното приложение на МСФО се извършва от главния счетоводител, вътрешния одит и контрол и одитния комитет. Допълнително потвърждение за коректността на приложението се получава от външните одитори.

Изготвянето на финансовите отчети на Дружеството за публично ползване е резултат на цялостен процес по счетоводно приключване на отчетен период. Този процес е формализиран чрез приети от ръководството документи с правила и инструкции. Те са свързани с извършването на определени действия и процедури, и респ. изготвянето на определени документи от служители в дирекция „Финанси” или от други длъжностни лица и тези действия и процедури са насочени към: извършване на инвентаризации; анализи на сметки; изпращане на потвърдителни писма; определяне на най-добри приблизителни оценки като амортизации, преоценки, обезценки и начисления, които да са базирани на разумно обосновани предположения, сводиране и класификация на счетоводните данни; проучвания и анализи на определени правни документи (договори, съдебни дела, становища на правни консултанти); проучвания и оценка на доклади на експерти (оценители, актюери, други вътрешни експерти и длъжностни лица); изготвяне, анализи и обсъждания на проекти на финансови отчети.

Процесът по счетоводно приключване се ръководи пряко от главния счетоводител, и той взема крайните решения по ключови въпроси, свързани с признаването, класификацията, оценките, представянето и оповестяванията относно определени обекти, операции и събития, както и за цялостното представяне на финансовите отчети.

Външният регистриран одитор прави преглед и докладва за съществени въпроси, включения в одиторския доклад.

Съгласно изискванията на Кодекса, Управителят потвърждава отговорността на дирекция „Финанси” за изготвянето на годишния доклад за дейността и финансовия отчет и считат, че годишния доклад за дейността, взет като цяло, е прозрачен, балансиран и разбираем и осигурява необходимата информация с цел оценяване дейността на Дружеството, бизнес модела и стратегията.

#### **4. Информация по член 10, параграф 1, букви "в", "г", "е", "з" и "и" от Директива 2004/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно предложенията за поглъщане**

##### *4.1. Член 10, параграф 1, буква "в"*

*Значими преки или косвени акционерни участия (включително косвени акционерни участия чрез пирамидални структури и кръстосани акционерни участия) по смисъла на член 85 от Директива 2001/34/ЕО;*

**Към 31.12.2022 г. едноличен собственик на капитала на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД е „ХОЛДИНГ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ“ ЕАД.**

##### *4.2. Член 10, параграф 1, буква "г"*

*Притежателите на всички ценни книжа със специални права на контрол и описание на тези права;*

**Дружеството няма акционери със специални контролни права – неприложимо, тъй като правно-организационната форма на Дружеството е „Еднолично дружество с ограничена отговорност”.**

*4.3. Член 10, параграф 1, буква "е"*

*Всички ограничения върху правата на глас, като например ограничения върху правата на глас на притежателите на определен процент или брой гласове, крайни срокове за упражняване на правата на глас или системи, посредством които чрез сътрудничество с Дружеството финансовите права, предоставени на ценните книжа, са отделени от притежаването на ценните книжа;*

**Неприложимо, тъй като правно-организационната форма на Дружеството е „Еднолично дружество с ограничена отговорност”.**

*4.4. Член 10, параграф 1, буква "з"*

*Правилата, с които се регулира назначаването или смяната на членове на съвета и внасянето на изменения в учредителния акт*

Правилата, с които се регулира назначаването или смяната на членове на органи за управление и контрол и внасянето на изменения в Учредителния акт на Дружеството са определени в Търговския закон, Закона за публичните предприятия, Учредителния акт на Дружеството и приетия Правилник за дейността на Съвета на директорите на „ХОЛДИНГ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ“ ЕАД.

Правомощията на членовете на органите на управление и контрол са уредени в Търговския закон, Закона за публичните предприятия, Учредителния акт на Дружеството и приетите правила за работа на органите на управление.

Съгласно разпоредбата на чл. 1, ал. 1 от Учредителния акт на Дружеството, същото е Еднолично дружество с ограничена отговорност.

Едноличният собственик на капитала взема решения за изменение и допълване на Учредителния акт; преобразуване и прекратяване на Дружеството; увеличаване и намаляване капитала; избор и освобождаване на Управител/Управители, както и освобождаване от отговорност; избиране и освобождаване на регистрираните одитори на Дружеството; одобряване и приемане на годишния финансов отчет след заверка от назначените регистрирани одитори, решения за разпределение на печалбата и др.

*4.5. Член 10, параграф 1, буква "и"*

*Правомощията на членовете на съвета, и по-специално правото да се емитират или изкупуват обратно акции.*

**Неприложимо, тъй като правно-организационната форма на Дружеството е „Еднолично дружество с ограничена отговорност”.**

## **5. Състав и функционирането на административните, управителните и надзорните органи на Дружеството и техните комитети**

Едноличен собственик на капитала на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД е „ХОЛДИНГ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ“ ЕАД, регистриран в Търговския регистър при Агенцията по вписванията с ЕИК 130822878, чийто принципал е българската държава чрез министъра на транспорта и съобщенията, ЕИК/ПИК 000695388.

Органите на „ХОЛДИНГ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ“ ЕАД са: Едноличен собственик на капитала и Съвет на директорите. Правата на държавата като едноличен собственик на капитала се упражняват от Министъра на транспорта и съобщенията.

Членовете на Съвета на директорите на „ХОЛДИНГ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ“ ЕАД се избират от едноличния собственик на капитала. СД е в състав от петима членове за срок до 3 години. Правомощията на СД са регламентирани Устава на „ХОЛДИНГ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ“ ЕАД, правилника за дейността на СД, Търговския закон и Закона за публичните предприятия.

### **Органи на управление:**

Към 31.12.2022 г. Съветът на директорите на „ХОЛДИНГ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ“ ЕАД:

1. Владимир Николов Дунчев;
2. Атанас Георгиев Атанасов;
3. Валя Стефанова Петрова.

Дружеството се управлява и представлява от овластения от СД Изпълнителен директор - Атанас Георгиев Атанасов.

Непосредственото, ежедневно ръководство се осъществява от изпълнителния директор, съобразно уредените от Устава на „ХОЛДИНГ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ“ ЕАД и сключения договор за управление.

За всички заседания на органите за управление и контрол се водят протоколи, които се подписват от всички присъстващи членове, като се отбелязва гласуването по разглежданите въпроси. Вземането на решения от органите за управление и контрол е съобразно разпоредбите на Устава на Дружеството.

Осъществява се активно взаимодействие между изпълнителния директор и останалите членове на СД, което допринася за формирането на ясна и балансирана представа за Дружеството и неговото корпоративно управление. По този начин се създават предпоставки за реализирането на един от важните принципи на доброто корпоративно управление – осъществяване на ефективно стратегическо управление на Дружеството, което е неразривно свързано и обусловено от структурата и състава на органите на управление.

### **Одитен комитет на „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД**

Съгласно решение на СД на Холдинга и в съответствие със законовите изисквания и конкретните нужди на Дружеството, са избрани членовете на Одитния комитет, мнозинството от които са независими съгласно чл. 107 от ЗНФО.

Основните функции на Одитния комитет са регламентирани в чл. 108 на Закона за независимия финансов одит и са, както следва:

- Да наблюдава процеса на финансово отчитане и представя препоръки и предложения, за да се гарантира неговата ефективност;
- Да наблюдава ефективността на вътрешната контролна система, на системата за управление на риска и на дейността по вътрешен одит по отношение на финансовото отчитане в одитираното предприятие;
- Да наблюдава задължителния одит на годишните финансови отчети, включително неговото извършване, като взема предвид констатациите и заключенията на Комисията по прилагането на чл. 26, параграф 6 от Регламент (ЕС) № 537/2014;
- Да проверява и наблюдава независимостта на регистрираните одитори в съответствие с изискванията на глави шеста и седма от ЗНФО, както и с чл. 6 от Регламент (ЕС) № 537/2014, включително целесъобразността на предоставянето на услуги извън одита на одитираното предприятие по чл. 5 от същия регламент;
- Да отговаря за процедурата за подбор на регистрирания одитор и препоръчва назначаването му с изключение на случаите, когато одитираното предприятие разполага с комисия за подбор;
- Да изготвя и предоставя на Комисията за публичен надзор над регистрираните одитори в срок до 30 юни годишен доклад за дейността си и др.

**6. Описание на политиката на многообразие, прилагана от по отношение на административните, управителните и надзорните органи на емитента във връзка с аспекти, като възраст, пол или образование и професионален опит, целите на тази политика на многообразие, начинът на приложението ѝ и резултатите през отчетния период**

Към настоящия момент Дружеството не е разработило и не прилага политика на многообразие.

.....

**ХРИСТО ИВАНОВ**

**УПРАВИТЕЛ**

**„БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД**



## **ДОКЛАД НА НЕЗАВИСИМИЯ ОДИТОР**

**До едноличния собственик на капитала на**

**„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД**

### **Доклад относно одита на финансовия отчет**

#### **Квалифицирано мнение**

Ние извършихме одит на финансовия отчет на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД („Дружеството“), съдържащ отчета за финансовото състояние към 31 декември 2022 г. и отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход, отчета за промените в собствения капитал и отчета за паричните потоци за годината, завършваща на тази дата, както и пояснителните приложения към финансовия отчет, съдържащи и обобщено оповестяване на съществените счетоводни политики.

По наше мнение, с изключение на възможния ефект от въпроса, описан в раздела от нашия доклад „База за изразяване на квалифицирано мнение“, приложеният финансов отчет представя достоверно, във всички съществени аспекти, финансовото състояние на Дружеството към 31 декември 2022 г., неговите финансови резултати от дейността и паричните му потоци за годината, завършваща на тази дата, в съответствие с Международните стандарти за финансово отчитане (МСФО), приети от Европейския съюз (ЕС).

#### **База за изразяване на квалифицирано мнение**

Дружеството отчита като текущите активи материални запаси в размер на 28 602 хил.лв., съществена част от които са резервни части за вагони и локомотиви с обща балансова стойност размер на 24 760 хил.лв. В състава на представените в отчета за финансово състояние към 31.12.2022 г. материални запаси са включени материални запаси в размер на 13,218 хил. лв., които са залежали и обездвижени за период над 2 години и за които не е призната обезценка през отчетната година. Ние не сме присъствали на годишната инвентаризация на материални запаси за годината, завършила на 31 декември 2022 г., тъй като тази дата предхожда датата на нашето назначаване за одитори на Дружеството за 2022 година. Поради съществения обем на материалните запаси и голям брой номенклатури, голям обем на стопанските операции за отчитане на движението на материалните запаси след 31.12.2022 г. и наличие на значителния времеви интервал между крайната дата на отчетния период и периода на извършване на одиторските процедури, ние не успяхме и чрез извършване на алтернативни процедури, да проследим отчетените стопански операции за заприходяване и потребление на материалните запаси с цел да потвърдим наличностите на материалните запаси към края на 2022 година. За нас беше практически невъзможно да изпълним необходимите одиторски процедури, за да получим разумна степен на сигурност относно отчетените материални запаси и тяхната балансова стойност в Отчета за финансовото състояние на Дружеството към 31 декември 2022 година, както и да определим дали са необходими корекции в размера на материалните запаси и евентуалната стойност за обезценка на същите.

Ние извършихме нашия одит в съответствие с Международните одиторски стандарти (МОС). Нашите отговорности съгласно тези стандарти са описани допълнително в раздела от нашия доклад „Отговорности на одитора за одита на индивидуалния финансов отчет“. Ние сме

независими от Дружеството в съответствие с Международния етичен кодекс на професионалните счетоводители (включително Международни стандарти за независимост) на Съвета за международни стандарти по етика за счетоводители (Кодекса на СМСЕС), заедно с етичните изисквания на Закона за независимия финансов одит (ЗНФО), приложими по отношение на нашия одит на индивидуалния финансов отчет в България, като ние изпълнихме и нашите други етични отговорности в съответствие с изискванията на ЗНФО и Кодекса на СМСЕС. Ние считаме, че одиторските доказателства, получени от нас, са достатъчни и уместни, за да осигурят база за нашето квалифицирано мнение.

### Ключови одиторски въпроси

Ключови одиторски въпроси са тези въпроси, които съгласно нашата професионална преценка са били с най-голяма значимост при одита на финансовия отчет за текущия период. Тези въпроси са разгледани като част от нашия одит на финансовия отчет като цяло и формирането на нашето мнение относно него, като ние не предоставяме отделно мнение относно тези въпроси. В допълнение към въпроса, описан в раздела „База за изразяване на квалифицирано мнение“ по-горе, ние определихме въпроса, описан по-долу като ключов одиторски въпрос, който да бъде комуникиран в нашия доклад.

<b>Последващо оценяване на имоти, машини и съоръжения</b>	
<i>Бележка 4.10. „Имоти, машини и съоръжения“ дава информация за счетоводната политика на Дружеството, Бележка 7. „Имоти, машини съоръжения“ и Бележка 38.2. „Оценяване по справедлива стойност на нефинансови активи“</i>	
<b>Ключов одиторски въпрос</b>	<b>Как този ключов одиторски въпрос беше адресиран при проведения от нас одит</b>
<p>Към 31 декември 2022 г. Дружеството отчита имоти, машини и съоръжения, с последващо оценявани по цена на придобиване, намалена с натрупани амортизации и отчетени загуби от обезценки – за сгради, машини, съоръжения и оборудване и други активи. За земите и подвижния състав от локомотиви и вагони Дружеството прилага последващо оценяване по преоценена стойност. Активите от група Имоти, машини и съоръжения са с балансова стойност 459 199 хил.лв. към 31.12.2022 г. и представляват 77,24% от общата стойност на активите на Дружеството. Земите и подвижния състав от локомотиви и вагони са с балансова стойност 32 149 хил.лв. (земи) и 407 565 хил.лв. (подвижен състав) и се оценяват последващо по преоценена стойност, която е равна на справедливата стойност</p>	<p>По време на нашия одит, одиторските ни процедури включваха, без да са ограничени до:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Анализ на прилаганата счетоводна политика на Дружеството, приложена през отчетния период, по отношение на последващото отчитане на имоти, машини и съоръжения и налаз за съответствието ѝ с приложимите МСФО;</li> <li>▪ Проверка на определения полезен живот на нетекущите активи и анализ на уместността при дефинирането му;</li> <li>▪ Преглед на процеса на Дружеството по отношение преоценката на активите и прилаганите контроли;</li> <li>▪ Преглед на последната приложена оценка от независим оценител за преоценка на земи и подвижен състав;</li> <li>▪ Получаване на разбиране за основните резултати, използваните ключови преценки и</li> </ul>

<p>към датата на преоценка, намалена с натрупаните в последствие амортизации и загуби от обезценка.</p> <p>Справедливата стойност се определя от ръководството на Дружеството с помощта на оценки, извършени от външен сертифициран оценител. По счетоводна политика преоценките на земята и подвижния състав се извършват на 5 години, като подледната оценка е била през 2020 година. Тези оценки се базират на предположения, които са свързани с бъдещи събития и обстоятелства. Действителните резултати могат да се различават и да наложат значителни корекции в активите на Дружеството през следващата отчетна година.</p> <p>Поради значимостта на тази група активи за финансовото състояние на Дружеството, за осъществяване на стопанската дейност, специфичния характер на тези активи, липсата на пазарни аналози и използването на счетоводни преценки, ние считаме този въпрос за ключов одиторски въпрос.</p>	<p>допускания</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Проверка на квалификация, независимост и обективност на външните оценители на Дружеството;</li> <li>▪ Равнение на резултатите от одиторските тестове с резултатите от оценките и счетоводните регистри на дружеството;</li> <li>▪ Преглед и анализ на извършен тест за обезценка на имоти, машини и съоръжения;</li> <li>▪ Получаване на разбиране за основните резултати от теста за обезценка, използваните ключови преценки и допускания от страна на ръководството;</li> <li>▪ Равнение на резултатите от теста със счетоводните регистри на дружеството и резултатите от извършените одиторски процедури;</li> <li>▪ Оценка на адекватността на оповестяванията във финансовия отчет</li> </ul>
---	---

### Обръщане на внимание

Ние обръщаме внимание на Пояснително приложение 2 “Основа за изготвяне на финансовия отчет” към финансовия отчет, което представя информация за взето решение на Министъра на транспорта и съобщенията с протокол № ПД-107 от 12.07.2022 г. да се извърши преобразуване чрез вливане на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД в едноличния собственик на капитал – „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Към датата на издаване на настоящия одиторски доклад няма информация за предприети действия за реализация на това решение.

Нашето мнение не е модифицирано по отношение на този въпрос.

### Параграф по други въпроси

Финансовият отчет на Дружеството за годината, приключила на 31 декември 2021 година, е одитиран от друг одитор, който е изразил модифицирано мнение върху този отчет на 06 юли 2022 година.

### **Друга информация, различна от финансовия отчет и одиторския доклад върху него**

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

Нашето мнение относно финансовия отчет не обхваща другата информация и ние не изразяваме каквато и да е форма на заключение за сигурност относно нея, освен ако не е изрично посочено в доклада ни и до степента, до която е посочено.

Във връзка с нашия одит на финансовия отчет, нашата отговорност се състои в това да прочетем другата информация и по този начин да преценим дали тази друга информация е в съществено несъответствие с финансовия отчет или с нашите познания, придобити по време на одита, или по друг начин изглежда да съдържа съществено неправилно докладване. В случай че на базата на работата, която сме извършили, ние достигнем до заключение, че е налице съществено неправилно докладване в тази друга информация, от нас се изисква да докладваме този факт.

Както е описано в раздела „База за изразяване на квалифицирано мнение“ по-горе, ние не бяхме в състояние да получим достатъчни и уместни одиторски доказателства относно балансовата стойност на материалните запаси на Дружеството към 31 декември 2022 г. Съответно, ние не бяхме в състояние да достигнем до заключение дали другата информация не съдържа във връзка с този въпрос съществено неправилно докладване на финансовите показатели и съпътстващите оповестявания за този обект.

### **Отговорности на ръководството за финансовия отчет**

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

При изготвяне на финансовия отчет ръководството носи отговорност за оценяване способността на Дружеството да продължи да функционира като действащо предприятие, оповестявайки, когато това е приложимо, въпроси, свързани с предположението за действащо предприятие и използвайки счетоводната база на основата на предположението за действащо предприятие, освен ако ръководството не възнамерява да ликвидира Дружеството или да преустанови дейността му, или ако ръководството на практика няма друга алтернатива, освен да постъпи по този начин.

Лицата, натоварени с управлението, са отговорни за надзора на процеса на финансово отчитане на Дружеството.

### **Отговорности на одитора за одита на финансовия отчет**

Нашите цели са да получим разумна степен на сигурност относно това дали финансовият отчет като цяло не съдържа съществени неправилни отчитания, независимо дали дължащи се на измама или грешка, и да издадем одиторски доклад, който да включва нашето одиторско мнение. Разумната степен на сигурност е висока степен на сигурност, но не е гаранция, че одит, извършен в съответствие с МОС, винаги ще разкрива съществено неправилно отчитане, когато такова съществува. Неправилни отчитания могат да възникнат в резултат на измама или грешка и се считат за съществени, ако би могло разумно да се очаква, че те, самостоятелно

или като съвкупност, биха могли да окажат влияние върху икономическите решения на потребителите, вземани въз основа на този финансов отчет.

Като част от одита в съответствие с МОС, ние използваме професионална преценка и запазваме професионален скептицизъм по време на целия одит. Ние също така:

- идентифицираме и оценяваме рисковете от съществени неправилни отчитания във финансовия отчет, независимо дали дължащи се на измама или грешка, разработваме и изпълняваме одиторски процедури в отговор на тези рискове и получаваме одиторски доказателства, които да са достатъчни и уместни, за да осигурят база за нашето мнение. Рискът да не бъде разкрито съществено неправилно отчитане, което е резултат от измама, е по-висок, отколкото риска от съществено неправилно отчитане, което е резултат от грешка, тъй като измамата може да включва тайно споразумяване, фалшифициране, преднамерени пропуски, изявления за въвеждане на одитора в заблуждение, както и пренебрегване или заобикаляне на вътрешния контрол.
- получаваме разбиране за вътрешния контрол, имащ отношение към одита, за да разработим одиторски процедури, които да са подходящи при конкретните обстоятелства, но не с цел изразяване на мнение относно ефективността на вътрешния контрол на Дружеството.
- оценяваме уместността на използваните счетоводни политики и разумността на счетоводните приблизителни оценки и свързаните с тях оповестявания, направени от ръководството.
- достигаме до заключение относно уместността на използване от страна на ръководството на счетоводната база на основата на предположението за действащо предприятие и, на базата на получените одиторски доказателства, относно това дали е налице съществена несигурност, отнасяща се до събития или условия, които биха могли да породят значителни съмнения относно способността на Дружеството да продължи да функционира като действащо предприятие. Ако ние достигнем до заключение, че е налице съществена несигурност, от нас се изисква да привлечем внимание в одиторския си доклад към свързаните с тази несигурност оповестявания във финансовия отчет или в случай че тези оповестявания са неадекватни, да модифицираме мнението си. Нашите заключения се основават на одиторските доказателства, получени до датата на одиторския ни доклад. Бъдещи събития или условия обаче могат да станат причина Дружеството да преустанови функционирането си като действащо предприятие.
- оценяваме цялостното представяне, структура и съдържание на финансовия отчет, включително оповестяванията, и дали финансовият отчет представя основополагащите за него сделки и събития по начин, който постига достоверно представяне.

Ние комуникираме с ръководството, наред с останалите въпроси, планирания обхват и време на изпълнение на одита и съществените констатации от одита, включително съществени недостатъци във вътрешния контрол, които идентифицираме по време на извършвания от нас одит.

Ние предоставяме също така на ръководството, изявление, че сме изпълнили приложимите етични изисквания във връзка с независимостта и че ще комуникираме с тях всички взаимоотношения и други въпроси, които биха могли разумно да бъдат разглеждани като имащи отношение към независимостта ни, а когато е приложимо, и свързаните с това предпазни мерки.

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

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

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

В допълнение на нашите отговорности и докладване съгласно МОС, описани по-горе в раздела „Друга информация, различна от финансовия отчет и одиторския доклад върху него“ по отношение на доклада за дейността и нефинансовата декларация, ние изпълнихме и процедурите, добавени към изискваните по МОС, съгласно „Указания относно нови и разширени одиторски доклади и комуникация от страна на одитора“ на професионалната организация на регистрираните одитори в България, Института на дипломираните експерт-счетоводители (ИДЕС)“. Тези процедури касаят проверки за наличието, както и проверки на формата и съдържанието на тази друга информация с цел да ни подпомогнат във формиране на становище относно това дали другата информация включва оповестяванията и докладванията, предвидени в Глава седма от Закона за счетоводството, приложим в България.

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

На базата на извършените процедури, нашето становище е, че:

- а) Информацията, включена в доклада за дейността за финансовата година, за която е изготвен финансовият отчет, съответства на финансовия отчет, върху който сме изразили квалифицирано мнение в „Доклад относно одита на финансовия отчет“ по-горе.
- б) Докладът за дейността е изготвен в съответствие с изискванията на Глава седма от Закона за счетоводството.
- в) Нефинансовата декларация за финансовата година, за която е изготвен финансовият отчет, е предоставена и изготвена в съответствие с изискванията на Глава седма от Закона за счетоводството.
- г) Декларацията за корпоративно управление за финансовата година, за която е изготвен финансовият отчет, е представена в съответствие с изискванията на Глава седма от Закона за счетоводството и чл. 61, ал. 3, т. 5 от Правилника за прилагане на Закона за публичните предприятия и съгласно чл. 100н, ал. 7, т. 1 от ЗППЦК

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

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

- Ековис Одит България ООД е назначено за задължителен одитор на финансовия отчет за годината, завършваща на 31 декември 2022 г. на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД („Дружеството“) с протокол за избор на одитор № ПД-88/02.06.2023 г. на Министъра на транспорта и съобщенията, и договор от № 19.06.2023 г., за период от една година.

- Одитът на финансовия отчет за годината, завършваща на 31 декември 2022 г. на Дружеството представлява първи ангажимент за задължителен одит на това предприятие, извършен от нас.
- Потвърждаваме, че изразеното от нас одиторско мнение е в съответствие с допълнителния доклад, представен на одитния комитет на Дружеството, съгласно изискванията на чл. 60 от Закона за независимия финансов одит.
- Потвърждаваме, че не сме предоставяли посочените в чл. 64 от Закона за независимия финансов одит забранени услуги извън одита.

**Одиторско дружество № 114**

**ЕКОВИС ОДИТ БЪЛГАРИЯ ООД**

**Георги Тренчев**

**Управител**

**Диана Рангелова**

**Регистриран одитор, отговорен за одита**

**София, 21 юли 2023 г.**

**Ековис България Одит ООД**

**София 1606, бул. "Генерал Е.И. Тотлебен" № 69-73, ет. 5, офис 1**

**+359 885 47 71 75**

**[georgi.trenchev@ecovis.bg](mailto:georgi.trenchev@ecovis.bg)**

## Отчет за финансовото състояние

Активи	Пояснение	31 декември	31 декември	31 декември
		2022	2021	2020
		'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.
			Преизчислен	Преизчислен
<b>Нетекущи активи</b>				
Нематериални активи	6	45	264	62
Имоти, машини и съоръжения	7	459 199	456 121	371 099
Инвестиции в дъщерни предприятия	8	176	26	26
Дългосрочни вземания от свързани лица	32	15 417	12 446	7 638
Предоставени аванси за придобиване на ДМА		22 279	31 033	71 546
Нетекущи активи		<b>497 116</b>	<b>499 890</b>	<b>450 371</b>
<b>Текущи активи</b>				
Материални запаси	11	28 602	30 338	23 603
Търговски вземания	12	658	2 364	695
Вземания от свързани лица	32	7 163	11 967	14 416
Други вземания	13	13 169	17 283	12 946 *
Пари и парични еквиваленти	14	47 432	21 644	30 689
Текущи активи		<b>97 024</b>	<b>83 596</b>	<b>82 349</b>
Активи, класифицирани като държани за продажба	15	387	387	387
<b>Общо активи</b>		<b>594 527</b>	<b>583 873</b>	<b>533 107</b>



## Отчет за финансовото състояние (продължение)

Пояснение	31 декември	31 декември	31 декември
	2022	2021	2020
	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.
		Преизчислен	Преизчислен
<b>Собствен капитал</b>			
Основен капитал	16.1	13 005	9 900
Резерв от преобразуване	16.2	83 089	83 089
Резерви от актюерски печалби и загуби		(773)	(535)
Преоценъчен резерв	16.3	259 428	259 867
Нагрупана загуба		(121 218)	(73 269) *
<b>Общо собствен капитал</b>		<b>233 531</b>	<b>279 367</b>
<b>Пасиви</b>			
<b>Нетекущи пасиви</b>			
Финансиране за нетекущи активи	17	239 500	183 236
Пенсионни и други задължения към персонала	19.2	7 354	4 590
Отсрочени данъчни пасиви	10	8 061	4 405
<b>Нетекущи пасиви</b>		<b>254 915</b>	<b>192 231</b>
<b>Текущи пасиви</b>			
Провизии	18	2 387	3 183
Финансиране за оперативната дейност и нетекущи активи	17	32 595	11 698
Пенсионни и други задължения към персонала	19.2	19 878	15 137
Търговски задължения	20	19 117	10 133 *
Краткосрочни задължения към свързани лица	32	23 482	17 312 *
Други задължения	21	8 622	4 046 *
<b>Текущи пасиви</b>		<b>106 081</b>	<b>61 509</b>
<b>Общо пасиви</b>		<b>360 996</b>	<b>253 740</b>
<b>Общо собствен капитал и пасиви</b>		<b>594 527</b>	<b>533 107</b>

Съставил: \_\_\_\_\_  
/ Теодора Арнаудова /

Управител: \_\_\_\_\_  
/инж. Христо Иванов/

Дата: 21.07.2023 г.

Ековис Одит България ООД  
Одиторско дружество № 114

Георги Тренчев

Диана Рангелова

Управител

Регистриран одитор, отговорен за одита

## Отчет за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход за годината, приключваща на 31 декември

	Пояснение	2022	2021
		'000 лв.	'000 лв. Преизчислен
Приходи от продажби	22	64 411	51 853
Други приходи	23	13 683	11 421
Приходи от финансиране	24	265 060	209 305
Печалба от продажба на нетекущи активи	25	49	357
Разходи за материали	26	(131 919)	(80 090) *
Разходи за външни услуги	27	(44 213)	(58 939)
Разходи за персонала	19.1	(131 402)	(119 300)
Придобиване на машини и съоръжения по стопански начин		9 773	9 481
Разходи за амортизация и обезценка на нефинансови активи	6, 7	(49 498)	(39 404)
Себестойност на продадените стоки и други текущи активи		(72)	(731) *
Промени в наличностите на готовата продукция и незавършеното производство		842	1 237
Други разходи	28	(10 898)	(15 571) *
<b>Печалба/(Загуба) от оперативна дейност</b>		<b>(14 184)</b>	<b>(30 381)</b>
Финансови разходи	29	(370)	(132)
Финансови приходи	29	-	46
<b>Загуба преди данъци</b>		<b>(14 554)</b>	<b>(30 467)</b>
Приходи от/(разходи) за данъци върху дохода	30	(1 267)	(2 499)
<b>Печалба/(Загуба) за годината</b>		<b>(15 821)</b>	<b>(32 966)</b>
<b>Друг всеобхватен доход:</b>			
<b>Компоненти, които не се рекласифицират в печалбата или загубата:</b>			
Преоценка на задължения по планове за дефинирани доходи		179	(443)
Данък върху дохода, отнасящ се до компонентите на другия всеобхватен доход		(18)	44
<b>Друга всеобхватна загуба за годината, нетно от данъци</b>		<b>161</b>	<b>(399)</b>
<b>Общо всеобхватен доход / (Общо всеобхватна загуба) за годината</b>		<b>(15 660)</b>	<b>(33 365)</b>

Съставил: \_\_\_\_\_  
/ Теодора Арнаудова /

Управител: \_\_\_\_\_  
/инж. Христо Иванов/

Дата: 21.07.2023 г.

Ековис Одит България ООД  
Одиторско дружество № 114

Георги Тренчев

Диана Рангелова

Управител

Регистриран одитор, отговорен за одита

## Отчет за промените в собствения капитал за годината, приключваща на 31 декември

Всички суми са представени в '000 лв.	Основен капитал	Резерв от преобразуване	Резерви от актюерски печалби и загуби	Преоценъчен резерв	Натрупана загуба	Общо собствен капитал
Салдо към 1 януари 2022 г.	13 005	83 089	(934)	259 867	(105 885)	249 142
Загуба за годината	-	-	-	-	(15 821)	(15 821)
Преоценки на задълженията по планове с дефинирани доходи	-	-	179	-	-	179
Данък върху дохода, отнасящ се до компонентите на другия всеобхватен доход	-	-	(18)	-	-	(18)
<b>Общо всеобхватна загуба за годината</b>	-	-	<b>161</b>	-	<b>(15 821)</b>	<b>(15 660)</b>
Прехвърляне на преоценъчен резерв на нефинансови активи в неразпределена печалба	-	-	-	(439)	488	49
<b>Салдо към 31 декември 2022 г.</b>	<b>13 005</b>	<b>83 089</b>	<b>(773)</b>	<b>259 428</b>	<b>(121 218)</b>	<b>233 531</b>

Съставил: \_\_\_\_\_  
/ Теодора Арнаудова /

Управител: \_\_\_\_\_  
/инж. Христо Иванов/

Дата: 21.07.2023 г.

Ековис Одит България ООД  
Одиторско дружество № 114

Георги Тренчев

Диана Рангелова

Управител

Регистриран одитор, отговорен за одита

## Отчет за промените в собствения капитал (продължение)

Всички суми са представени в '000 лв.	Основен капитал	Резерв от преобразуване	Резерви от актюерски печалби и загуби	Преоценъчен резерв	Натрупана загуба	Общо собствен капитал
Салдо към 1 януари 2021 г.	9 900	83 089	(535)	260 182	(72 854)	279 782
Корекции на грешки	-	-	-	-	(415)	(415)
Салдо към 1 януари 2021 г. (преизчислено)	9 900	83 089	(535)	260 182	(73 269)	279 367
Загуба за годината	-	-	-	-	(32 966)	(32 966)
Преоценки на задълженията по планове с дефинирани доходи	-	-	(443)	-	-	(443)
Данък върху дохода, отнасящ се до компонентите на другия всеобхватен доход	-	-	44	-	-	44
<b>Общо всеобхватна загуба за годината</b>	-	-	<b>(399)</b>	-	<b>(32 966)</b>	<b>(33 365)</b>
Увеличение на собствения капитал	3 105	-	-	-	-	3105
Прехвърляне на преоценъчен резерв на нефинансови активи в неразпределена печалба	-	-	-	(315)	350	35
<b>Салдо към 31 декември 2021 г. (преизчислено)</b>	<b>13 005</b>	<b>83 089</b>	<b>(934)</b>	<b>259 867</b>	<b>(105 885)</b>	<b>249 142</b>

Съставил: \_\_\_\_\_  
 / Теодора Арнаудова /

Управител: \_\_\_\_\_  
 /инж. Христо Иванов/

Дата: 21.07.2023 г.

Ековис Одит България ООД  
 Одиторско дружество № 114

Георги Тренчев  
 Управител

Диана Рангелова  
 Регистриран одитор, отговорен за одита

## Отчет за паричните потоци за годината, приключваща на 31 декември

	Пояснение	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
<b>Оперативна дейност</b>			
Постъпления от финансиране		196 190	187 177
Постъпления от клиенти		114 978	64 046
Плащания към доставчици		(197 948)	(157 940)
Плащания към персонал и осигурителни институции		(133 822)	(121 417)
Постъпления от възстановен данък добавена стойност		29 516	27 847
Други постъпления/плащания		(1 630)	885
<b>Нетен паричен поток от оперативна дейност</b>		<b>7 284</b>	<b>598</b>
<b>Инвестиционна дейност</b>			
Придобиване на имоти, машини и съоръжения		(39 581)	(94 371)
Постъпления от продажба на имоти, машини и съоръжения		453	604
Постъпления от финансиране за нетекущи активи		49 000	84 128
Плащания към ДБ за неусвоено финансиране за ДА		(2 412)	-
Парична вноска за увеличение на капитала на „БДЖ-Булвагон“ ЕАД		(150)	-
<b>Нетен паричен поток от инвестиционна дейност</b>		<b>7 310</b>	<b>(9 639)</b>
<b>Финансова дейност</b>			
Възстановени плащания от ПИБ		11 195	-
<b>Нетен паричен поток от финансова дейност</b>		<b>11 195</b>	<b>-</b>
<b>Нетна промяна в пари и парични еквиваленти</b>		<b>25 789</b>	<b>(9 041)</b>
Пари и парични еквиваленти в началото на годината	14	21 644	30 689
Загуба от валутна преоценка на пари и парични еквиваленти		(1)	(4)
<b>Пари и парични еквиваленти в края на годината</b>	14	<b>47 432</b>	<b>21 644</b>

Съставил: \_\_\_\_\_  
 / Теодора Арнаудова /

Управител: \_\_\_\_\_  
 /инж. Христо Иванов/

Дата: 21.07.2023 г.

Ековис Одит България ООД  
 Одиторско дружество № 114

Георги Тренчев

Диана Рангелова

Управител

Регистриран одитор, отговорен за одита

## Пояснения към финансовия отчет

### 1. Предмет на дейност

БДЖ – Пътнически превози ЕООД (“Дружеството”) е еднолично дружество с ограничена отговорност, регистрирано на 13.11.2007 г. Дружеството е регистрирано в Търговския регистър към Агенция по вписванията с ЕИК 175405647.

Основната дейност на БДЖ – Пътнически превози ЕООД се състои в извършване на железопътни превози на пътници във вътрешно и/или международно съобщение, наемане на локомотивна тяга и вагони за извършване на железопътни превози на пътници, поддръжка и ремонт на подвижен състав (локомотиви и вагони), както и всяка друга дейност, която не е забранена със закон.

Седалището и адресът на управление на Дружеството е България, гр. София 1000, район Средец, ул. Иван Вазов No 3.

Едноличен собственик на капитала на дружеството е Холдинг Български Държавни Железници ЕАД, който е еднолично акционерно дружество със 100 процента държавно участие и с принципал Министерство на транспорта и съобщенията.

Дружеството се представлява и управлява от неговия управител инж. Христо Иванов.

В Дружеството има назначен Одитен комитет. Към 31.12.2022 г. Одитният комитет на Дружеството е в състав: членове: Филип Стоянов, Юлия Ангелова, председател – Божана Стоева.

Средно списъчният брой на персонала през 2022 г. е 5 114 служители (2021 г.: 5 313).

Дружеството включва в своя състав следните подразделения със статут на работодател по смисъла на ал. 1, т.1 от Допълнителните разпоредби на КТ:

- Централно управление;
- Подделение за пътнически превози София;
- Подделение за пътнически превози Пловдив;
- Подделение за пътнически превози Горна Оряховица;
- Център за професионално обучение.

### 2. Основа за изготвяне на финансовия отчет

Финансовият отчет на Дружеството е съставен в съответствие с Международните стандарти за финансово отчитане (МСФО), които се състоят от: стандарти за финансови отчети и от тълкувания на Комитета за разяснения на МСФО (КРМСФО), одобрени от Съвета по Международни счетоводни стандарти (СМСС), и Международните счетоводни стандарти и тълкуванията на Постоянния комитет за разясняване (ПКР), одобрени от Комитета по Международни счетоводни стандарти (КМСС), които ефективно са в сила на 1 януари 2022 г., и които са приети от Комисията на Европейския съюз. МСФО, приети от ЕС, е общоприетото наименование на рамката с общо предназначение-счетоводна база, еквивалентна на рамката, въведена с дефиницията съгласно § 1, т. 8 от Допълнителните разпоредби на Закона за счетоводството под наименованието „Международни счетоводни стандарти.

Финансовият отчет е съставен в български лева, което е функционалната валута на Дружеството. Всички суми са представени в хиляди лева (‘000 лв.) (включително сравнителната информация за 2021 г.), освен ако не е посочено друго.

Финансовият отчет е индивидуален, тъй като Дружеството е използвало освобождаването от консолидация съгласно МСФО 10 „Консолидирани финансови отчети”, параграф 4. Холдинг Български Държавни Железници ЕАД със седалище и адрес на управление в България, гр. София,

изготвя консолидирани финансови отчети, които могат да бъдат получени на следния адрес: гр. София 1000, район Средец, ул. Иван Вазов № 3.

Финансовият отчет е съставен при спазване на принципа на действащо предприятие и като са взети предвид възможните ефекти от войната в Украйна и растящата инфлация. Дружеството отчита загуба след данъци за периода в размер на 15 821 хил. лв. натрупаната загуба към 31 декември 2022 г. е в размер на 121 218 хил. лв., текущите пасиви ( в т.ч. 32 595 хил. лв. финансиране за дълготрайни активи) на Дружеството надвишават текущите активи с 9 057 хил. лв. без влиянието на активите класифицирани като държани за продажба.

Към датата на изготвяне на настоящия финансов отчет ръководството е направило преценка на способността на Дружеството да продължи своята дейност като действащо предприятие на база на наличната информация за предвидимото бъдеще като е взело пред вид следните фактори:

Съгласно Договора за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България, „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД получава средства от Държавния бюджет (субсидии) по Договор за компенсиране на непокритите разходи, направени за извършване на превозните услуги и компенсации за извършване на безплатни и с намалени цени пътувания за някои категории граждани.

Съгласно Приложение № 1, т.18 към чл. 1 на ПМС № 31/17.03.2022 г. за изпълнението на държавния бюджет на Република България за 2022 г. и чл.25, ал.1, раздел II, т.1.2.1.1 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2022 г., разчетените средства по Бюджетна програма „Организация, управление на транспорта, осигуряване на безопасност, сигурност и екологосъобразност” като субсидии за превоз на пътници на територията на Република България с железопътен транспорт са в размер на 196 190 хил. лева.

Съгласно чл. 12, ал. 1, т. 1 на ПМС № 31/17.03.2022 г. за изпълнението на държавния бюджет на Република България за 2022 г. за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени на пътуване, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници за пътувания с железопътен транспорт, са разчетени средства в размер до 13 000 хил. лева. Средствата за компенсиране стойността на безплатните и по намалени цени пътувания в страната с железопътен транспорт се предоставят на базата на извършените пътувания със съответните преференции.

Съгласно Приложение № 1, т.18 към чл. 1 на ПМС № 31/17.03.2022 г. за изпълнението на държавния бюджет на Република България за 2022 г. разчетените средства по Бюджетна програма „Развитие и поддръжка на транспортната инфраструктура” и съгласно чл.25, ал.1,т. 2.2.2, като капиталов трансфер за доставка на нов подвижен състав и ремонт на съществуващия са в размер на 30 730 хил. лева. Съгласно чл.87, ал.1 от Закона за публичните финанси и чл.50, ал.2, №3 от Закона за държавния бюджет за 2022 г., през първото тримесечие на 2022 г., на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД беше предоставен капиталов трансфер за нефинансово предприятие от централния бюджет в размер на 18 270 хил. лева.

Към датата на изготвяне на настоящия отчет държавата работи без приет от Народното събрание бюджет за 2023 г. Съгласно чл.87, ал.1 от Закона за публичните финанси, през 2023 г. „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД получава субсидия, капиталов трансфер и компенсации за тарифни намаления за определени компенсации пътници в размер, не по-голям от размера им за същия период на предходната година.

Очакваният резултат от тези мерки е подобряване на ликвидната позиция и оборотния капитал на Дружеството. Направените прогнози и бюджети за бъдещото развитие на Дружеството, съобразени с възможните промени в търговската му дейност, индикират, че Дружеството би следвало да продължи дейността си нормално и че финансирането за дейността му е достатъчно с финансовата и оперативна

подкрепата на едноличния собственик и неговият принципал Министерство на транспорта и съобщенията.

#### **Рискове, несигурност и потенциални ефекти, свързани с инфлацията и ръста на енергийните цени.**

През 2021 г. България и другите страни членки на Европейския съюз бяха изправени пред множество кризи като продължаваща борба с пандемията, растяща инфлация и др. Най-сериозната е рекордният ръст на енергийните цени. От началото на 2021г. петролът - Европейският сорт Брент поскъпва с около 43%, природният газ, търгуван на нидерландската газова борса ТТГ, която е реперна за българските цени – над шест пъти, а цената на квотите за CO<sub>2</sub> – близо три пъти. Всичко това, естествено, се отразява и върху цените на електрическата енергия във всички страни членки на Европейския съюз, независимо от енергийния им микс. Цената за базов товар на пазар „Ден напред“ на Българската независима енергийна борса се увеличава близо седем пъти от началото на годината. Всички тези кризи имат негативни ефекти върху дейността на Дружеството. Разходите за гориво за трафика и гориво за други нужди за 2022 г., спрямо съпоставимия период за 2021 г. се увеличават с 4 456 хил. лв., а разходите за трафична електроенергия и електроенергия за други нужди нарастват с 46 586 хил. лв.

Във връзка с рязкото покачване на цените на електроенергията на борсовите пазари в Европейския Съюз в края на 2021 г., българското правителство, чрез Министерството на енергетиката, прие програма за компенсация на бизнеса. Програмата продължи действието си и през 2022 г. Целта на тази мярка е да се облекчат небитовите потребители на електроенергия в България, като се намалят разходите им за електроенергия в месеците с най-високо потребление и най-високи текущи цени. За 2022 г. Дружеството е отчетло приход от компенсация за електроенергия в размер на 39 910 хил.лв.

В условията на инфлация състоянието на Дружеството е стабилно въпреки сегашната икономическа среда и разполага с достатъчно капитал и ликвидност да обслужва своите оперативни дейности и дългове.

#### **Рискове, несигурност и потенциални ефекти, свързани с COVID-19**

Приходите от превозна дейност на дружеството за 2022 г. спрямо 2021 г. нарастват с 17 558 хил. лв. в резултат на разхлабването на противоепидемичните мерки в страната и нарастването на обема на превозените пътници.

С ПМС № 118/09.06.2022 г. се намаляват инфраструктурните такси и таксите за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия с 50 на сто за периода от 01.01.2022 г. до 30.06.2022 г. С постановлението се осигуряват мерки за прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 07.10.2020 г. за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на избухването на COVID-19 (ОВ, L 333 от 12.10.2020 г.), изменен с Регламент (ЕС) 2022/312.

С ПМС № 304/29.09.2022 г. се удължава срокът на намалените с 50 на сто инфраструктурни такси и такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия до 31.12.2022 г.

В резултат на горесцитираните ПМС Дружеството е отчетло намаление на разходите си за инфраструктурни такси в размер на 16 198 хил.лв.

#### **Военен конфликт на територията на Украйна**

На 21 февруари 2022 г. с указ на Президента на Руската Федерация (РФ), бяха признати като самостоятелни държави Донецката народна република и Луганската народна република.



На 24 февруари 2022 г. Министерство на отбраната на РФ обяви „специална военна операция“ на територията на Република Украйна.

На 21 септември 2022 г. руският президент Владимир Путин обяви частична мобилизация в Русия.

На 30 септември 2022 г. Президентът на Руската Федерация подписа укази, с които признава независимостта на Донецк, Луганск, Запорожие и Херсон, в които бяха проведени референдуми за присъединяването им към Руската федерация.

Военните действия получиха широко международно осъждане и множество държави наложиха санкции върху активи и операции, притежавани от Руската държава и определени лица. Инвазията предизвика бежанска криза от украински граждани.

Икономическите последици от военния конфликт в Украйна не могат да бъдат оценени, но вече индикират за изключително сериозни ефекти върху цялостната глобална икономика. Цените на енергията и суровините, включително на пшеницата и другите зърнени култури, се повишиха значително, утежнявайки допълнително инфлационния натиск от смущенията във веригата за доставки и от възстановяването от пандемията, предизвикана от Covid-19. Очаква се ценовите сътресения да окажат влияние и в световен мащаб. Ако конфликтът търпи негативно развитие или се проточи за по-продължителен период от време, икономическите щети ще бъдат значими и се очаква да засегнат всички сектори на икономиката както на България, така и на ЕС. МВФ отбелязва, че санкциите срещу Русия оказват въздействие върху световната икономика и финансовите пазари, като ще имат значителни странични ефекти и в други държави.

Настъпилите извънредни събития, породени от военните действия в Република Украйна, започнали на 24 февруари 2022 г., доведоха до безпрецедентен миграционен поток на украински граждани, търсещи закрила в Европейския съюз и в Република България. Съгласно одобрената Програма за ползване на хуманитарна помощ на лица, търсещи временна закрила в Република България вследствие на военните действия в Република Украйна, в Решение № 145 от 10 март 2022 г. на Министерския съвет е посочено, че транспортирането на лицата от българския пропускателен пункт до мястото за настаняване може да се осъществи от и за сметка на хотела, както и за сметка на бюджетна организация – при настаняване в държавни или общински бази или в обекти на дружества, в които едноличен собственик на капитала е държавата или общината. “БДЖ- Пътнически превози“ ЕООД, като единствен превозвач на пътници на територията на Република България, съгласно Договора за извършване на обществени превозни услуги осигурява транспортиране на украински граждани, търсещи закрила в Република България. С решение на Министерски съвет № 328 от 20.05.2022 г. са одобрени средства на стойност 5 000 хил. лв. от Европейския фонд за регионално развитие, включени в бюджета на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, за създаването на специална приоритетна ос в рамките на програмата. С ПМС № 161/07.07.2022 г. са одобрени допълнителни разходи по бюджета на Министерството на транспорта и съобщенията за 2022 г. за „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД в размер на 1 000 хил.лв. за извършване на обществена превозна услуга – безплатен превоз на украински граждани под временна закрила след първоначалната фаза на приемане и настаняване, с железопътен и автобусен транспорт на територията на Република България до определените населени места за отсядане. Средствата са осигурени чрез реструктуриране на разходи и/или трансфери от централния бюджет за 2022 г. В изпълнение на цитираните по-горе ПМС Дружеството е отчело приход от превоз на украински граждани, търсещи закрила в Република България в размер на 2 139 хил. лв.

Във връзка с гореизложеното и с оглед на неяснотите относно ефекта на наложените санкции и ограничения Дружеството е извършило преглед на дейности, контрагенти и икономически

взаимоотношения, които биха могли да бъдат изложени на риск. На база на извършения анализ Ръководството не е идентифицирало изложеност на валутен риск във връзка с тези събития.

Тъй като ситуацията е изключително динамична, ръководството на Дружеството не е в състояние да оцени надеждно влиянието на войната върху бъдещото финансово състояние и резултатите от дейността през 2022 г. по отношение на общите ефекти върху националната икономика, инфлационните процеси, цените на енергийните ресурси, но счита, че е възможно да има негативно влияние.

Ръководството ще продължи да наблюдава потенциалното въздействие на кризите и ще предприеме всички възможни стъпки за смекчаване на ефектите.

Ръководството на дружеството смята, че дружеството е добре позиционирано в настоящите икономически обстоятелства. Факторите, които допринасят за стабилната позиция на дружеството, са:

- Дружеството продължава да изпълнява Графика за движение на влаковете, съгласно поетите ангажменти в договора за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България от 25 юни 2010 г. с Министерството на транспорта и съобщенията.
- Дружеството не очаква да има нужда от допълнително финансиране през следващите 12 месеца, като наличният ресурс позволява покриването на текущите пасиви.
- Оценката на събираемостта на търговските вземания към 31 декември 2022 г. е добра.
- Като цяло състоянието на Дружеството е стабилно въпреки сегашната икономическа среда и разполага с достатъчно капитал и ликвидност да обслужва своите оперативни дейности и дългове.

С протокол № ПД-107 от 12.07.2022 г. Министерърът на транспорта и съобщенията е взел решение да се извърши преобразуване чрез вливане на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД в едноличния собственик на техния капитал – „Холдинг БДЖ“ ЕАД, както и за изменение на наименованието, предмета на дейност и устава на приемащото дружество. Към датата на годишния финансов отчет, както и към датата на неговото одобрение, това изразено намерение не е реализирано и не са налице индикации за неговото изпълнение.

В резултат на извършения преглед на дейността ръководството очаква, че Дружеството има достатъчно ресурси, за да продължи оперативната си дейност в близко бъдеще и счита, че принципът за действащо предприятие е уместно използван.

### **3. Промени в счетоводната политика**

#### **3.1. Нови стандарти, изменения и разяснения към МСФО, които са влезли в сила от 1 януари 2022 г.**

Дружеството е приложило следните нови стандарти, изменения и разяснения към МСФО, разработени и публикувани от Съвета по международни счетоводни стандарти, които са задължителни за прилагане от годишния период, започващ на 1 януари 2022 г., но нямат съществен ефект от прилагането им върху финансовия резултат и финансовото състояние на Дружеството:

- **Имоти, машини и съоръжения: Постъпления преди предвидената употреба - Изменения на МСС 16 - дата на влизане в сила: 1 януари 2022 г.**

Изменението на МСС 16 Имоти, машини и съоръжения (ИМС) забранява на предприятието да приспада от себестойността на даден актив от ИМС всякакви постъпления, получени от продажба на произведени артикули, докато предприятието подготвя актива за предвидената му употреба. Той също така пояснява, че предприятието „тества дали активът функционира правилно“, когато оценява

техническите и физическите характеристики на актива. Финансовото представяне на актива не е от значение за тази оценка.

Предприятията трябва да оповестяват отделно сумите на приходите и разходите, свързани с произведените артикули, които не са резултат от обичайните дейности на предприятието.

- **Препратка към Концептуалната рамка - Изменения на МСФО 3 - дата на влизане в сила: 1 януари 2022 г.**

Бяха направени незначителни изменения на МСФО 3 Бизнес комбинации, за да се актуализират препратките към Концептуалната рамка за финансово отчитане и да се добави изключение за признаване на задължения и условни задължения в обхвата на МСС 37 Провизии, условни задължения и условни активи и тълкуване 21 Налози. Измененията също потвърждават, че условните активи не трябва да се признават към датата на придобиване.

- **Обременителни договори - Разходи за изпълнение на договора Изменения на МСС 37 - дата на влизане в сила: 1 януари 2022 г.**

Изменението на МСС 37 пояснява, че преките разходи за изпълнение на договор включват както допълнителни разходи за изпълнение на договора, така и разпределение на други разходи, пряко свързани с изпълнението на договорите. Преди да признае отделна провизия за обременителен договор, предприятието признава всяка загуба от обезценка, настъпила върху активи, използвани при изпълнение на договора.

- **Годишни подобрения на МСФО стандартите 2018–2020 г. - дата на влизане в сила: 1 януари 2022 г.**

Следните подобрения бяха финализирани през май 2020 г.:

- МСФО 9 Финансови инструменти - пояснява кои такси трябва да бъдат включени в теста за 10% за отписване на финансови пасиви.
- МСФО 16 Лизинг - изменение на илюстративен пример 13, за да се премахне илюстрацията на плащания от лизингодателя, свързани с подобрения на лизинговите права, за да се премахне всякакво объркване относно третирането на стимулите за лизинг.
- МСФО 1 Приемане на международни стандарти за финансово отчитане за първи път - позволява на предприятия, които са измерили своите активи и пасиви по балансови стойности, записани в счетоводните регистри на техните дружества-майки, също да измерват всички разлики от преизчисления, като използват сумите, отчетени от дружеството-майка. Това изменение ще се прилага и за асоциирани и съвместни предприятия, които са предприели същото освобождаване по МСФО 1.
- МСС 41 Земеделие - премахване на изискването за предприятията да изключват паричните потоци за данъчно облагане при измерване на справедливата стойност по МСС 41. Това изменение има за цел да се приведе в съответствие с изискването на стандарта за дисконтиране на паричните потоци на база след данъчно облагане.

### **3.2. Стандарти, изменения и разяснения, които все още не са влезли в сила и не се прилагат от по-ранна дата от Дружеството**

Към датата на одобрение на този финансов отчет са публикувани нови стандарти, изменения и разяснения към съществуващи вече стандарти, но не са влезли в сила или не са приети от ЕС за финансовата година, започваща на 1 януари 2022 г., и не са били приложени от по-ранна дата от Дружеството. Информация за тези стандарти и изменения, които имат ефект върху финансовия отчет на Дружеството, е представена по-долу.

Ръководството очаква всички стандарти и изменения да бъдат приети в счетоводната политика на Дружеството през първия период, започващ след датата на влизането им в сила.

Промените са свързани със следните стандарти:

- **МСФО 17 Застрахователни договори - дата на влизане в сила: първоначално на 1 януари 2021 г., но удължен до 1 януари 2023 г. от СМСС през март 2020 г.**

МСФО 17 е издаден през май 2017 г. като заместител на МСФО 4 Застрахователни договори. Той изисква модел за текущо измерване, при който оценките се преизмерват за всеки отчетен период. Договорите се измерват, като се използват градивните елементи на:

- дисконтирани парични потоци с претеглени вероятности
- изрична корекция на риска и
- надбавка за договорени услуги (CSM), представляваща не реализираната печалба от договора, която се признава като приход за периода на покритие.

Стандартът позволява избор между признаване на промените в дисконтовите ставки или в отчета за печалбата или загубата, или директно в друг всеобхватен доход. Изборът вероятно ще отразява как застрахователите отчитат своите финансови активи съгласно МСФО 9.

Допълнителен, опростен подход за разпределение на премията е разрешен за задължението за оставащото покритие по краткосрочни договори, които често се изписват от застрахователи по животозастраховане.

Има модификация на общия модел за измерване, наречен „подход с променлива такса“ за определени договори, сключени от животозастрахователи, при които притежателите на полици участват във възвръщаемостта от базовите елементи. Когато се прилага подходът на променливите такси, делът на предприятието от промените в справедливата стойност на базовите позиции е включен в CSM. Следователно резултатите от застрахователите, използващи този модел, вероятно ще бъдат по-малко променливи, отколкото при общия модел.

Новите правила ще повлияят на финансовите отчети и ключовите показатели за ефективността на всички субекти, които сключват застрахователни договори или инвестиционни договори с характеристики на дискреционно участие.

- **Класификация на пасивите като текущи или нетекущи - Изменения на МСС 1 - дата на влизане в сила: 1 януари 2023 г.**

Измененията в тесен обхват на МСС 1 Представяне на финансови отчети изясняват, че пасивите се класифицират като текущи или нетекущи в зависимост от правата, които съществуват в края на отчетния период. Класификацията не се влияе от очакванията на предприятието или събитията след датата на отчитане (напр. постъпление от колебание или нарушение на споразумението). Измененията, също така изясняват какво има предвид МСС 1, когато споменава „уреждане“ на пасив.

Измененията могат да повлияят на класификацията на пасивите, особено на предприятията, които преди са вземали предвид намеренията на ръководството при определяне на класификацията, както и за някои пасиви, които могат да бъдат преобразувани в собствен капитал.

Те трябва да се прилагат ретроспективно в съответствие с нормалните изисквания в МСС 8 Счетоводни политики, промени в счетоводните оценки и грешки.

- **Оповестяване на счетоводни политики (Изменения на МСС 1 и Декларация за практиката 2 на МСФО) за годишни отчетни периоди, започващи на или след 1 януари 2023 г.**

Измененията изискват предприятието да оповестява своите съществени счетоводни политики, вместо значимите си счетоводни политики. Допълнителни изменения обясняват как предприятието може да идентифицира съществена счетоводна политика. Добавени са примери за това кога дадена счетоводна политика е вероятно да бъде съществена. В подкрепа на това изменение, Съветът също така разработи насоки и примери, за да обясни и да се демонстрира прилагането на "четиристепенен процес на същественост", описан в практическо изявление по МСФО № 2.

- **Определение на счетоводните оценки (изменения на МСС 8) за годишни отчетни периоди, започващи на или след 1 януари 2023 г.**

Измененията заменят дефиницията за промяна в счетоводните оценки с дефиниция за счетоводни оценки. Според новото определение счетоводните оценки са „парични суми във финансовите отчети, които са обект на несигурност на измерването“. Предприятията разработват счетоводни оценки, ако счетоводните политики изискват статията във финансовите отчети да се измерват по начин, който включва несигурност на измерването. Измененията изясняват, че промяната в счетоводната оценка, която е резултат от нова информация или ново развитие, не е поправка на грешка.

- **Отсрочен данък, свързан с активи и пасиви, произтичащи от единична сделка – Изменения на МСС 12, за годишни отчетни периоди, започващи на или след 1 януари 2023 г.**

Промените в МСС 12 Данъци върху печалбата изискват компаниите да признават отсрочен данък върху сделки, които при първоначално признаване водят до равни суми на облагаеми и приспадащи временни разлики. Те обикновено се прилагат за сделки като лизинг на лизингополучатели и задължения за извеждане от експлоатация и ще изискват признаване на допълнителни отсрочени данъчни активи и пасиви. Изменението следва да се прилага за сделки, които се извършват на или след началото на най-ранния представен сравнителен период. В допълнение, предприятията трябва да признават отсрочени данъчни активи (доколкото е вероятно те да бъдат използвани) и отсрочени данъчни задължения в началото на най-ранния сравнителен период за всички приспадащи и облагаеми временни разлики, свързани с:

- активи с право на ползване и задължения по лизинг
- извеждане от експлоатация, възстановяване и подобни задължения и съответните суми, признати като част от себестойността на свързаните активи.

Кумулативният ефект от признаването на тези корекции се признава в неразпределената печалба или друг компонент на собствения капитал, според случая. МСС 12 по-рано не разглеждаше как да се отчитат данъчните ефекти лизингови договори, признати в баланса и подобни сделки и различни подходи бяха сметени за приемливи. Някои предприятия може вече да са отчитали такива трансакции в съответствие с новите изисквания. Тези субекти няма да бъдат засегнати от измененията

- **Продажба или апорт на активи между инвеститор и негово асоциирано или съвместно предприятие – Изменения на МСФО 10 и МСС 28**

СМСС направи изменения с ограничен обхват на МСФО 10 Консолидирани финансови отчети и МСС 28 Инвестиции в асоциирани предприятия и съвместни предприятия.

Измененията изясняват счетоводното третиране на продажби или апорт на активи между инвеститор и техните асоциирани предприятия или съвместни предприятия. Те потвърждават, че счетоводното третиране зависи от това дали непаричните активи, продадени или внесени в асоциирано или съвместно предприятие, представляват „бизнес“ (както е дефинирано в МСФО 3 Бизнес комбинации).

Когато непаричните активи представляват бизнес, инвеститорът ще признае пълната печалба или загуба от продажбата или апорта на активи. Ако активите не отговарят на определението за бизнес, печалбата или загубата се признават от инвеститора само до степента на интересите на другия инвеститор в асоциираното или съвместното предприятие. Промените се прилагат перспективно.

\* През декември 2015 г. СМСС реши да отложи датата на прилагане на това изменение до момента, в който СМСС финализира изследователския си проект относно метода на собствения капитал.

Ръководството на Дружеството не очаква посочените по-горе, изменения на стандарти да имат ефект в бъдеще при първоначалното им прилагане върху финансовия отчет на Дружеството.

#### **4. Счетоводна политика**

##### **4.1. Общи положения**

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

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

Следва да се отбележи, че при изготвянето на представения финансов отчет са използвани счетоводни оценки и допускания. Въпреки че те са базирани на информация, предоставена на ръководството към датата на изготвяне на финансовия отчет, реалните резултати могат да се различават от направените оценки и допускания.

##### **4.2. Представяне на финансовия отчет**

Финансовият отчет е представен в съответствие с МСС 1 „Представяне на финансови отчети”. Дружеството прие да представя отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход в единен отчет.

В отчета за финансовото състояние се представят два сравнителни периода, когато Дружеството:

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

и това има съществен ефект върху информацията в отчета за финансовото състояние към началото на предходния период.

Дружеството представя два сравнителни периода, защото преизчислява ретроспективно позиции във финансовия си отчет във връзка с корекция на установена грешка за предходни периоди, съгласно изискванията на МСС 8 Счетоводна политика, промени в счетоводните приблизителни оценки и грешки.

##### **4.3. Инвестиции в дъщерни предприятия**

Дъщерни предприятия са всички предприятия, които се намират под контрола на Дружеството. Налице е контрол, когато Дружеството е изложено на, или има права върху, променливата възвръщаемост от неговото участие в предприятието, в което е инвестирано, и има възможност да окаже въздействие върху тази възвръщаемост посредством своите правомощия върху предприятието, в което е инвестирано. В индивидуалния финансов отчет на Дружеството инвестициите в дъщерни предприятия се отчитат по себестойност.



Дружеството признава дивидент от дъщерно предприятие в печалбата или загубата в своите индивидуални финансови отчети, когато бъде установено правото му да получи дивидента.

#### **4.4. Сделки в чуждестранна валута**

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

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

#### **4.5. Признаване на приходи**

##### **Приходи от договори с клиенти**

Основните приходи, които Дружеството генерира са свързани с предоставяне на превозни услуги и продажба на стоки. Приходите от основните стоки и услуги са представени в пояснение 22.

За да определи дали и как да признае приходи, Дружеството използва следните 5 стъпки:

- 1 Идентифициране на договора с клиент
- 2 Идентифициране на задълженията за изпълнение
- 3 Определяне на цената на сделката
- 4 Разпределение на цената на сделката към задълженията за изпълнение
- 5 Признаване на приходите, когато са удовлетворени задълженията за изпълнение.

Приходите се признават или в даден момент или с течение на времето, когато или докато Дружеството удовлетвори задълженията за изпълнение, прехвърляйки обещаните стоки или услуги на своите клиенти.

Дружеството признава като задължения по договор възнаграждение, получено по отношение на неудовлетворени задължения за изпълнение и ги представя като други задължения в отчета за финансовото състояние. По същия начин, ако Дружеството удовлетвори задължение за изпълнение, преди да получи възнаграждението, то признава в отчета за финансовото състояние или актив по договора, или вземане, в зависимост от това дали се изисква нещо друго освен определено време за получаване на възнаграждението.

##### **4.5.1. Приходи, които се признават с течение на времето**

###### **Предоставяне на услуги**

Приход от превозни услуги се признава в печалби и загуби за периода, когато те са предоставени, в случаите, когато резултатът от предоставената услуга може да бъде надеждно оценен, например когато услугата има фиксирана цена. Това е резултат от съгласието между двете страни. Приход не се признава, ако съществува значителна несигурност относно дължимото възнаграждение, свързаните разходи или възможно връщане на услуга.

Приходите от пътнически транспорт се признават към първия ден от валидността на билетите.

Приходите от продажба на услуги се признават в момента, в който услугата е предоставена, или линейно през целия период от време, ако услугите се предоставят с неопределен брой пъти през

определения период от време. Полученото плащане първо се признава като договорно задължение, което впоследствие се признава на приход, когато услугата се предоставя на клиент.

Информацията за приходите от пътническият транспорт се отразява в счетоводните регистри на база на информация, генерирана от билето-издаващата система, която регистрира паричните потоци, плащания с кредитни карти, приходи от електронни платформи и други доходи. Счетоводството на приходите се извършва в момента на събиране на паричните средства. Приходите от предплатени продукти се признават във времето. Предплатените продукти включват например: едномесечни и тримесечни абонаментни карти. При абонаментни продажби възнаграждението се получава предварително. Приходите се признават в текущия период пропорционално на възникналите разходи за извършване на услугата. Останалата част от прихода се отлага за бъдещи периоди. Признаването на прихода става през периода, в който се извършва услугата.

За разлика от вътрешния транспорт, международният транспорт включва и процеса на сетълмент на вземания и задължения към чуждестранни превозвачи и продавачи на международни емисии. В някои случаи такава уреждане може да бъде забавено с няколко месеца. Поради тази причина приходите се начисляват за момента, в който услугата се предоставя, въз основа на информацията, с която разполага компанията. Приходите от предоставени превозни услуги на чуждестранни железопътни компании се признават на база на взаимно признати двустранни протоколи за извършени услуги и се осчетоводяват в периода, за който се отнасят.

При абонаментни продажби възнаграждението се получава предварително. Приходите се признават в текущия период пропорционално на възникналите разходи за извършване на услугата. Останалата част от прихода се отлага за бъдещи периоди. Признаването на прихода става през периода, в който се извършва услугата. Плащанията от Министерството на финансите за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени на пътуване, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за пътувания с железопътен транспорт са включени в приходите от продажби на пътнически транспорт. Средствата за компенсиране стойността на безплатните и по намалени цени пътувания в страната с железопътен транспорт се предоставят на базата на извършените пътувания със съответните преференции. Тези приходи се отчитат с ежемесечно фактуриране в съответствие с обема на предоставяните услуги.

#### **Приходи от наеми**

Приходите от наеми от части от сгради (помещения) се признават в печалби и загуби по линеен метод за периода на наема. Получени допълнителни плащания се признават като неделна част от общия приход от наем за периода на наема.

#### **4.5.2. Приходи, които се признават към определен момент**

##### **Продажба на стоки**

Приходите от продажбата на стоки и готова продукция, в хода на нормалната дейност, се признават по справедливата стойност на полученото, или очакваното възнаграждение, намалено с върнатите стоки, отстъпки или рибати. Приход се признава, когато Дружеството е прехвърлило на купувача контрола върху предоставените стоки. Счита се, че контролът се прехвърля на купувача, когато клиентът е приел стоките без възражение.

Приход от продажба на стоки се признава в момента, когато съществените рискове върху собствеността се прехвърлят към купувача, получаването на възнаграждението е вероятно, свързаните разходи и възможните връщания на стоки могат да се определят надеждно, няма продължаващо участие на ръководството в управлението на стоките, и сумата на прихода може да се измери надеждно.



Ако е вероятно, че ще бъдат дадени отстъпки и тяхната стойност може да бъде надеждно измерена, тогава отстъпките се признават като намаление на приходите, когато се признават приходите.

#### 4.5.3. Приходи от лихви и дивиденди

Приходите от дивиденди се признават, когато се установи правото за получаване на плащането и ако плащането е вероятно.

Приходите от лихви се признават, когато е вероятно, че икономическите ползи ще постъпят в Дружеството и сумата на приходите може да бъде надеждно оценена. Те се отчитат текущо по метода на ефективната лихва, съгласно изискванията на МСФО 9 „Финансови инструменти“. Приходите от лихви се начисляват на времева база, като се вземе предвид неизплатената главница и приложимия ефективен лихвен процент, който е процентът, който точно дисконтира оценените бъдещи парични постъпления през очаквания живот на финансовия актив до нетната балансова стойност на този актив.

#### 4.5.4. Приходи от финансиране

Първоначално финансиранятия се отчитат като приходи за бъдещи периоди (финансиране) когато има значителна сигурност, че Дружеството ще получи финансирането, и ще изпълни условията, при които то е отпуснато. Финансиране, целящо да обезщети Дружеството за текущо възникнали разходи, се признава като приход в същия период, в който са възникнали разходите. Финансиране, целящо да компенсира Дружеството за направени разходи по придобиване на активи, се признава като приход от финансиране пропорционално на начислената за периода амортизация на активите, придобити с полученото финансиране. Поради факта, че дружеството представя подвижния си състав по преоценена стойност, приходът от финансиране се признава на равни части на база остатъчния полезен живот на актива. Преоценките на земята и подвижния състав се извършват съгласно счетоводната политика на БДЖ - Група на 5 години. Същите се извършват на база изготвена пазарна оценка от независим оценител. Оценителят определя справедлива пазарна стойност на подвижния железопътен състав и оставащия му полезен живот. Финансиранятия по активи се разпределят в момента на въвеждането в експлоатация на актива. Финансирането на актива се разпределя на равни части за остатъчния полезен живот на финансиранния актив. При преоценка на подвижния състав се прави ново преразпределение във връзка с определения от оценителя живот. При извършени капитални ремонти и модернизации на първоначално финансиран актив (дори и ремонтите да са със собствени средства), вследствие на които се променя полезният му живот, се прави преразпределение на остатъка от финансирането.

Финансиранятия, получени от Правителството на Република България за покриване на разходите по осъществяване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт, се признават като приход на систематична база, в същия период в който са възникнали разходите.

#### 4.5.5. Други приходи и доходи

Други приходи, включват операции, които са инцидентни спрямо основните дейности на Дружеството и са приходи или доходи, които се признават по силата на други стандарти и са извън обхвата на МСФО 15.

Приход	Подход за признаване
Нетна печалба от продажба на имоти, машини и съоръжения и нематериални активи	Печалбите или загубите, възникващи при отписването на актив от имоти, машини и съоръжения или нематериален актив в резултат на продажба, се включват в печалбата или загубата, когато активът бъде отписан. Активът се отписва в момента, в който е прехвърлен контрола върху продавания актив.
Приход от преоценка на имоти,	Приход от преоценки се отчитат като приход до размер на

Приход	Подход за признаване
машини и съоръжения	начислени преди това разходи.
Приходи от наеми	Наемният доход от договори за оперативен лизинг се признава като доход по линейния метод за срока на лизинговия договор, освен в случаите, в които ръководството на Дружеството прецени, че друга системна база отразява по-точно времевия модел, при чието използване е намалена извлечената полза от наетия актив.
Излишъци на активи и ликвидация на активи	Приходите от излишъци на активи се признават в момента на установяване на излишъците.
Приходи от застрахователни събития	Приходът се признава, когато се установи правото на Дружеството да получи плащането.
Приходи от неустойки	Приходът се признава, когато се установи правото на Дружеството да получи плащането.
Приходи от отписване на задължения	Приходите от отписване на задължения се признават, когато изтече срокът на задължението или кредиторът се откаже от правата си.

#### 4.6. Активи и пасиви по договори с клиенти

Дружеството признава активи и/или пасиви по договор, когато една от страните по договора е изпълнила задълженията си в зависимост от връзката между дейността на предприятието и плащането от клиента. Дружеството представя отделно всяко безусловно право на възнаграждение като вземане. Вземане е безусловното право на предприятието да получи възнаграждение.

Пасиви по договор се признават в отчета за финансовото състояние, ако клиент заплаща възнаграждение или дружеството има право на възнаграждение, което е безусловно, преди да е прехвърлен контрола върху стоката или услугата.

Дружеството признава активи по договор, когато задълженията за изпълнение са удовлетворени и плащането не е дължимо от страна на клиента. Актив по договор е правото на предприятието да получи възнаграждение в замяна на стоките или услугите, които предприятието е прехвърлило на клиент.

Последващо Дружеството оценява актив по договора в съответствие с МСФО 9 „Финансови инструменти“.

#### 4.7. Оперативни разходи

Оперативните разходи се признават в печалбата или загубата при ползването на услугите или на датата на възникването им.

Дружеството отчита два вида разходи, свързани с изпълнението на договорите за доставка на услуги/стоки/с клиенти: разходи за сключване/постигане на договора и разходи за изпълнение на договора. Когато разходите не отговарят на условията за разсрочване съгласно изискванията на МСФО 15, същите се признават като текущи в момента на възникването им като например не се очаква да бъдат възстановени или периодът на разсрочването им е до една година.

Следните оперативни разходи винаги се отразяват като текущ разход в момента на възникването им:

- Общи и административни разходи (освен ако не са за сметка на клиента);
- Разходи за брак на материални запаси;
- Разходи, свързани с изпълнение на задължението;
- Разходи, за които предприятието не може да определи, дали са свързани с удовлетворено или неудовлетворено задължение за изпълнение.

#### 4.8. Разходи за лихви и разходи по заеми

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

Разходите по заеми основно представляват лихви по заемите на Дружеството. Всички разходи по заеми, които директно могат да бъдат отнесени към закупуването, строителството или производството на един отговарящ на условията актив, се капитализират през периода, в който се очаква активът да бъде завършен и приведен в готовност за използване или продажба. Останалите разходи по заеми следва да се признават като разход за периода, в който са възникнали, в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Финансови разходи”.

#### 4.9. Нематериални активи

Нематериалните активи включват патенти и лицензи, софтуер и други. Те се отчитат по цена на придобиване, включваща всички платени мита, невъзстановими данъци и направените преки разходи във връзка с подготовка на актива за експлоатация, при което капитализираните разходи се амортизират въз основа на линейния метод през оценения срок на полезен живот на активите, тъй като се счита, че той е ограничен.

Разходите свързани с поддръжката на нематериални активи се капитализират само когато се увеличава бъдещата икономическа изгода от актива. Всички останали разходи се признават като разход в печалби и загуби в момента на тяхното възникване.

Последващото оценяване се извършва по цена на придобиване, намалена с натрупаните амортизации и загуби от обезценка. Направените обезценки се отчитат като разход и се признават в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход за съответния период.

Последващите разходи, които възникват във връзка с нематериалните активи след първоначалното им признаване, се признават в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход за периода на тяхното възникване, освен ако благодарение на тях активът може да генерира повече от първоначално предвидените бъдещи икономически ползи и когато тези разходи могат надеждно да бъдат оценени и отнесени към актива. Ако тези условия са изпълнени, разходите се добавят към себестойността на актива.

Остатъчната стойност и полезният живот на нематериалните активи се преценяват от ръководството към всяка отчетна дата.

Амортизацията се начислява в печалби и загуби на база линейния метод въз основа на очаквания срок на полезен живот на нематериалните активи, тъй като това отразява очаквания начин на консумиране на бъдещите икономически ползи от актива.

Очакваните срокове на полезен живот са както следва:

- Софтуер - 2 години
- Други - 7 години

Разходите за амортизация са включени в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Разходи за амортизация на нефинансови активи”.

Печалбата или загубата от продажба на нематериални дълготрайни активи се определя като разлика между постъпленията от продажбата и балансовата стойност на активите и се отразява в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Печалба от продажба на нетекущи активи”.

Ръководството на Дружеството е възприело политика на капитализиране на нематериални активи в случай, че тяхната цена на придобиване е еквивалентна на, или надвишава ниво на същественост в размер на 700 лева.

#### 4.10. Имоти, машини и съоръжения

Имотите, машините и съоръженията се оценяват първоначално по себестойност, включваща цената на придобиване, както и всички преки разходи за привеждането на актива в работно състояние.

Последващото оценяване на земя и подвижен състав (локомотиви и вагони) се извършва по преоценена стойност, която е равна на справедливата стойност към датата на преоценката, намалена с натрупаните в последствие амортизации и загуби от обезценка. Направените преоценки се представят в отчета за всеобхватния доход и се отчитат за сметка на собствения капитал (преоценъчен резерв), ако не се предхождат от начислени преди това разходи. При продажба или отписване на преоценения актив останалият преоценъчен резерв се отразява за сметка на неразпределената печалба.

Честотата на преоценките зависи от промените в справедливите стойности на отделните групи активи, които се преоценяват. Когато справедливата стойност на преоценяван актив значително се различава от балансовата му стойност, се изисква преоценка минимум на всеки пет години.

Последващото оценяване на останалите групи активи се извършва по цена на придобиване, намалена с натрупаните амортизации и загуби от обезценка. Направените обезценки се отчитат като разход и се признават в отчета за всеобхватния доход за съответния период.

Последващите разходи, свързани с определен актив от имоти, машини и съоръжения, се прибавят към балансовата сума на актива, когато е вероятно Дружеството да има икономически ползи, надвишаващи първоначално оценената ефективност на съществуващия актив. Части на някои позиции от имоти, машини и съоръжения се нуждаят от подмяна на определени интервали от време през полезния живот на актива. В случай, че се наложи подмяна на части от актива, остатъчна балансова стойност на подменената част се отписва в съответствие с разпоредбите на МСФО 16. Всички други последващи разходи се признават за разход за периода, в който са направени.

Остатъчната стойност и полезният живот на имоти, машини и съоръжения се преценяват от ръководството към всяка отчетна дата.

Амортизацията на имоти, машини и съоръжения се изчислява, като се използва линейният метод върху оценения полезен живот на отделните групи активи, както следва:

Масивни сгради	25 години
Машини	10 години
Транспортни средства: ЕМВ, ДМВ “Дезиро класик”	30 години
Електрически локомотиви Siemens Smarttron	30 години
Рециклирани пътнически вагони	18 години
Други локомотиви	3 - 10 години
Други вагони	3 - 10 години
Автомобили	10 години
Стопански инвентар	7 години
Компютри	2 години
Други	7 години

Разходите за амортизация са включени в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Разходи за амортизация на нефинансови активи”.

Печалбата или загубата от продажбата на имоти, машини и съоръжения се определя като разлика между постъпленията от продажбата и балансовата стойност на актива и се признава в отчета за всеобхватния доход на ред „Печалба от продажба на нетекущи активи”.

Избраният праг на същественост за имоти, машини и съоръжения на Дружеството е в размер на 700 лв.

#### **4.11. Лизинг**

##### **Дружеството като лизингополучател**

За всички нови договори, сключени на или след 1 януари 2019 г., Дружеството преценява дали договорът е или съдържа лизинг. Лизингът се дефинира като „договор или част от договор, който носи правото да се използва актив (основният актив) за период от време в замяна на заплащане“. За да приложи това определение, Дружеството оценява дали договорът отговаря на три ключови оценки, които са дали:

- договорът съдържа определен актив, който или е изрично идентифициран в договора, или неявно е посочен, като бъде идентифициран в момента, в който активът е предоставен на Дружеството;
- Дружеството има право да получи по същество всички икономически ползи от използването на определения актив през целия период на използване, като се вземат предвид неговите права в определения обхват на договора;
- Дружеството има право да насочва използването на определения актив през целия период на използване. Дружеството оценява дали има право да насочва „как и с каква цел“ активът да се използва през целия период на използване.

##### **Оценяване и признаване на лизинг като лизингополучател**

На датата на започване на лизинга Дружеството признава актив за право на ползване и задължение за лизинг в баланса. Активът с право на ползване се оценява по себестойност, която се състои от първоначалната оценка на пасива по лизинга, всички първоначални преки разходи, направени от Дружеството, оценка на всички разходи за демонтаж и отстраняване на актива в края на лизинг и всякакви лизингови плащания, направени преди датата на започване на лизинга (без всякакви получени стимули).

Дружеството амортизира активите с право на ползване на линейна база от датата на започване на лизинга до по-ранния от края на полезния живот на актива с право на ползване или края на срока на лизинга. Дружеството, също така извършва преглед за обезценка на актива с право на ползване, когато има такива показатели.

Към датата на започване, Дружеството оценява лизинговото задължение по настоящата стойност на неизплатените към тази дата лизингови плащания, дисконтирани, като използва лихвения процент, който е включен в лизинговия договор. Ако този процент не може да бъде непосредствено определен, дружеството използва лихвения процент, който то би трябвало да плаща, за да заеме за сходен период от време при сходно обезпечение средствата, необходими за получаването на актив със сходна стойност в сходна икономическа среда.

Лизинговите плащания, включени в оценяването на лизинговото задължение, се състоят от фиксирани плащания, променливи плащания въз основа на индекс или процент, суми, които се очаква да бъдат платими съгласно гаранция за остатъчна стойност и плащания, произтичащи от опции, разумно сигурни за да се упражняват.

След началната дата Дружеството оценява пасива по лизинга като увеличава балансовата стойност, за да отрази лихвата по пасива по лизинга и намалява балансовата стойност, за да отрази извършените лизинговите плащания, и преоценява балансовата стойност на пасива, за да отрази преоценките или измененията на лизинговия договор или да отрази коригираните фиксирани по същество лизингови плащания.

Дружеството е изложено на потенциални бъдещи увеличения в променливите лизингови плащания въз основа на индекс или лихвен процент, които не са включени в лизинговия пасив до влизането им в сила. Когато влязат в сила корекциите в лизинговите плащания, въз основа на индекс или лихва, лизинговото задължение се преоценява и коригира спрямо актива с право на ползване.

Когато лизинговият пасив се преоценява, съответната корекция се отразява в актива с право на ползване или в печалбата и загубата, ако активът с право на ползване вече е намален до нула.

Дружеството е избрала да отчита краткосрочните лизингови договори и лизингови договори, основният актив по които е с ниска стойност, като използва освобождавания от изискванията за признаване. Вместо признаване на актив с право на ползване и задължение за лизинг, плащанията във връзка с тях се признават като разход в печалбата или загубата на линейна линия през срока на лизинга.

#### **Дружеството като лизингодател**

Счетоводната политика на Дружеството, по МСФО 16 не се е променила от сравнителния период.

Като лизингодател Дружеството класифицира лизинговите си договори като оперативен или финансов лизинг. Лизингодателите класифицират лизинговите договори според степента, до която рисковете и изгодите, произтичащи от собствеността върху основния актив, се прехвърлят по силата на лизинговия договор.

Лизинговият договор се класифицира като договор за финансов лизинг, ако с него се прехвърлят по същество всички рискове и изгоди от собствеността върху основния актив, и като договор за оперативен лизинг, ако с него не се прехвърлят по същество всички рискове и изгоди от собствеността върху основния актив. Рисковете включват възможните загуби от неизползвани мощности или технологично остаряване, както и от колебанията на възвръщаемостта, дължащи се на променящи се икономически условия. Изгодите могат да бъдат представени от очакваната доходоносна експлоатация през икономическия живот на основния актив и очакваната печалба от нарастването на стойността или реализирането на остатъчната стойност.

Дали даден лизингов договор е договор за финансов или за оперативен лизинг зависи от същността на сделката, а не от формата на договора.

Класификацията на лизинговия договор се осъществява на датата на въвеждане и се преразглежда само при изменение на лизинговия договор. Промените в оценките или промените в обстоятелствата не дават основание за нова класификация на лизинговия договор за счетоводни цели.

#### **Оперативен лизинг**

##### **Признаване и оценяване**

Лизингодателят признава лизинговите плащания по договори за оперативен лизинг като приход по линейния метод или на друга систематична база. Лизингодателят прилага друга систематична база, когато тази база отразява по-точно начина, по който се намалява ползата от използването на основния актив.

Лизингодателят прибавя първоначалните преки разходи, извършени във връзка с постигането на оперативен лизинг, към балансовата стойност на основния актив и ги признава като разход през срока на лизинговия договор на същата база както дохода от лизинг.

Основният актив, предмет на оперативен лизинг, се амортизира с обичайната амортизационна политика на лизингодателя по отношение на подобни активи. Амортизацията на такъв актив се признава като разход за срока на лизинга на същата основа като дохода от лизинг.

#### **Изменения на лизинговия договор**

Лизингодателят отчита изменението в договор за оперативен лизинг като нов лизинг от датата на влизане в сила на изменението, като взема предвид всички авансово платени или начислени лизингови плащания, свързани с първоначалния договор за лизинг, като част от лизинговите плащания за новия лизинг.

#### **Представяне**

Лизингодателят представя в своя отчет за финансовото състояние основните активи, предмет на оперативен лизинг, в съответствие с тяхното естество.

Приходите от оперативен лизинг, когато дружеството е лизингодател, се признават като приходи на линейна база през срока на лизинговия договор. Дружеството не се нуждаеше от корекции в отчитането на активи, държани като лизингодател в резултат от приемането на новия лизингов стандарт. БДЖ – Пътнически превози ЕООД няма активи за преотдаване под условия на финансов лизинг.

#### **4.12. Тестове за обезценка на нематериални активи и имоти, машини и съоръжения**

При изчисляване размера на обезценката Дружеството дефинира най-малката разграничима група активи, за която могат да бъдат определени самостоятелни парични потоци (единица, генерираща парични потоци). В резултат на това някои от активите подлежат на тест за обезценка на индивидуална база, а други - на база на единица, генерираща парични потоци.

Всички активи и единици, генериращи парични потоци, се тестват за обезценка поне веднъж годишно. Всички други отделни активи или единици, генериращи парични потоци, се тестват за обезценка, когато събития или промяна в обстоятелствата индикират, че тяхната балансова стойност не може да бъде възстановена.

За загуба от обезценка се признава сумата, с която балансовата стойност на даден актив или единица, генерираща парични потоци, превишава възстановимата им стойност, която е по-високата от справедливата стойност, намалена с разходите по продажба на даден актив, и неговата стойност в употреба. За да определи стойността в употреба, ръководството на Дружеството изчислява очакваните бъдещи парични потоци за всяка единица, генерираща парични потоци, и определя подходящия дисконтов фактор с цел калкулиране на настоящата стойност на тези парични потоци. Данните, използвани при тестването за обезценка, се базират на последния одобрен бюджет на Дружеството, коригиран при необходимост с цел елиминиране на ефекта от бъдещи реорганизации и значителни подобрения на активи. Дисконтовите фактори се определят за всяка отделна единица, генерираща парични потоци, и отразяват съответния им рисков профил, оценен от ръководството на Дружеството.

Загубите от обезценка на единица, генерираща парични потоци, се посочват в намаление на балансовата сума на активите от тази единица. За всички активи на Дружеството ръководството преценява последващо дали съществуват индикации за това, че загубата от обезценка, призната в предходни години, може вече да не съществува или да е намалена. Обезценка, призната в предходен



период, се възстановява, ако възстановимата стойност на единицата, генерираща парични потоци, надвишава нейната балансова стойност.

#### **4.13. Финансови инструменти съгласно МСФО 9**

##### **4.13.1. Признаване и отписване**

Финансовите активи и финансовите пасиви се признават, когато Дружеството стане страна по договорните условия на финансовия инструмент.

Финансовите активи се отписват, когато договорните права върху паричните потоци от финансовия актив изтичат или когато финансовият актив и по същество всички рискове и изгоди се прехвърлят.

Финансовите пасиви се отписват, когато задължението, посочено в договора, е изпълнено, е отменено или срокът му е изтекъл.

##### **4.13.2. Класификация и първоначално оценяване на финансови активи**

Първоначално финансовите активи се отчитат по справедлива стойност, коригирана с разходите по сделката, с изключение на финансовите активи по справедлива стойност през печалбата или загубата и търговските вземания, които не съдържат съществен финансов компонент. Първоначалната оценка на финансовите активи по справедлива стойност през печалбата или загубата не се коригира с разходите по сделката, които се отчитат като текущи разходи. Първоначалната оценка на търговските вземания, които не съдържат съществен финансов компонент представлява цената на сделката съгласно МСФО 15.

В зависимост от начина на последващо отчитане, финансовите активи се класифицират в една от следните категории:

- дългови инструменти по амортизирана стойност;
- финансови активи по справедлива стойност през печалбата или загубата;
- финансови активи по справедлива стойност през друг всеобхватен доход с или без рекласификация в печалбата или загубата в зависимост дали са дългови или капиталови инструменти.

Класификацията на финансовите активи се определя на базата на следните две условия:

- бизнес моделът на Дружеството за управление на финансовите активи;
- характеристиките на договорните парични потоци на финансовия актив.

Всички приходи и разходи, свързани с финансовите активи, които са признати в печалбата и загубата, се включват във финансови разходи, финансови приходи или други финансови позиции с изключение на обезценката на търговските вземания, която се представя на ред други разходи в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход.

##### **4.13.3. Последващо оценяване на финансовите активи**

###### **Дългови инструменти по амортизирана стойност**

Финансовите активи се оценяват по амортизирана стойност, ако активите изпълняват следните критерии и не са определени за оценяване по справедлива стойност през печалбата и загубата:

- дружеството управлява активите в рамките на бизнес модел, чиято цел е да държи финансовите активи и да събира техните договорни парични потоци;
- съгласно договорните условия на финансовия актив на конкретни дати възникват парични потоци, които са единствено плащания по главница и лихва върху непогасената сума на главницата.



Тази категория включва недеривативни финансови активи като заеми и вземания с фиксирани или определени плащания, които не се котират на активен пазар. След първоначалното признаване те се оценяват по амортизирана стойност с използване на метода на ефективната лихва. Дисконтиране не се извършва, когато ефектът от него е несъществен. Дружеството класифицира в тази категория парите и паричните еквиваленти, търговските и други вземания, както и вземания от свързани лица и предоставени заеми.

- **Търговски вземания**

Търговските вземания са суми, дължими от клиенти за продадени стоки или услуги, извършени в обичайния ход на стопанската дейност. Обикновено те се дължат за уреждане в кратък срок и следователно са класифицирани като текущи. Търговските вземания се признават първоначално в размер на безусловното възнаграждение, освен ако съдържат значителни компоненти на финансиране. Дружеството държи търговските вземания с цел събиране на договорните парични потоци и следователно ги оценява по амортизирана стойност, като използва метода на ефективната лихва. Дисконтиране не се извършва, когато ефектът от него е несъществен.

#### **4.13.4. Обезценка на финансовите активи**

Новите изисквания за обезценка съгласно МСФО 9, използват повече информация, ориентирана към бъдещето, за да признаят очакваните кредитни загуби – моделът за „очакваните кредитни загуби“, който замества „модела на понесените загуби“, представен в МСС 39.

Инструментите, които попадат в обхвата на новите изисквания, включват заеми и други дългови финансови активи, оценявани по амортизирана стойност, търговски вземания, активи по договори, признати и оценявани съгласно МСФО 15, както и кредитни ангажименти и някои договори за финансова гаранция (при емитента), които не се отчитат по справедлива стойност през печалбата или загубата.

Признаването на кредитни загуби вече не зависи от настъпването на събитие с кредитна загуба. Вместо това Дружеството разглежда по-широк спектър от информация при оценката на кредитния риск и оценяването на очакваните кредитни загуби, включително минали събития, текущи условия, разумни и поддържащи прогнози, които влияят върху очакваната събираемост на бъдещите парични потоци на инструмента.

При прилагането на този подход, насочен към бъдещето, се прави разграничение между:

- финансови инструменти, чието кредитното качество не се е влошило значително спрямо момента на първоначалното признаване или имат нисък кредитен риск (Фаза 1) и
- финансови инструменти, чието кредитното качество се е влошило значително спрямо момента на първоначалното признаване или на които кредитния риск не е нисък (Фаза 2)
- „Фаза 3“ обхваща финансови активи, които имат обективни доказателства за обезценка към отчетната дата. Нито един от финансовите активи на Дружеството не попада в тази категория.

12-месечни очаквани кредитни загуби се признават за първата категория, докато очакваните загуби за целия срок на финансовите инструменти се признават за втората категория. Очакваните кредитни загуби се определят като разликата между всички договорни парични потоци, които се дължат на Дружеството и паричните потоци, които тя действително очаква да получи („паричен недостиг“). Тази разлика е дисконтирана по първоначалния ефективен лихвен процент (или с коригирания спрямо кредита ефективен лихвен процент).

Изчисляването на очакваните кредитни загуби се определя на базата на вероятно претеглената приблизителна оценка на кредитните загуби през очаквания срок на финансовите инструменти.

### **Търговски и други вземания, активи по договор и вземания по лизингови договори**

Дружеството използва опростен подход при отчитането на търговските и други вземания, както и на активите по договор и признава загуба от обезценка като очаквани кредитни загуби за целия срок. Те представляват очакваният недостиг в договорните парични потоци, като се има предвид възможността за неизпълнение във всеки момент от срока на финансовия инструмент. Дружеството използва своя натрупан опит, външни показатели и информация в дългосрочен план, за да изчисли очакваните кредитни загуби чрез разпределянето на клиентите по индустрии и срочна структура на вземанията и използвайки матрица на провизиите. Ползваните исторически данни са за периоди от 3 до 5 години назад, групирани по вида и съответните модели на клиентски сегменти, и коригирани с прогнозни фактори, специфични за длъжниците и за съответната индустрия. Дружеството обезценява за текущата година стойностите на търговските си вземания, които са с изтекъл срок до 90 дни след падеж с 0.75%, с 1.83% стойностите които са с изтекъл срок от 90 дни до 180 дни, с 9.00% стойностите, които са с изтекъл срок над 180 дни, 100% обезценява стойностите, които са с изтекъл давностен срок (от 3 до 5 години.)

Стойностите на други вземания се обезценяват с изтекъл срок до 90 дни след падеж с 33.83%, с 75.46% стойностите които са с изтекъл срок от 90 дни до 180 дни, с 89.39% стойностите, които са с изтекъл срок над 180 дни, 100% обезценява стойностите, които са с изтекъл давностен срок (от 3 до 5 години.)

Съдебните и присъдените вземания на Дружеството са обезценени напълно.

#### **4.13.5. Класификация и оценяване на финансовите пасиви**

Финансовите пасиви на Дружеството включват търговски и други финансови задължения.

Финансовите пасиви се оценяват първоначално по справедлива стойност и, където е приложимо, се коригират по отношение на разходите по сделката, освен ако Дружеството не е определило даден финансов пасив като оценяван по справедлива стойност през печалбата и загубата.

Финансовите пасиви се оценяват последващо по амортизирана стойност, използвайки метода на ефективната лихва, с изключение на деривативи и финансови пасиви, които са определени за оценяване по справедлива стойност през печалбата или загубата (с изключение на деривативни финансови инструменти, които са определени и ефективни като хеджиращ инструмент).

Всички разходи свързани с лихви и, ако е приложимо, промени в справедливата стойност на инструмента, които се отчитат в печалбата или загубата, се включват във финансовите разходи или финансовите приходи.

#### **4.14. Материални запаси**

Материалните запаси включват материали, незавършено производство и стоки. В себестойността на материалните запаси се включват директните разходи по закупуването или производството им, преработката и други преки разходи, свързани с доставката им, както и част от общите производствени разходи, определена на базата на нормален производствен капацитет. Финансовите разходи не се включват в стойността на материалните запаси. Към края на всеки отчетен период материалните запаси се оценяват по по-ниската от себестойността им и тяхната нетна реализуема стойност. Сумата на всяка обезценка на материалните запаси до нетната им реализуема стойност се признава като разход за периода на обезценката.

Нетната реализуема стойност представлява очакваната продажна цена на материалните запаси, намалена с очакваните разходи по продажбата. В случай, че материалните запаси са били вече обезценени до нетната им реализуема стойност и в последващ отчетен период се окаже, че условията

довели до обезценката не са вече налице, то се възприема новата им нетна реализуема стойност. Сумата на възстановяването може да бъде само до размера на балансовата стойност на материалните запаси преди обезценката. Сумата на обратно възстановяване на стойността на материалните запаси се отчита като намаление на разходите за материали за периода, в който възниква възстановяването.

Дружеството определя разходите за материални запаси, с изключение на изписването на гориво, като използва метода първа входяща – първа изходяща.

Дружеството определя разходите за материални запаси свързани с изписване на гориво, като използва метода средно претеглена стойност.

При продажба на материалните запаси тяхната балансова стойност се признава като разход в периода, в който е признат съответният приход.

#### **4.15. Данъци върху дохода**

Разходите за данъци, признати в печалбата или загубата, включват сумата на отсрочените и текущи данъци, които не са признати в другия всеобхватен доход или директно в собствения капитал.

Текущите данъчни активи и/или пасиви представляват тези задължения към или вземания от данъчните институции, отнасящи се за текущи или предходни отчетни периоди, които не са платени към датата на финансовия отчет. Текущият данък е дължим върху облагаемия доход, който се различава от печалбата или загубата във финансовите отчети. Изчисляването на текущия данък е базиран на данъчните ставки и на данъчните закони, които са в сила към края на отчетния период.

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

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

Отсрочените данъчни пасиви се признават в пълен размер.

Отсрочени данъчни активи се признават, само ако съществува вероятност те да бъдат усвоени чрез бъдещи облагаеми доходи. Относно преценката на ръководството за вероятността за възникване на бъдещи облагаеми доходи, чрез които да се усвоят отсрочени данъчни активи, вижте пояснение 4.21.1.

Отсрочени данъчни активи и пасиви се компенсират, само когато Дружеството има право и намерение да компенсира текущите данъчни активи или пасиви от същата данъчна институция.

Промяната в отсрочените данъчни активи или пасиви се признава като компонент от данъчния приход или разход в печалбата или загубата, освен ако те не са свързани с позиции, признати в другия всеобхватен доход (напр. преоценка на земя и подвижен състав) или директно в собствения капитал, при което съответният отсрочен данък се признава в другия всеобхватен доход или в собствения капитал.

#### **4.16. Пари и парични еквиваленти**

Парите и паричните еквиваленти се състоят от наличните пари в брой, парични средства по банкови сметки, безсрочни депозити и депозити до 3 месеца.

#### **4.17. Нетекущи активи и пасиви, класифицирани като държани за продажба и преустановени дейности**

Когато Дружеството възнамерява да продаде нетекущ актив или група активи (група за освобождаване) и ако продажбата е много вероятно да бъде осъществена в 12-месечен срок, активът или групата за освобождаване се класифицират като държани за продажба и се представят отделно в отчета за финансовото състояние.

Пасиви се класифицират като държани за продажба и се представят като такива в отчета за финансовото състояние, само ако са директно свързани с групата за освобождаване.

Активи, класифицирани като държани за продажба, се оценяват по по-ниската от тяхната балансова стойност непосредствено след тяхното определяне като държани за продажба и тяхната справедлива стойност, намалена с разходите по продажбата им. Някои активи, държани за продажба, като финансови активи или активи по отсрочени данъци, продължават да се оценяват в съответствие със счетоводната политика относно тези активи на Дружеството. Активите, класифицирани като държани за продажба, не подлежат на амортизация след тяхното класифициране като държани за продажба.

#### **4.18. Собствен капитал и резерви**

Основният капитал на Дружеството отразява номиналната стойност на емитираните дялове.

Преоценъчният резерв включва ефектите от преоценката на земята и подвижния състав на дружеството.

Резервите от преобразуване са формирани от разликата между цената на придобиване и придобитите нетни активи в резултат от осъществена бизнес комбинация под общ контрол (виж пояснение 16.2).

Неразпределената печалба/ Натрупаната загуба включва текущия финансов резултат и натрупаните печалби и непокрити загуби от минали години.

Всички трансакции със собственика на Дружеството са представени отделно в отчета за собствения капитал.

#### **4.19. Пенсионни и краткосрочни възнаграждения на служителите**

Дружеството отчита краткосрочни задължения по компенсируеми отпуски, възникнали поради неизползван платен годишен отпуск в случаите, в които се очаква той да бъдат ползван в рамките на 12 месеца след датата на отчетния период, през който наетите лица са положили труда, свързан с тези отпуски. Краткосрочните задължения към персонала включват надници, заплати и социални осигуровки.

Дружеството не е разработвало и не прилага планове за възнаграждения на служителите след напускане или други дългосрочни възнаграждения и планове за възнаграждения след напускане или под формата на компенсации с акции, или с дялове от собствения капитал.

Дружеството дължи пенсионни възнаграждения на служителите си по планове с дефинирани доходи и по планове с дефинирани вноски.

Планове с дефинирани вноски са пенсионни планове, по които Дружеството внася фиксирани вноски в независими дружества. Дружеството няма други правни или договорни задължения след изплащането на фиксираните вноски. Дружеството плаща фиксирани вноски по държавни програми и пенсионни осигуровки за своите служители във връзка с плановете с дефинирани вноски. Правителството на България носи отговорността за осигуряването на пенсии по планове за дефинирани вноски. Разходите по ангажимента на Дружеството да превежда вноски по плановете за дефинирани вноски, се

признават в печалбата и загубата текущо в периода, в който съответните услуги са получени от служителя.

Планове, които не отговарят на дефиницията за планове с дефинирани вноски, се определят като планове с дефинирани доходи. Планове с дефинирани доходи са пенсионни планове, според които се определя сумата, която служителът ще получи след пенсиониране, във връзка с времетраенето на услугата и последното възнаграждение. Правните задължения за изплащането на дефинираните доходи остават задължения на Дружеството.

Съгласно изискванията на Кодекса на труда и Колективния трудов договор при прекратяване на трудовото правоотношение, след като служителът е придобил право на пенсия за осигурителен стаж и възраст, Дружеството е задължено да му изплати обезщетение в размер на brutното му трудово възнаграждение за срок от шест месеца. Колективният трудов договор също определя допълнителни компенсации за някои групи служители.

Задължението, признато в индивидуалния отчет за финансовото състояние относно планове с дефинирани доходи, представлява настоящата стойност на задължението по изплащане на дефинирани доходи към края на отчетния период.

Ръководството на Дружеството оценява задължението по изплащане на дефинирани доходи веднъж годишно с помощта на независим актюер чрез използването на метода на прогнозните кредитни единици. Оценката на задълженията е базирана на стандартни проценти на инфлацията, очаквано текучество на персонала и смъртност. Бъдещи увеличения на заплатите също се вземат под внимание. Дисконтовите фактори се определят към края на всяка година като се взема предвид доходността на държавни ценни книжа, които са деноминирани във валутата, в която доходите ще бъдат платени и са с падеж, близък до този на съответните пенсионни задължения.

Актюерските печалби или загуби по планове с дефинирани доходи се признават в другия всеобхватен доход в периода, в който са възникнали.

Нетните разходи за лихви, свързани с пенсионните задължения, са включени в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Финансови разходи“. Разходите по трудовия стаж са включени в „Разходи за персонала“.

Краткосрочните доходи на служителите, включително и полагаемите се отпуски, са включени в текущите пасиви на ред „Пенсионни и други задължения към персонала“ по недисконтирана стойност, която Дружеството очаква да изплати.

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

Провизиите се признават, когато има вероятност сегашни задължения в резултат от минало събитие да доведат до изходящ поток на ресурси от Дружеството и може да бъде направена надеждна оценка на сумата на задължението. Възможно е срочността или сумата на изходящия паричен поток да е несигурна. Сегашно задължение се поражда от наличието на правно или конструктивно задължение вследствие на минали събития, например гаранции, правни спорове или обременяващи договори. Провизиите за реструктуриране се признават само ако е разработен и приложен подробен формален план за реструктуриране или ръководството е обявило основните моменти на плана за реструктуриране пред тези, които биха били засегнати. Провизии за бъдещи загуби от дейността не се признават.

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

задължения, вероятната необходимост от изходящ поток за погасяване на задължението се определя, като се отчете групата на задълженията като цяло. Провизиите се дисконтират, когато ефектът от времевите разлики в стойността на парите е значителен.

Обезщетения от трети лица във връзка с дадено задължение, за които Дружеството е сигурно, че ще получи, се признават като отделен актив. Този актив може и да не надвишава стойността на съответната провизия.

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

В случаите, в които се счита, че е малко вероятно да възникне изходящ поток на икономически ресурси в резултат на текущо задължение, пасив не се признава. Условните пасиви следва да се оценяват последващо по по-високата стойност между описаната по-горе сравнима провизия и първоначално признатата сума, намалена с натрупаната амортизация.

Вероятни входящи потоци на икономически ползи, които все още не отговарят на критериите за признаване на актив, се смятат за условни активи.

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

Значимите преценки на ръководството при прилагането на счетоводните политики на Дружеството, които оказват най-съществено влияние върху финансовите отчети, са описани по-долу. Основните източници на несигурност при използването на приблизителните счетоводни оценки са описани в пояснение 4.22.

##### **4.21.1. Отсрочени данъчни активи**

Оценката на вероятността за бъдещи облагаеми доходи за усвояването на отсрочени данъчни активи се базира на последната одобрена бюджетна прогноза, коригирана относно значими необлагаеми приходи и разходи и специфични ограничения за пренасяне на неизползвани данъчни загуби или кредити. Ако надеждна прогноза за облагаем доход предполага вероятното използване на отсрочен данъчен актив особено в случай, когато активът може да се употреби без времево ограничение, тогава отсроченият данъчен актив се признава изцяло. Признаването на отсрочени данъчни активи, които подлежат на определени правни или икономически ограничения или несигурност, се преценява от ръководството за всеки отделен случай на базата на специфичните факти и обстоятелства.

На база този подход и проявявайки висока доза консервативност, ръководството е преценило да не признае актив по отсрочени данъци в годишния финансов отчет за 2022 г. върху:

За текущия период данъчният финансов резултат на Дружеството е данъчна печалба в размер на 11 301 хил. лв. След пренасяне на натрупани от предходни години загуби остатъкът от данъчната загуба за пренасяне в следващи години към 31.12.2022 г. е в размер на 20 231 хил. лева. Неизплатени доходи на физически лица към 31.12.2022 г. в размер на 2 081 хил. лв.; Дружеството не начислява отсрочен данъчен актив за натрупаните данъчни загуби и върху неизплатените доходи на физическите лица.

#### **4.22. Несигурност на счетоводните приблизителни оценки**

При изготвянето на финансовия отчет ръководството прави редица предположения, оценки и допускания относно признаването и оценяването на активи, пасиви, приходи и разходи.

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

При изготвянето на представения финансов отчет значимите преценки на ръководството при прилагането на счетоводните политики на Дружеството и основните източници на несигурност на счетоводните приблизителни оценки не се различават от тези, оповестени в годишния финансов отчет на Дружеството към 31 декември 2021 г., с изключение на промените в приблизителната оценка за разходи за данъци върху дохода.

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

#### **4.22.1. Обезценка на нефинансови активи**

За загуба от обезценка се признава сумата, с която балансовата стойност на даден актив или единица, генерираща парични потоци, превишава възстановимата им стойност, която е по-високата от справедливата стойност, намалена с разходите по продажба на даден актив, и неговата стойност в употреба. За да определи стойността в употреба, ръководството на Дружеството изчислява очакваните бъдещи парични потоци за всяка единица, генерираща парични потоци, и определя подходящия дисконтов фактор с цел калкулиране на настоящата стойност на тези парични потоци. При изчисляване на очакваните бъдещи парични потоци ръководството прави предположения относно бъдещите брутни печалби. Тези предположения са свързани с бъдещи събития и обстоятелства. Действителните резултати могат да се различават и да наложат значителни корекции в активите на Дружеството през следващата отчетна година.

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

Дружеството не е отчело загуби от обезценка на нетекущи активи през текущия и предходния отчетен период.

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

Ръководството преразглежда полезния живот на амортизируемите активи в края на всеки отчетен период.

Към 31 декември 2022 г. ръководството определя полезния живот на активите, който представлява очакваният срок на ползване на активите от Дружеството. Преносните стойности на активите са анализирани в пояснения 6 и 7. Действителният полезен живот може да се различава от направената оценка поради техническо и морално изхабяване, предимно на софтуерни продукти и компютърно оборудване.

#### **4.22.3. Материални запаси**

Материалните запаси се оценяват по по-ниската стойност от цената на придобиване и нетната реализуема стойност. При определяне на нетната реализуема стойност ръководството взема предвид най-надеждната налична информация към датата на приблизителната оценка. Основната дейност на Дружеството е изложена на технологични промени, които могат да доведат до изменения в бъдещата реализация на материалните запаси. Бъдещата реализация на материалните запаси с балансовата стойност към 31 декември 2022 г. в размер на 28 602 хил. лв. (към 31 декември 2021 г.: 30 338 хил. лв.) се влияе от експлоатацията на подвижния състав.



#### **4.22.4. Измерване на очакваните кредитни загуби**

Кредитните загуби представляват разликата между всички договорни парични потоци, дължими на Дружеството и всички парични потоци, които Дружеството очаква да получи. Очакваните кредитни загуби са вероятно претеглена оценка на кредитните загуби, които изискват преценката на Дружеството. Очакваните кредитни загуби са дисконтирани с първоначалния ефективен лихвен процент (или с коригирания спрямо кредита ефективен лихвен процент за закупени или първоначално създадени финансови активи с кредитна обезценка).

*Подход за обезценка на краткосрочни търговски и други вземания и съдебните и присъдени вземания*

Дружеството прилага опростен подход за изчисляване на очакваните кредитни загуби за търговски вземания, които не съдържат елемент на финансиране.

Очакваните кредитни загуби се изчисляват за всяко единично вземане (фактура, лихвен лист и др.), задължаващо контрагент, коригирано на база дните просрочие и стандартния цикъл на плащане от страна на контрагента. Среден брой дни забава по клиент се определя на база историческа информация за периода на покриване на вземанията от страна на клиентите. Ретроспективният преглед се извършва за период от 3 до 5 години.

В случаите, в които Дружеството е предприело съдебни действия за удовлетворяване на своите вземания, то същите се класифицират като съдебни вземания. Този тип вземания се характеризират с пълно неизпълнение – т.е. нежелание или невъзможност на клиента да уреди своето задължение. Поради тази причина, независимо от наличието на решения на съдебните органи и стартираните изпълнителни процедури, събираемостта на тези вземания и респ. очакваните бъдещи входящи парични потоци са ниски, а вероятността от неизпълнение вече е настъпила спрямо първоначалния актив, т.е. е равна на 100%.

Очакваните кредитни загуби представляват сумата на очакваните кредитни загуби за всяко вземане, основана на историческата събираемост на този клас активи. Допълнителна информация е предоставена в Пояснение 37.2.

#### **4.22.5. Задължение за изплащане на дефинирани доходи**

Ръководството оценява веднъж годишно задължението за изплащане на дефинирани доходи. Действителната стойност на задължението може да се различава от предварителната оценка поради нейната несигурност. Оценка на задължението за изплащане на дефинирани доходи на стойност 13 935 хил. лв. (2021 г.:11 404 лв.) се базира на статистически показатели за брой, възрастова структура на персонала и законодателни изисквания за настъпване на пенсионна възраст. Дисконтовите фактори се определят към края на всяка година спрямо лихвените проценти на държавни ценни книжа. Несигурност в приблизителната оценка съществува по отношение на допусканията, която може да варира и да окаже значителен ефект върху стойността на задълженията за изплащане на дефинирани доходи и свързаните с тях разходи. Допълнителна информация за задълженията за доходи на персонала при пенсиониране е представена в Пояснение 19.2.

#### **4.22.6. Оценяване по справедлива стойност**

Дружеството определя справедливата стойност на нефинансови активи на база на наличната пазарна информация, или ако няма такава - чрез подходящи модели за оценка. Ръководството използва доклади на лицензирани независими оценители и техники за оценяване на справедливата стойност на нефинансови активи при липса на активен пазар. При прилагане на техники за оценяване ръководството използва в максимална степен пазарни данни и предположения, които пазарните участници биха възприели при оценяването на даден нефинансов актив. Когато липсват приложими



пазарни данни, ръководството използва своята най-добра оценка на предположенията, които биха направили пазарните участници. Тези оценки могат да се различават от действителните цени, които биха били определени при справедлива пазарна сделка между информирани и желасци страни в края на отчетния период. (вж. пояснение 38.1).

#### **4.22.7. Провизии**

Дружеството е ответник по няколко съдебни дела към настоящия момент, чийто изход може да доведе до задължения на стойност, различна от сумата на признатите във финансовия отчет провизии. Провизиите нямат да бъдат разглеждани тук по-подробно, за да се избегнат предубеждения, свързани с позицията на Дружеството в горепосочените спорове.

### **5. Ефект от промяна на счетоводната политика и корекции на грешки от предходни години**

#### **5.1. Ефект от корекции на грешки от предходни години**

##### **5.1.1. Корекция във връзка с вложени в ремонти резервни части, собственост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, апортирани впоследствие в капитала на “БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД**

С решение от 17.09.2021 г. на едноличният собственик на капитала – „Холдинг БДЖ“ ЕАД е увеличен капитала на „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД с апортна вноска от материали и резервни части в размер на 1 069 249 лв. След направен анализ на апортираните резервни части се установиха вложени в локомотиви, собственост на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, в периода преди 2020 г. Корекцията към 31.12.2020 г. е в увеличение на натрупаната загуба и в увеличение на задълженията към свързани лица с 45 хил. лв. Към 31.12.2021 г. поради неизвършена в текущата година инвентаризация, апортът е бил отчетен на ред „Други вземания“ и корекцията се състои в намаление на другите вземания срещу увеличената натрупана загуба.

##### **5.1.2. Техническо обслужване на ЕМВ, извършено през 2019 г. от Сименс – Германия**

През 2022 г. бе постигнато съгласие със Сименс Германия да бъдат приети и заплатени фактури за техническа поддръжка на ЕМВ, извършена през 2019 г. Корекцията към 31.12.2020 г. е в увеличение на натрупаната загуба и увеличение на търговските задължения с 370 хил. лв.

##### **5.1.3. Дублиране на разход за материали**

През 2021 г. е допусната счетоводна грешка, представляваща осчетоводен два пъти разход за материали. Корекцията е в увеличение на финансовия резултат за 2021 г. и намаление на другите задълженията 44 хил. лв.

##### **5.1.4. Корекция във връзка със санкция от Министерството на транспорта и съобщенията за IV-то тримесечие на 2021 г.**

През май 2023 г. е получена санкция от Министерство на транспорта и съобщенията във връзка с Договора за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България за IV-то тримесечие на 2021 г. Определената санкция е с 487 хил. лв. повече от първоначално отчетената от Дружеството. Корекцията е в намаление на финансовия резултат за 2021 г. и в увеличение на задълженията към свързани лица с 487 хил. лв.

**Преизчисление на натрупаната загуба към 31.12.2020 г. '000 лв.**

Корекция във връзка с вложени в ремонти резервни части, собственост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, апортирани впоследствие в капитала на “БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	(45)
Техническо обслужване на ЕМВ, извършено през 2019 г. от Сименс – Германия	(370)
<b>Общ ефект – увеличение на натрупаната загуба към 31 декември 2020 г.</b>	<b>(415)</b>

**Преизчисление на натрупаната загуба към 31.12.2021 г. '000 лв.**

Корекция във връзка с вложени в ремонти резервни части, собственост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, апортирани впоследствие в капитала на “БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД	(45)
Техническо обслужване на ЕМВ, извършено през 2019 г. от Сименс – Германия	(370)
Дублиране на разход за материали	44
Корекция във връзка със санкция от Министерството на транспорта и съобщенията за IV-то тримесечие на 2021 г.	(487)
<b>Общ ефект – увеличение на натрупаната загуба към 31 декември 2021 г.</b>	<b>(858)</b>

**5.2. Рекласификация на първоначално отчетени други задължения през 2020 г. и 2021 г. като задължения към свързани лица**

Дружеството рекласифицира 196 хил. лв. в 2020 г. и 162 хил. лв. в 2021 г., отчетени като други задължения през текущите години, като задължения към свързани лица. Задължението представлява прогнозно начислено задължение към Министерството на транспорта и съобщенията за санкция за неизпълнение на договора за IV-то тримесечие на 2020 г. и 2021 г..

**Отчет за финансовото състояние към 31.12.2020 г.**

Пояснение	2020 '000 лв.	Преизчисление '000 лв.	2020 '000 лв. Преизчислен
<b>Активи</b>			
<b>Нетекущи активи</b>			
Нематериални активи	62	-	62
Имоти, машини и съоръжения	371 099	-	371 099
Инвестиции в дъщерни предприятия	26	-	26
Дългосрочни вземания от свързани лица	7 638	-	7 638
Предоставени аванси за придобиване на ДМА	71 546	-	71 546
<b>Общо нетекущи активи</b>	<b>450 371</b>	<b>-</b>	<b>450 371</b>
<b>Текущи активи</b>			
Материални запаси	23 603	-	23 603
Търговски вземания	695	-	695
Вземания от свързани лица	14 416	-	14 416
Други вземания	12 946	-	12 946
Пари и парични еквиваленти	30 689	-	30 689
<b>Общо текущи активи</b>	<b>82 349</b>	<b>-</b>	<b>82 349</b>

## БДЖ – Пътнически превози ЕООД

Финансов отчет

31 декември 2022 г.

Пояснение	2020	Преизчисление	2020
	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.
			Преизчислен
Активи, класифицирани като държани за продажба	387	-	387
<b>Общо активи</b>	<b>533 107</b>	<b>-</b>	<b>533 107</b>
<b>Собствен капитал</b>			
Основен капитал	9 900	-	9 900
Резерв от преобразуване	83 089	-	83 089
Резерви от актоерски печалби и загуби	(535)	-	(535)
Преоценъчен резерв	260 182	-	260 182
Натрупана загуба	5.1.1, 5.1.2, 5.2 (72 854)	(415)	(73 269)
<b>Общо собствен капитал</b>	<b>279 782</b>	<b>(415)</b>	<b>279 367</b>
<b>Нетекущи пасиви</b>			
Финансиране за нетекущи активи	183 236	-	183 236
Пенсионни и други задължения към персонала	4 590	-	4 590
Отсрочени данъчни пасиви	4 405	-	4 405
<b>Общо нетекущи пасиви</b>	<b>192 231</b>	<b>-</b>	<b>192 231</b>
<b>Текущи пасиви</b>			
Провизии	3 183	-	3 183
Финансиране за оперативната дейност и нетекущи активи	11 698	-	11 698
Пенсионни и други задължения към персонала	15 137	-	15 137
Търговски задължения	5.1.2 9 763	370	10 133
Краткосрочни задължения към свързани лица	5.1.1, 5.2 17 071	241	17 312
Други задължения	5.2 4 242	(196)	4 046
<b>Общо текущи пасиви</b>	<b>61 094</b>	<b>415</b>	<b>61 509</b>
<b>Общо пасиви</b>	<b>253 325</b>	<b>415</b>	<b>253 740</b>
<b>Общо собствен капитал и пасиви</b>	<b>533 107</b>	<b>-</b>	<b>533 107</b>

## Отчет за финансовото състояние към 31.12.2021 г.

Пояснение	2021	Преизчисление	2021
	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.
			Преизчислен
<b>Активи</b>			
<b>Нетекущи активи</b>			
Нематериални активи	264	-	264
Имоти, машини и съоръжения	456 121	-	456 121
Инвестиции в дъщерни предприятия	26	-	26
Дългосрочни вземания от свързани лица	12 446	-	12 446
Предоставени аванси за придобиване на ДМА	31 033	-	31 033
<b>Общо нетекущи активи</b>	<b>499 890</b>	<b>-</b>	<b>499 890</b>
<b>Текущи активи</b>			
Материални запаси	30 338	-	30 338
Търговски вземания	2 364	-	2 364
Вземания от свързани лица	11 967	-	11 967

## БДЖ – Пътнически превози ЕООД

Финансов отчет

31 декември 2022 г.

	Пояснение	2021	Преизчисление	2021
		'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.
Други вземания	5.1.1	17 328	(45)	17 283
Пари и парични еквиваленти		21 644	-	21 644
<b>Общо текущи активи</b>		<b>83 641</b>	<b>(45)</b>	<b>83 596</b>
Активи, класифицирани като държани за продажба		387	-	387
<b>Общо активи</b>		<b>583 918</b>	<b>(45)</b>	<b>583 873</b>
<b>Собствен капитал</b>				
Основен капитал		13 005	-	13 005
Резерв от преобразуване		83 089	-	83 089
Резерви от актюерски печалби и загуби		(934)	-	(934)
Преоценъчен резерв		259 867	-	259 867
Натрупана загуба	5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.1.4, 5.2	(105 027)	(858)	(105 885)
<b>Общо собствен капитал</b>		<b>250 000</b>	<b>(858)</b>	<b>249 142</b>
<b>Нетекущи пасиви</b>				
Финансиране за нетекущи активи		237 251	-	237 251
Пенсионни и други задължения към персонала		5 781	-	5 781
Отсрочени данъчни пасиви		6 825	-	6 825
<b>Общо нетекущи пасиви</b>		<b>249 857</b>	<b>-</b>	<b>249 857</b>
<b>Текущи пасиви</b>				
Провизии		2 561	-	2 561
Финансиране за оперативната дейност и нетекущи активи		22 719	-	22 719
Пенсионни и други задължения към персонала		17 284	-	17 284
Търговски задължения	5.1.2	16 345	370	16 715
Краткосрочни задължения към свързани лица	5.1.4, 5.2	17 917	649	18 566
Други задължения	5.1.3, 5.2	7 235	(206)	7 029
<b>Общо текущи пасиви</b>		<b>84 061</b>	<b>813</b>	<b>84 874</b>
<b>Общо пасиви</b>		<b>333 918</b>	<b>813</b>	<b>334 731</b>
<b>Общо собствен капитал и пасиви</b>		<b>583 918</b>	<b>(45)</b>	<b>583 873</b>

Отчет за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход за годината, приключваща на 31 декември 2021 г.

	Пояснение	2021	Преизчисление	2021
		'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.
Приходи от продажби		51 853	-	51 853
Други приходи		11 421	-	11 421
Приходи от финансиране		209 305	-	209 305
Печалба от продажба на нетекущи активи		357	-	357
Разходи за материали		(80 134)	44	(80 090)
Разходи за външни услуги		(58 939)	-	(58 939)
Разходи за персонала		(119 300)	-	(119 300)

Пояснение	2021 ‘000 лв.	Преизчисление ‘000 лв.	2021 ‘000 лв. Преизчислен
Придобиване на машини и съоръжения по стопански начин	9 481	-	9 481
Разходи за амортизация и обезценка на нефинансови активи	(39 404)	-	(39 404)
Себестойност на продадените стоки и други текущи активи	(731)	-	(731)
Промени в наличностите на готовата продукция и незавършеното производство	1 237	-	1 237
Други разходи	(15 084)	(487)	(15 571)
<b>Загуба от оперативна дейност</b>	<b>(29 938)</b>	<b>(443)</b>	<b>(30 381)</b>
Финансови разходи	(132)	-	(132)
Финансови приходи	46	-	46
<b>Загуба преди данъци</b>	<b>(30 024)</b>	<b>(443)</b>	<b>(30 467)</b>
Приходи от/(разходи) за данъци върху дохода	(2 499)	-	(2 499)
<b>Загуба за годината</b>	<b>(32 523)</b>	<b>(443)</b>	<b>(32 966)</b>
<b>Друг всеобхватен доход</b>			
Преоценка на нефинансови активи	(443)	-	(443)
Данък върху дохода, отнасящ се до компонентите на другия всеобхватен доход	44	-	44
<b>Друг всеобхватен доход за годината, нетно от данъци</b>	<b>(399)</b>	<b>-</b>	<b>(399)</b>
<b>Общо всеобхватна загуба за годината</b>	<b>(32 922)</b>	<b>(443)</b>	<b>(33 365)</b>

## 6. Нематериални активи

Нематериални активи на Дружеството включват патенти, лицензи, софтуер и други. Балансовите стойности за представените отчетни периоди могат да бъдат анализирани, както следва:

	Патенти и лицензи ‘000 лв.	Софтуер ‘000 лв.	Разходи за придобиване на НДА ‘000 лв.	Други ‘000 лв.	Общо ‘000 лв.
<b>Брутна балансова стойност</b>					
Салдо към 1 януари 2022 г.	3 819	1 282	8	312	5 421
Отписани активи	(3)	-	-	-	(3)
Салдо към 31 декември 2022 г.	3 816	1 282	8	312	5 418
<b>Амортизация</b>					
Салдо към 1 януари 2022 г.	(3 786)	(1 259)	-	(112)	(5 157)
Амортизация	(7)	(12)	-	(200)	(219)
Отписани активи	3	-	-	-	3
Салдо към 31 декември 2022 г.	(3 790)	(1 271)	-	(312)	(5 373)
<b>Балансова стойност към 31 декември 2022 г.</b>	<b>26</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>-</b>	<b>45</b>

БДЖ – Пътнически превози ЕООД  
 Финансов отчет  
 31 декември 2022 г.

	Патенти и лицензи	Софтуер	Разходи за придобиване на НДА	Други	Общо
	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.
<b>Брутна балансова стойност</b>					
Салдо към 1 януари 2021 г.	3 819	1 274	8	1	5 102
Новопридобити активи, закупени	-	23	-	311	334
Отписани активи	-	(15)	-	-	(15)
Салдо към 31 декември 2021 г.	3 819	1 282	8	312	5 421
<b>Амортизация</b>					
Салдо към 1 януари 2021 г.	(3 772)	(1 267)	-	(1)	(5 040)
Амортизация	(14)	(7)	-	(111)	(132)
Отписани активи	-	15	-	-	15
Салдо към 31 декември 2021 г.	(3 786)	(1 259)	-	(112)	(5 157)
<b>Балансова стойност към 31 декември 2021 г.</b>	<b>33</b>	<b>23</b>	<b>8</b>	<b>200</b>	<b>264</b>

Дружеството няма съществени договорни задължения за придобиване на нематериални активи към 31 декември 2022 г.

Всички разходи за амортизация са включени в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Разходи за амортизация на нефинансови активи”. Дружеството не е заложило нематериални активи като обеспечения по свои задължения.

## 7. Имоти, машини и съоръжения

Имотите, машините и съоръженията на Дружеството включват земя, сгради, машини, оборудване, транспортни средства, стопански инвентар и активи в процес на изграждане. Балансовата стойност може да бъде анализирана, както следва:

	Земя и сгради	Съоръжения	Машини и оборудване	Транспортни средства	Стопански инвентар	Активи в процес на изграждане	Общо
	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.
<b>Брутна балансова стойност</b>							
Салдо към 1 януари 2022 г.	56 529	18 222	29 763	477 378	1 469	3 189	586 550
Новопридобити активи, закупени, рециклирани	43	-	197	48 191	89	4 316	52 836
Отписани активи	(464)	(16)	(332)	(896)	(71)	-	(1 779)
Рекласификации	-	-	19	1 016	-	(1 035)	-
Салдо към 31 декември 2022 г.	56 108	18 206	29 647	525 689	1 487	6 470	637 607
<b>Амортизация</b>							
Салдо към 1 януари 2022 г.	(16 930)	(13 362)	(27 275)	(71 280)	(1 250)	(332)	(130 429)
Отписани активи	11	15	326	876	72	-	1 300
Амортизация	(813)	(435)	(391)	(47 582)	(58)	-	(49 279)
Салдо към 31 декември 2022 г.	(17 732)	(13 782)	(27 340)	(117 986)	(1 236)	(332)	(178 408)
<b>Балансова стойност към 31 декември 2022 г.</b>	<b>38 376</b>	<b>4 424</b>	<b>2 307</b>	<b>407 703</b>	<b>251</b>	<b>6 138</b>	<b>459 199</b>

БДЖ – Пътнически превози ЕООД  
 Финансов отчет  
 31 декември 2022 г.

	Земя и сгради	Съоръжения	Машини и оборудване	Транспортни средства	Стопанск и инвентар	Активи в процес на изграждане	Общо
	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.
<b>Брутна балансова стойност</b>							
Салдо към 1 януари 2021 г.	56 534	18 235	29 427	363 954	1 543	6 103	475 796
Новопридобити активи, закупени, рециклирани	33	39	323	123 122	6	1 239	124 762
Отписани активи	(38)	(52)	(227)	(13 549)	(80)	(62)	(14 008)
Рекласификации	-	-	240	3 851	-	(4 091)	-
Салдо към 31 декември 2021 г.	56 529	18 222	29 763	477 378	1 469	3 189	586 550
<b>Амортизация</b>							
Салдо към 1 януари 2021 г.	(15 971)	(12 952)	(27 146)	(47 022)	(1 274)	(332)	(104 697)
Отписани активи	4	49	224	13 183	80	-	13 540
Амортизация	(963)	(459)	(353)	(37 441)	(56)	-	(39 272)
Салдо към 31 декември 2021 г.	(16 930)	(13 362)	(27 275)	(71 280)	(1 250)	(332)	(130 429)
<b>Балансова стойност към 31 декември 2021 г.</b>	<b>39 599</b>	<b>4 860</b>	<b>2 488</b>	<b>406 098</b>	<b>219</b>	<b>2 857</b>	<b>456 121</b>

Съгласно възприетият модел на последващо отчитане и оценяване активите на Дружеството от групите „Земя“ и „Транспортни средства – вагони и локомотиви“ са преоценени през 2020 г. от лицензиран независим външен оценител. За информация относно определянето на справедливата стойност на активи от група земя и подвижен състав вижте пояснение 38.1.

Всички разходи за амортизация и обезценка са включени в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Разходи за амортизация и обезценка на нефинансови активи“. Към 31 декември 2022 г. Дружеството няма заложен имоти, машини и съоръжения като обезпечение по свои задължения. Активите с нулева балансова стойност, които се ползват в дейността на Дружеството са с отчетна стойност в размер на 7 193 хил. лв.



- Завършени са капиталните ремонти на четири електрически локомотиви по договор от месец декември 2019 г. с „ДЗЗД Обединение Рейл сървисис“. Локомотивите са изцяло обновени, като ремонтът им включва цялостна подмяна на всички елементи с нови части и оборудване.

- Завършен е капитален ремонт на един теснопътен локомотив по договор от месец септември 2020 г. с „Експрес сервиз“ ООД. Модернизираният локомотив № 77 002 се използва по единствената в България теснопътна линия, която обслужва влакове на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД от Септември до Добринище. Двигателят е сменен с най-модерния американски двигател с екологична норма STAGE V. Подменени са редица компоненти, части, инсталации, системи, направени са изцяло нови кабинни и изцяло нова обшивка на локомотива. Решенията за безопасността и за самото управление за локомотива се вземат не от самия машинист, а от контролери, които управляват това. Ремонтът включва цялостна подмяна на всички елементи с нови части и оборудване.

- Към 31.12.2022 г. са завършени 4 бр. основни ремонти на ЕМВ и 2 бр. възстановителни ремонта на ДМВ по договор, сключен с Алстом Транспорт С.А., за извършване на техническа поддръжка и основни и възстановителни ремонти за 5 годишен срок на ДМВ серия 10 и ЕМВ серия 30 и серия 31. Плановата поддръжката на парка ЕМВ серии 30 и 31 и ДМВ серия 10 е необходима за обслужването на ГДВ.

- През 2022 г. е извършен ремонт на един локомотив по сключения договор с „ЖОС Врукки“ А.С. за извършване на капитален ремонт и преустройство на 10 броя електрически локомотива от експлоатация, серии 44000 и 45000 /68E/. Извършването на капитален ремонт и преустройство на локомотивите доведе до подобряване техническото състояние и удължи живота на локомотивите. С извършената подмяна при преустройството на определените в изискванията основни възли и агрегати на локомотивите е постигната по висока надеждност при експлоатация и редица чести откази и повреди, като повреди по въздушни компресори, контактори, пантографи, скоростомери и др., са сведени до минимум, а оттам е подобро обслужването на ГДВ.

- За периода 01.01.2022 г. - 31.12.2022 г. са извършени 20 бр. капитални ремонти на пътнически вагони в заводи по сключените договори за планов среден и капитален ремонт на 227 броя пътнически вагони с вагоноремонтните заводи – „Коловаг“ АД и „Интерком“ ЕООД. След ремонта на тези вагони Дружеството повишава нивото на безопасност на превозите и културата на обслужване на пътниците. С извършените капитални ремонти се удължава експлоатационната годност на вагона средно с 15 години (сменени са основни възли и агрегати с нови отоплителни и климатични инсталации, енергоспестяващо осветление, обновен е вътрешният интериор на вагоните, изградени са нови стени, подове, подменени са въздушните и водните инсталации, претрапицирани са салоните). Ходовите качества на вагона са подобрени със смяна на нови пружини, амортизатори и колооси. Подменени са спирачните системи на вагоните. Всички вагони са пребоядисани.

- Сключен е договор за капитален ремонт и преустройство на 9 бр. теснопътни пътнически вагона с междурелсие 760 мм с „Коловаг“ АД на стойност 1 823 хил.лв.

Дружеството продължава да изпълнява договорните си задължения по следните договори за ремонт на подвижен железопътен състав:

- Договор със Жос Врукки от месец април 2020 г., за преустройство на 10 броя електрически локомотиви, серии 44 и 45000, със срок на продължителност три години и на обща стойност 16 531 хил. лв.;

- Договор с „Експрес сервиз“ ООД за извършване на модернизация на дизел-хидравлични локомотиви серия 77 000 за следващите 27 месеца. Общата стойност на договора възлиза на 4 023 хил. лв.;

- Договор с Вагонен завод Интерком АД от месец април 2021 г. за модернизация на 15 броя пътнически вагона В 84 на обща стойност 26 697 хил. лв.;
- Договор с Коловаг АД от месец октомври 2020 г. за преокомплектовка на колооси с нови колела и спиращни дискове и изработване на нови оси на пътнически вагони със срок на продължителност три години и обща стойност 10 897 хил. лв.
- Договор № 279/17.12.2019 г. с „Алстом Транспорт С.А.“ за извършване на техническа поддръжка за 5 годишен период на дизелови мотрисни влакове серия 10 и електрически мотрисни влакове серия 30 и 31 и Обща стойност 136 998 хил. лв.

Към 31 декември 2022 г. Дружеството не е заложило имоти, машини, съоръжения като обезпечение по свои задължения.

Към 31.12.2022 г. предоставените аванси за ремонт на дълготрайни активи са в размер на 22 279 хил. лв. (2021 г.: 31 033 хил. лв.)

## 8. Инвестиции в дъщерни предприятия

Дружеството има следните инвестиции в дъщерни предприятия:

Име на дъщерното предприятие	2022	2022	2021	2021 участие
	‘000 лв.	участие %	‘000 лв.	%
„БДЖ-Булвагон“ АД	176	100 %	26	100%

С решение от 22.12.2022 г. е увеличен с парична вноска капиталът на „БДЖ-Булвагон“ ЕАД, чийто едноличен собственик е "БДЖ - Пътнически превози" ЕООД, от 50 000 (петдесет хиляди) лева на 200 000 (двеста хиляди) лева. Увеличението на капитала се извърши на основание чл. 192, ал. 1, предложение първо от ТЗ и чл. 12, ал. 1, предложение първо от Устава на „БДЖ-Булвагон“ ЕАД - чрез издаване на нови акции, а именно чрез издаване на 3 000 (три хиляди) обикновени, поименни, налични акции с право на глас, всяка с номинална стойност от 50 (петдесет) лева, с обща номинална стойност в размер на 150 000 (сто и петдесет хиляди) лева.

Дружеството е отразено във финансовия отчет на Дружеството по метода на себестойността. Акциите на дъщерното предприятие „БДЖ-Булвагон“ АД не са регистрирани на публична борса и поради тази причина е трудно да бъде установена справедливата им стойност.

През 2022 г. и 2021 г. „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД не е получавало дивиденди.

„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД няма условни задължения или други постри ангажименти, свързани с инвестиции в дъщерни дружества.

С решение на Съвета на Директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД № 200/10.05.2023. г. и протокол от 15.05.2023г. на Управителя на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е взето решение за вливане на дъщерното дружество „БДЖ – Булвагон“ ЕАД в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД по реда на чл. 262 – 263г. от ТЗ.

**9. Лизинг****9.1. Оперативен лизинг като лизингополучател**

Бъдещите минимални плащания по договори за оперативен лизинг на Дружеството са представени, както следва:

	Дължими минимални лизингови плащания		
	До 1 година ‘000 лв.	От 1 до 5 години ‘000 лв.	Общо ‘000 лв.
Към 31 декември 2022 г.	651	2 602	3 253
Към 31 декември 2021 г.	944	3 777	4 721

Лизинговите плащания, признати като разход за периода, възлизат на 783 хил. лв. (2021 г.: 937 лв.). Сумата на начислените за периода разходи е посочена в пояснение 27 на ред Инфраструктурни такси и други услуги от ДП „НК-ЖИ“ на стойност 631 хил. лв. и на ред други 152 хил. лв.

Договорите за оперативен лизинг на Дружеството не съдържат клаузи за условен наем. Нито един от договорите за оперативен лизинг не съдържа опция за подновяване или покупка, клаузи за увеличение или ограничения относно дивиденди, по-нататъшен лизинг или допълнителен дълг.

Дружеството е анализирано договорите за наеми и е установило, че наетите активи не отговарят на критериите за признаване на актив на по МСФО 16 „Лизинг“, за да бъдат признати като активи с право на ползване.

**9.2. Оперативен лизинг като лизингодател**

Приходите от отдадените на оперативен лизинг активи за 2022 г., възлизат на 829 хил. лв. (2021 г.: 778 хил. лв.)

	Минимални лизингови постъпления		
	До 1 година ‘000 лв.	От 1 до 5 години ‘000 лв.	Общо ‘000 лв.
Към 31 декември 2022 г.	728	4 149	4 877
Към 31 декември 2021 г.	661	3 865	4 526

**10. Отсрочени данъчни активи и пасиви**

Отсрочените данъци възникват в резултат на временни разлики и могат да бъдат представени, както следва:

Отсрочени данъчни пасиви / (активи)	01 януари 2022	Признати в другия всеобхватен доход	Признати в капитала	Признати в печалбата или загубата	31 декември 2022
	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.
<b>Нетекущи активи</b>					
Земни	2 979	-	(45)	-	2 934
Имоти, машини и съоръжения	7 201	-	(4)	1 490	8 687
<b>Текущи активи</b>					

## БДЖ – Пътнически превози ЕООД

Финансов отчет

31 декември 2022 г.

Отсрочени данъчни пасиви / (активи)	01 януари 2022	Признати в другия всеобхватен доход	Признати в капитала	Признати в печалбата или загубата	31 декември 2022
Търговски и други вземания	(869)	-	-	5	(864)
Материални запаси	(587)	-	-	13	(574)
<b>Нетекущи пасиви</b>					
Преценка на пенсионни планове	(578)	-	-	(157)	(735)
<b>Текущи пасиви</b>					
Други задължения към персонала (комп. отпуски)	(503)	-	-	13	(490)
Преценка на пенсионни планове	(562)	18	-	(114)	(658)
Провизии за задължения	(256)	-	-	17	(239)
	<b>6 825</b>	<b>18</b>	<b>(49)</b>	<b>1 267</b>	<b>8 061</b>
Признати като:					
Отсрочени данъчни активи	(3 355)				(3 356)
Отсрочени данъчни пасиви	10 180				11 621
<b>Нетно отсрочени данъчни пасиви / (активи)</b>	<b>6 825</b>				<b>8 061</b>

Отсрочените данъци за сравнителния период 2021 г. могат да бъдат обобщени, както следва:

Отсрочени данъчни пасиви / (активи)	01 януари 2021	Признати в другия всеобхватен доход	Признати в капитала	Признати в печалбата или загубата	31 декември 2021
	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.
<b>Нетекущи активи</b>					
Земли	2 983	-	(4)	-	2 979
Имоти, машини и съоръжения	3 968	-	(31)	3 264	7 201
<b>Текущи активи</b>					
Търговски и други вземания	(281)	-	-	(588)	(869)
Материални запаси	(560)	-	-	(27)	(587)
<b>Нетекущи пасиви</b>					
Преценка на пенсионни планове	(459)	-	-	(119)	(578)
<b>Текущи пасиви</b>					
Други задължения към персонала (комп. отпуски)	(445)	-	-	(58)	(503)
Преценка на пенсионни планове	(483)	(44)	-	(35)	(562)
Провизии за задължения	(318)	-	-	62	(256)
	<b>4 405</b>	<b>(44)</b>	<b>(35)</b>	<b>2 499</b>	<b>6 825</b>
Признати като:					
Отсрочени данъчни активи	(2 546)				(3 355)
Отсрочени данъчни пасиви	6 951				10 180
<b>Нетно отсрочени данъчни пасиви / (активи)</b>	<b>4 405</b>				<b>6 825</b>

Сумите, признати в другия всеобхватен доход, се отнасят до преоценките по планове с дефинирани доходи (вж. пояснение 19.2).

Сумата на приспадащите се временни разлики и неизползаните данъчни загуби и кредити, за които в отчета за финансовото състояние не е бил признат отсрочен данъчен актив, възлиза на 2 231 хил. лв. Година на изтичане на срока им е 2026 г. (за 2021 г. – 3 226 хил. лв. с година на изтичане 2025 г.).

## 11. Материални запаси

Материалните запаси, признати в отчета за финансовото състояние, могат да бъдат анализирани, както следва:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Материали и консумативи	28 570	30 193
Стоки	3	5
Незавършено производство	29	140
	<u>28 602</u>	<u>30 338</u>

Материалите и консумативите включват следните позиции:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Резервни части за вагони и локомотиви	21 671	22 564
Резервни части за вагони и локомотиви-втора употреба	3 089	3 537
Горива и смазочни материали	879	859
Работно и униформено облекло	534	821
Инвентарни материали	176	198
Други материали	2 221	2 214
<b>Материали и консумативи</b>	<u>28 570</u>	<u>30 193</u>

През 2022 г. общо 20 982 хил. лв. от материалните запаси са отчетени като разход в печалбата или загубата (2021 г.: 17 932 хил. лв.)

Материалните запаси към 31 декември 2022 г. не са предоставяни като обезпечение на задължения.

През 2022 г. е извършен преглед за обезценка на материалните запаси, в резултат на който не е отчетена обезценка.

## 12. Търговски вземания

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Търговски вземания, брутна сума	767	8 304
Обезценка на търговски вземания	(109)	(5 940)
<b>Търговски вземания</b>	<u>658</u>	<u>2 364</u>

Всички вземания са краткосрочни. Нетната балансова стойност на търговските и други вземания се приема за разумна приблизителна оценка на справедливата им стойност.

Всички търговски вземания на Дружеството са прегледани относно индикации за обезценка. Някои търговски вземания са били обезпечени и съответната натрупана обезценка към 31 декември 2022 г. е в

## БДЖ – Пътнически превози ЕООД

Финансов отчет

31 декември 2022 г.

размер на 109 хил. лв. (2021 г.: 5 940 хил. лв.). Обезценените вземания са били дължими главно от търговски контрагенти, които са имали финансови затруднения. Промените в обезценката на търговските и другите вземания през годината са представени в пояснение 37.2.

Най-значимите търговски вземания към 31 декември са представени, както следва:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
<b>Вземания от чуждестранни железопътни администрации:</b>		
Гръцки железници	42	49
Румънски железници	3	1
Eurail	1	2
Други	2	4
	<b>48</b>	<b>56</b>
<b>Вземания от други търговски контрагенти:</b>		
Овергаз мрежи АД	155	-
Алстом Транспорт СА – клон България	117	141
Релок АД	93	62
РВП София ЕООД	64	44
Министерство на финансите	50	119
ВЗ Интерком АД	29	13
ПИМК Рейл ЕАД	26	1
Интерком ЕООД	14	25
ТБД – Товарни превози ЕАД	8	2
Рейл Карго Керитър – България ЕООД	8	2
Славини-Мрамори и гранити ООД	6	6
Студентски и младежки идентификационни карти ООД	6	1
Други	34	1 892
	<b>610</b>	<b>2 308</b>
<b>Търговски вземания</b>	<b>658</b>	<b>2 364</b>

## 13. Други вземания

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
<b>Текущи:</b>		<b>Преизчислен</b>
Предплатени разходи	3 716	3 885
Данъчни вземания	6 241	8 971
Съдебни и присъдени вземания	1 767	16
Други	1 445	4 411
<b>Общо други вземания</b>	<b>13 169</b>	<b>17 283</b>

Данъчните вземания към 31.12.2022 г. представляват вземания по данък добавена стойност в размер на 6 241 хил. лв. (2021 г.: 8 971 хил. лв).

Предплатени разходи са във връзка с:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
<b>Текущи:</b>		
Вземания по предплатени услуги	3 716	3 885
<b>Общо предплатени разходи</b>	<b>3 716</b>	<b>3 885</b>

Предплатените услуги към 31.12.2022 г. в размер на 25 995 хил. лв. (2021 г.: 34 918 хил. лв.) включват основно: предоставени аванси за ремонт на дълготрайни активи в размер на 22 279 хил.лв. (2021 г.: 31 033 хил. лв.); застраховки към "Дженерали застраховане" АД в размер на 2 089 хил. лв. (2021 г.: 2 031 хил.лв.); застраховки към ЗАД "ОЗК - застраховане" на стойност 250 хил. лв. (2021: 217 хил. лв)

Съдебните и присъдени вземания могат да бъдат представени, както следва:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Съдебни вземания	7 727	58
Обезценка	(5 950)	(42)
	<b>1 767</b>	<b>16</b>
Присъдени вземания	2 478	2 451
Обезценка	(2 478)	(2 451)
	-	-
<b>Общо съдебни и присъдени вземания</b>	<b>1 767</b>	<b>16</b>

Другите вземания се състоят от:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
		<b>Преизчислен</b>
Вземания по липси, начети и рекламации	1 040	144
Данък добавена стойност за следващата година	900	1 325
Вземания по настъпили застрахователни събития	419	-
Компенсация за електроенергия, получена в следваща година	11	1 997
Разчети по дадени гаранции	1	3
Апорт от собственика	-	1 024
Други	167	104
Обезценка	(1 093)	(186)
	<b>1 445</b>	<b>4 411</b>

#### 14. Пари и парични еквиваленти

Парите и паричните еквиваленти включват следните елементи:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Парични средства в банки и в брой в:		
- български лева	46 923	21 325
- евро	494	207
- щатски долари	1	1
- швейцарски франкове	1	1
Други пари и парични еквиваленти	13	110
<b>Пари и парични еквиваленти</b>	<b>47 432</b>	<b>21 644</b>

Към 31 декември 2022 г. блокираните парични средства на Дружеството са в размер на 1 804 хил. лв. (към 31 декември 2021 г. – 642 хил. лв. ). Сумата е блокирана във връзка с наложен обезпечителен заповед на стойност 1 804 хил. л..в.

Дружеството е извършило оценка на очакваните кредитни загуби върху парични средства и парични еквиваленти. Оценената стойност е в размер на 0.06% от брутната стойност на паричните средства,

депозирани във финансови институции, поради което е определена като несъществуваща и не е начислена във финансовите отчети на Дружеството.

#### 15. Активи, класифицирани като държани за продажба

Балансовата стойност на активите и пасивите, предназначени за продажба, могат да бъдат представени, както следва:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
<b>Активи, класифицирани като държани за продажба</b>		
Подвижен състав	387	387
	<b>387</b>	<b>387</b>

По-подробна информация за активите, класифицирани като държани за продажба може да бъде представена, както следва:

Подвижен състав	2022 бр.	2021 бр.
Вагони	44	44

Движението на активите, класифицирани като държани за продажба, включва:

	31.12.2022 ‘000 лв.	31.12.2021 ‘000 лв.
<b>Активи, класифицирани като държани за продажба в началото на периода</b>	387	387
Загуба от обезценка/ възстановяване на загуба от обезценка	-	-
<b>Активи, класифицирани като държани за продажба към 31 декември</b>	<b>387</b>	<b>387</b>

Към 31.12.2022 г. няма активи, които да са били продадени и няма генерирани парични потоци. Ръководството на Дружеството очаква активите да бъдат продадени през 2023 г.

#### 16. Собствен капитал

##### 16.1. Основен капитал

Основният капитал на Дружеството се състои от 1 300 456 на брой напълно платени дяла с номинална стойност в размер на 10 лв. за дял. Всички дялове са с право на глас, на дивиденди и ликвидационен дял от капитала на Дружеството.

Едноличен собственик на капитала е „Холдинг БДЖ“ ЕАД.

	31 декември 2022 Брой дялове	31 декември 2022 %	31 декември 2021 Брой дялове	31 декември 2021 %
„Холдинг БДЖ“ ЕАД	1 300 456	100%	1 300 456	100%
		<b>100</b>		<b>100</b>



**16.2. Резерв от преобразуване**

На 25.01.2011 г. е сключен договор за преобразуване чрез отделяне на имущество между „Холдинг БДЖ“ ЕАД, като преобразуващо се дружество и „БДЖ – Пътнически Превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни Превози“ ЕООД като приемачи дружества. Датата на фактическото преобразуване е 23.05.2011 г. – датата на вписване в Търговския регистър.

С чистата стойност на разликата между правата и задълженията, преминаващи към „БДЖ – Пътнически Превози“ ЕООД е образуван резерв от преобразуване, който към 31 декември 2022 г. е в размер на 83 089 хил. лв. (към 31 декември 2021: 83 089 хил. лв.) в съответствие с чл. 262 ал. 2 от Търговския закон и с решение на Съвета на директорите съгласно чл. 137 т. 4 и т. 7 и във връзка с чл. 147 от Търговския закон.

**16.3. Преоценъчен резерв**

Преоценъчният резерв е формиран от преоценка на земи и железопътен подвижен състав и към 31 декември 2022 г. размерът му е 259 428 хил. лв.

Преоценъчният резерв, формиран от преоценката на земи и железопътен подвижен състав, не се разпределя за дивиденди до изписването на съответния преоценен актив.

Всички суми са в ‘000 лв.

	Преоценъчен резерв
Салдо към 31 декември 2020 г.	260 182
Пренасяне на преоценка в неразпределена печалба	(315)
Салдо към 31 декември 2021 г.	259 867
Пренасяне на преоценка в неразпределена печалба	(439)
Салдо към 31 декември 2022 г.	259 428

**17. Финансиране**

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Финансиране за нетекущи активи – нетекуща част	239 500	237 251
<b>Финансиране – нетекуща част</b>	<b>239 500</b>	<b>237 251</b>
Финансиране за нетекущи активи – текуща част	32 595	22 719
<b>Финансиране – текуща част</b>	<b>32 595</b>	<b>22 719</b>

Отразената в отчета за финансовото състояние нетекуща част на отсроченото финансиране е в размер на 239 500 хил. лв. (2021 г. 237 251 хил. лв.) и представлява частта от полученото финансиране за придобиване на имоти, машини и съоръжения, която ще бъде начислена в отчета за печалбата, загубата и другия всеобхватен доход след следващата финансова година.

Текущата част на отсроченото финансиране в размер на 32 595 хил. лв. (2021 г. 22 719 хил. лв.) е равна на размера на амортизационните отчисления на съответните нетекущи активи, които ще бъдат начислени в следващата финансова година.

Финансирането на оперативната дейност се извършва от държавния бюджет по договор за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България от 25 юни 2010 г. с Министерството на транспорта и съобщенията.

## 18. Провизии

Балансовите стойности на провизиите могат да бъдат представени, както следва:

	Провизии за съдебни дела ‘000 лв.
<b>Балансова стойност към 1 януари 2021 г.</b>	<b>3 183</b>
Допълнителни провизии	60
Използвани суми	(253)
Неизползвани суми	(429)
<b>Балансова стойност към 31 декември 2021 г.</b>	<b>2 561</b>
Допълнителни провизии	11
Използвани суми	(183)
Неизползвани суми	(2)
<b>Балансова стойност към 31 декември 2022 г.</b>	<b>2 387</b>

Провизиите са начислени във съдебни дела, по които Дружеството е ответник.

## 19. Възнаграждения на персонала

### 19.1. Разходи за персонала

Разходите за възнаграждения на персонала включват:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Разходи за заплати	(94 114)	(87 028)
Разходи за социални осигуровки	(24 412)	(22 335)
Обезщетения съгласно Кодекса на труда	(4 386)	(4 120)
Социални разходи	(8 490)	(5 817)
<b>Разходи за персонала</b>	<b>(131 402)</b>	<b>(119 300)</b>

### 19.2. Пенсионни и други задължения към персонала

Пенсионните и други задължения към персонала, признати в отчета за финансовото състояние, се състоят от следните суми:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Обезщетения по Кодекса на труда	7 354	5 781
<b>Нетекущи пенсионни задължения към персонала</b>	<b>7 354</b>	<b>5 781</b>
Обезщетения по Кодекса на труда	6 581	5 623
Други краткосрочни задължения към персонала	13 297	11 661
<b>Текущи пенсионни и други задължения към персонала</b>	<b>19 878</b>	<b>17 284</b>

Текущата част от задълженията към персонала представляват задължения към служители на Дружеството, които следва да бъдат уредени през 2023 г. Други краткосрочни задължения към персонала възникват главно във връзка с натрупани неизползвани отпуски в края на отчетния период и

различни пенсионни плащания. Тъй като нито един служител няма право на по-ранно пенсиониране, останалата част от пенсионните задължения се считат за дългосрочни.

Дружеството е начислило правно задължение за изплащане на обезщетения на наетите лица при пенсиониране в съответствие с изискванията на МСС 19 „Доходи на наети лица” на база актюерски доклад. На база информация от Колективния трудов договор, предоставен от предприятието, изчисленията са направени при следните допускания:

При прекратяване на трудовото правоотношение, след като е придобито право на пенсия за осигурителен стаж и възраст (включително и по чл. 68а от КСО), независимо от основанието за прекратяването, работниците и служителите имат право на обезщетение в размер на 6 брутни заплати, завишение с коефициент 1.5 за служителите пенсиониращи се през 2022 г., ако са работили 20 години в системата на жп транспорта, вкл. последните 10 от трудовия стаж в следните предприятия от системата на държавните железопътни предприятия: НК „БДЖ“, ДП „НКЖИ“, „БДЖ“ ЕАД, „Холдинг БДЖ“ ЕАД, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД и „БДЖ – ТПС/Локомотиви“ ЕООД. Трудовият стаж, придобит в което и да е от посочените дружества, се зачита за трудов стаж по смисъла на чл. 222, ал. 3 от КТ.

	Лихвен процент	До 1 година ‘000 лв.	От 1 до 5 години ‘000 лв.	Общо ‘000 лв.
<b>Към 31 декември 2022 г.</b>				
Дължими обезщетения		7 133	12 749	19 882
Сkonto	1.8502%	(552)	(5 395)	(5 947)
<b>Дисконтирани парични потоци</b>		<b>6 581</b>	<b>7 354</b>	<b>13 935</b>
<b>Към 31 декември 2021 г.</b>				
Дължими обезщетения		6 048	9 312	15 360
Сkonto	0.4424%	(425)	(3 531)	(3 956)
<b>Дисконтирани парични потоци</b>		<b>5 623</b>	<b>5 781</b>	<b>11 404</b>

За оценка на настоящите стойности на очакваните бъдещи задължения за изплащане на очакваните обезщетения при пенсиониране е използван Кредитния метод за прогнозираните единици. Оценката е направена отделно за всяко лице и включва – прогноза за очаквания му трудов стаж в предприятието, очакваното обезщетение при пенсиониране, оценка на заработената част от очакваното обезщетение при пенсиониране и дисконтиране чрез използване на подходящ лихвен процент и предположения за преждевременно отпадане от предприятието поради смърт или други причини.

При определяне на пенсионните задължения са използвани следните актюерски допускания:

1. За служители, пенсиониращи се през 2023 г.: 2 или 9 брутни месечни заплати при придобит трудов стаж 10 години в последните 20 години;
2. За служители, пенсиониращи се през 2024-2027: 2 или 6 брутни месечни заплати при придобит трудов стаж 10 години в последните 20 години;
3. Очакван ръст на брутната заплата - 15.5% за 2023 г. и 8% за периода 2024-2027 г.;
4. Смъртност – таблица за смъртност на общото население на Р. България за 2019-2021 г.;
5. Ежегоден процент на отпадане (съкращения, уволнения, напускане по взаимно съгласие) – 8% ежегодно;
6. Дисконтиран годишен лихвен процент – 1.8502%;
7. Средна възраст за пенсиониране: Мъже – от 64 до 65 години; Жени – от 62 до 63 години;

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

	2022	2021
	ХИЛ. ЛВ	ХИЛ. ЛВ.
<b>Задължения за изплащане на дефинирани доходи към 1 януари</b>	<b>11 404</b>	<b>9 424</b>
Разход за трудов стаж	4 387	4 120
Нетен разход за лихви	235	46
Изплатени доходи	(1 913)	(2 629)
Актьорска печалба/загуба	(178)	443
<b>Задължения за изплащане на дефинирани доходи към 31 декември</b>	<b>13 935</b>	<b>11 404</b>

Ръководството на Дружеството е направило тези предположения с помощта на независими актьорски оценители. Дисконтовите фактори се определят към края на всяка година като се взима предвид доходността на висококачествени корпоративни облигации, които са деноминирани във валутата, в която доходите ще бъдат платени и са с падеж, близък до този на съответните пенсионни задължения. Другите допускания са определени на базата на актуални актьорски предположения и миналия опит на ръководството.

Настоящата стойност на задълженията по планове с дефинирани доходи е оценена по кредитния метод на прогнозираните единици.

Тези допускания са използвани при определянето на размера на задълженията за изплащане на дефинирани доходи за отчетните периоди и се считат за възможно най-добрата преценка на ръководството.

Общата сума на разходите по планове с дефинирани доходи на Дружеството, призната в печалбата или загубата, може да бъде представена, както следва:

	2022	2021
	ХИЛ. ЛВ.	ХИЛ. ЛВ.
Разходи за текущ трудов стаж	4 387	4 120
Нетни разходи за лихви	235	46
<b>Общо разходи, признати в печалбата или загубата</b>	<b>4 622</b>	<b>4 166</b>
<b>Друг всеобхватен доход</b>	<b>178</b>	<b>(443)</b>

Разходите за текущ и минал трудов стаж са включени в „Разходи за персонала“. Нетните разходи за лихви са включени в отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Финансови разходи“.

Значимите актьорски предположения при определянето на задълженията по планове с дефинирани доходи са свързани с дисконтовия процент, очакваното текучество на персонала и средната продължителност на живота. Следващата таблица представя анализ на чувствителността и обобщава ефектите от промените в тези актьорски предположения върху задълженията по планове с дефинирани доходи към 31 декември 2022 г.:

<b>Промени в значими актюерски предположения</b>	<b>‘000 лв</b>	<b>‘000 лв</b>
<b>Ефект от промяна на лихвения процент</b>	<b>Увеличение с 0.25%</b>	<b>Намаление с 0.25%</b>
Промяна на провизията, заделена към 31.12.2022 на задължението за обезщетение при пенсиониране	(70)	70
<b>Ефект от промяна в степените на отпаданията</b>	<b>Увеличение с 1%</b>	<b>Намаление с 1%</b>
Промяна на провизията, заделена към 31.12.2022 на задължението за обезщетение при пенсиониране	(307)	307
<b>Ефект от промяна в степените на смъртност</b>	<b>Увеличение с 0.25%</b>	<b>Намаление с 0.25%</b>
Промяна на провизията, заделена към 31.12.2022 на задължението за обезщетение при пенсиониране	(105)	105

**20. Търговски задължения**

	<b>2022 ‘000 лв.</b>	<b>2021 ‘000 лв.</b>
<b>Текущи:</b>		<b>Преизчислен</b>
Задължения към чуждестранни железопътни администрации	1 167	1 104
Задължения към други контрагенти	17 950	15 611
<b>Текущи търговски задължения</b>	<b>19 117</b>	<b>16 715</b>

Търговските задължения, отразени в отчета за финансовото състояние, включват:

	<b>2022 ‘000 лв.</b>	<b>2021 ‘000 лв.</b>
<b>Задължения към чуждестранни железопътни администрации:</b>		<b>Преизчислен</b>
Гръцки железници	1 090	1 090
Турски железници	10	-
Сръбски железници	4	3
Други	63	11
	<b>1 167</b>	<b>1 104</b>
<b>Задължения към други контрагенти</b>		
Алстом Транспорт СА – клон България	5 949	2 826
НЕК ЕАД предприятие ВЕЦ	5 620	8 060
Лукойл България ЕООД	2 031	1 187
ЖОС Вругки АД	1 797	166
Трафик СОТ ООД	576	547
Коловаг АД	367	184
Чугунолеене Първомай АД	309	254
Енерго Про Продажби АД	203	262
Информационно обслужване АД	123	123
Хидрострой 2020 ЕООД	99	-
Електрохолд Продажби АД / ЧЕЗ Електро България АД	90	204
ЕВН България Електроснабдяване АД	83	196
Други	703	1 602
	<b>17 950</b>	<b>15 611</b>
<b>Търговски задължения</b>	<b>19 117</b>	<b>16 715</b>

Нетната балансова стойност на текущите търговски и други задължения се приема за разумна приблизителна оценка на справедливата им стойност.

**21. Други задължения**

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
		<b>Преизчислен</b>
Присъдени задължения	1 835	1 836
Разчети по гаранции	1 514	1 758
Получени аванси	792	99
Разчети по извън трудови правоотношения	448	408
Данъци върху разходите	172	200
Други	3 861	2 728
	<b>8 622</b>	<b>7 029</b>

**22. Приходи от договори с клиенти**

Дружеството представя приходи от прехвърлянето на стоки и услуги в момент от времето и с течение на времето в следните основни продуктови линии и географски региони:

	Приходи от превози	Продажба на наем	Приходи от ремонтни услуги	Приходи от услуги с тягов подвижен състав и предоставяне на вагони	Приходи от продажба на стоки и материали	Други приходи	Общо
2022	хил. лв.	хил. лв.	хил. лв.	хил. лв.	хил. лв.	хил. лв.	хил. лв.
Брутни приходи	61 319	745	1 560	445	181	161	64 411
Приходи от договори с клиенти	61 319	745	1 560	445	181	161	64 411
Време на признаване на прихода							
<i>В определен момент</i>	-	-	-	-	181	-	181
<i>С течение на времето</i>	61 319	745	1 560	445	-	161	64 230
2021	хил. лв.	хил. лв.	хил. лв.	хил. лв.	хил. лв.	хил. лв.	хил. лв.
Брутни приходи	43 761	605	2 205	986	4 273	23	51 853
Приходи от договори с клиенти	43 761	605	2 205	986	4 273	23	51 853
Време на признаване на прихода							
<i>В определен момент</i>	-	-	-	-	4 273	-	4 273
<i>С течение на времето</i>	43 761	605	2 205	986	-	23	47 580

**Продуктови линии**

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Приходи от превози	61 319	43 761
Приходи от текущи ремонтни услуги	1 560	2 205
Приходи от наем	745	605
Приходи от услуги с тягов подвижен състав и предоставяне на вагони	445	986
Приходи от продажба на стоки и материали	181	4 273
Други	161	23
	<b>64 411</b>	<b>51 853</b>

**23. Други приходи**

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Лихви, глоби и неустойки	8 504	9 561
Спечелени съдебни дела	4 309	41
Приходи от застрахователни събития	295	192
Възстановен акциз	67	-
Безвъзмездно получени активи	28	502
Отписани задължения	-	648
Други приходи	480	477
	<b>13 683</b>	<b>11 421</b>

**24. Приходи от финансиране**

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Финансиране на текуща дейност	196 190	187 683
Финансиране за нетекущи активи	28 960	16 679
Компенсация за електроенергия	39 910	4 943
	<b>265 060</b>	<b>209 305</b>

**25. Печалба от продажба на нетекущи активи**

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Приходи от продажба	502	454
Балансова стойност на продадените нетекущи активи	(453)	(97)
<b>Печалба от продажба на нетекущи активи</b>	<b>49</b>	<b>357</b>

**26. Разходи за материали**

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв. Преизчислен
Електрическа енергия, топлоенергия	(108 666)	(61 781)
Горива	(12 402)	(7 946)
Резервни части	(9 004)	(8 710)
Спомагателни материали	(659)	(387)
Вода	(365)	(344)
Офис материали, образци и консумативи	(337)	(329)
Смазочни материали	(303)	(265)
Инвентар и инструменти	(153)	(145)
Работно облекло	(11)	(6)
Други	(19)	(177)
	<b>(131 919)</b>	<b>(80 090)</b>

**27. Разходи за външни услуги**

Разходите за външни услуги включват:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Инфраструктурни такси и други услуги от ДП „НК-ЖИ“	(17 043)	(33 254)
Разходи за ремонти и поддръжка на дълготрайни активи	(11 622)	(13 559)
Застраховки	(7 131)	(5 167)
Охрана	(3 099)	(1 875)
Услуги, текущо поддържане и ремонти от свързани лица	(1 729)	(1 696)
Транспортни услуги	(671)	(463)
Системна помощ и софтуерно обслужване	(616)	(543)
Разходи за обучение	(523)	(763)
Разходи за такси	(386)	(383)
Почистване, пране и ДДА	(264)	(211)
Разходи за комуникации	(171)	(181)
Граждански договори	(164)	(75)
Разходи за предоставени услуги с локомотиви	(145)	(67)
Юридическо обслужване	(99)	(28)
Разходи за ползвани активи, собственост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД	(58)	(69)
Други разходи за външни услуги	(492)	(605)
	<b>(44 213)</b>	<b>(58 939)</b>

Възнаграждението за независим финансов одит за 2022 г. е в размер на 28 хил. лв. През годината не са предоставяни данъчни консултации или други услуги, несвързани с одита. Настоящото оповестяване е в изпълнение на изискванията на чл. 30 от Закона за счетоводството.

**28. Други разходи**

Другите разходи на Дружеството включват:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв. Преизчислен
Километрично възнаграждение на пътуващ персонал	(6 826)	(6 221)
Разходи за глоби и неустойки	(1 095)	(1 550)
Рейнтигрирана обезценка/(разходи) от обезценка на вземания	(1 042)	(5 919)



	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв. Преизчислен
Други разходи за охрана на труда	(602)	(698)
Разходи за данъци	(275)	(265)
Разходи за загубени дела	(187)	(121)
Разходи за специално и работно облекло	(182)	(345)
Разходи за командировки	(119)	(126)
Разходи за униформено облекло	(94)	(168)
Разходи за брак на материални запаси	(81)	(11)
Разходи за брак на дълготрайни активи	(26)	(360)
Разходи за провизии на задължения	(11)	(60)
Възстановени провизии	2	429
Други разходи	(360)	(156)
	<b>(10 898)</b>	<b>(15 571)</b>

### 29. Финансови приходи и разходи

Финансовите разходи за представените отчетни периоди могат да бъдат анализирани, както следва:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Разходи за лихви от актюерски оценки	(235)	(46)
Загуби от валутни операции	(1)	(4)
Други финансови разходи	(134)	(82)
<b>Финансови разходи</b>	<b>(370)</b>	<b>(132)</b>

Финансовите приходи за представените отчетни периоди могат да бъдат анализирани, както следва:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Приходи от лихви от предоставени заеми на свързани лица	-	46
Приходи от лихви	-	-
<b>Финансови приходи</b>	<b>-</b>	<b>46</b>

### 30. Разходи за данъци върху дохода

Очакваните разходи за данъци, базирани на приложимата данъчна ставка за България в размер на 10 % (2020 г.: 10 %), и действително признатите данъчни разходи в печалбата или загубата могат да бъдат равнени, както следва:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв. Преизчислен
Финансов резултат преди данъчно облагане	(14 554)	(29 980)
Данъчна ставка	10%	10%
Очакван разход за данъци върху дохода	-	-
Данъчен ефект от:		
Увеличения на финансовия резултат за данъчни цели	(64 932)	(58 269)
Намаления на финансовия резултат за данъчни цели	39 078	41 160

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв. Преизчислен
Финансов резултат след преобразуване	11 300	(12 871)
<b>Текущ разход за данъци върху дохода</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Отсрочени данъчни приходи/(разходи):		
Възникване и обратно проявление на временни разлики	(1 267)	(2 499)
<b>Разходи за данъци върху дохода</b>	<b>(1 267)</b>	<b>(2 499)</b>
Отсрочени данъчни разходи , признати директно в другия всеобхватен доход	(18)	44

Пояснение 10 предоставя информация за отсрочените данъчни активи и пасиви, включваща стойностите, признати директно в другия всеобхватен доход.

### 31. Сделки със свързани лица

Свързаните лица на Дружеството включват едноличния собственик на капитала – Холдинг БДЖ ЕАД, едноличния собственик на капитала на дружеството-майка – Министерството на транспорта и съобщенията, дъщерни и асоциирани предприятия, предприятия под общ контрол от групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, други свързани лица под контрола на Министерството на транспорта и съобщенията и ключовия управленски персонал.

Ако не е изрично упоменато, транзакциите със свързани лица не са извършвани при специални условия и не са предоставяни или получавани никакви гаранции.

#### 31.1. Сделки със собственика

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв. Преизчислен
Продажба на услуги на Министерство на транспорта и съобщенията	3 343	571
Получено финансиране за текуща дейност	196 190	187 683
Получено финансиране за ДА	49 000	84 128
Продажба на стоки и услуги на „Холдинг БДЖ“ ЕАД	223	169
Покупка на услуги от Министерство на транспорта и съобщенията	915	998
Покупка на стоки и услуги от „Холдинг БДЖ“ ЕАД	516	2 237

#### 31.2. Сделки с дъщерни предприятия

<i>Продажба на стоки и услуги</i>		
- продажба на услуги на „БДЖ-Булвагон“ АД	74	542
<i>Покупка на стоки и услуги</i>		
- покупки на стоки от „БДЖ-Булвагон“ АД	74	1 007

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

##### Продажба на стоки и услуги

- продажба на услуги на Национална компания “Железопътна инфраструктура”	6 726	5 570
- приходи от продажба на стоки и услуги на “БДЖ Товарни Превози”	3 474	3 144

## ЕООД

- приходи лихви по заем, предоставен на “БДЖ Товарни Превози”		
ЕООД	-	87
- погасени главници по предоставени заеми на “БДЖ Товарни Превози”		
ЕООД	-	183
- продажба на услуги на “Държавно предприятие “Транспортно строителство и възстановяване”	16	49
- продажба на услуги „Български пощи“ ЕАД	6	5

**Покупки на стоки и услуги**

- покупки на услуги от Национална компания “Железопътна инфраструктура”	45 444	56 658
- покупки на стоки и услуги от “БДЖ Товарни Превози” ЕООД	599	470
- покупки на услуги от “Държавно предприятие “Транспортно строителство и възстановяване”	-	6
- покупки на услуги от „Български пощи” ЕАД	19	48

**31.4. Сделки с ключов управленски персонал**

Ключовият управленски персонал на Дружеството включва Управител. Към настоящият момент Дружеството се представява и управлява от Управителя. Възнагражденията на ключовия управленски персонал се състоят от следните разходи:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
Краткосрочни възнаграждения:		
Заплати, включително бонуси	118	187
Разходи за социални осигуровки	8	16
Служебни автомобили	5	12
<b>Общо възнаграждения</b>	<b>131</b>	<b>215</b>

**32. Разчети със свързани лица в края на годината**

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
<b>Нетекущи</b>		
<b>Вземания от:</b>		
- свързани лица под общ контрол		
- “БДЖ Товарни Превози” ЕООД	15 417	12 446
<b>Общо нетекущи вземания от свързани лица</b>	<b>15 417</b>	<b>12 446</b>
<b>Текущи</b>		
<b>Вземания от:</b>		
- собственици		
- “Холдинг БДЖ” ЕАД	2	2
- “Министерство на транспорта и съобщенията”	1 379	746
- дъщерни предприятия		
- “БДЖ Булвагон” АД	378	463
Обезценка	(5)	(3)
- свързани лица в БДЖ - Група		
- “БДЖ Товарни Превози” ЕООД – търговски вземания	2 395	5 427
- други свързани лица под общ контрол		
- “Национална компания “Железопътна инфраструктура”	3 383	5 614

## БДЖ – Пътнически превози ЕООД

## Финансов отчет

31 декември 2022 г.

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
<b>Нетекущи</b>		
Обезценка	-	(43)
- “БДЖ - Кончар” АД	750	750
Обезценка	(750)	(713)
- “Държавно предприятие “Транспортно строителство и възстановяване”	28	34
Обезценка	(26)	(2)
Общо текущи вземания от свързани лица	<u>7 534</u>	<u>12 275</u>
<b>Общо вземания от свързани лица</b>	<u><u>22 951</u></u>	<u><u>24 721</u></u>

Към 31.12.2022 г. в saldoto на вземанията от свързани лица са включени 371 хил. лв., които представляват предоставени аванси на “БДЖ Булвагон” АД за придобиване на нетекущи материални активи.

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв. Преизчислен
<b>Текущи</b>		
<b>Задължения към:</b>		
- <i>собственици</i>		
- “Холдинг БДЖ” ЕАД – търговски задължения	346	225
- “Холдинг БДЖ” ЕАД – по споразумение за поети дългове	8 423	8 423
- Министерство на транспорта и съобщенията	9 474	3 061
- <i>дъщерни предприятия</i>		
- “БДЖ Булвагон” АД	3	181
- <i>свързани лица под общ контрол</i>		
- “БДЖ Товарни Превози” ЕООД	95	147
- <i>други свързани лица под общ контрол</i>		
- Национална компания “Железопътна инфраструктура”	5 119	6 476
- “БДЖ - Кончар” АД	15	15
- “Български пощи” ЕАД	7	38
Общо текущи задължения към свързани лица	<u>23 482</u>	<u>18 566</u>
<b>Общо задължения към свързани лица</b>	<u><u>23 482</u></u>	<u><u>18 566</u></u>

Вземанията на Дружеството от Министерство на транспорта и съобщенията са формирани от: дадена гаранция по Договора за извършване на обществени превозни услуги в размер на 180 хил.лв. и 1 199 хил. лв., представляващи авансово преведени средства за осигурителни вноски и данъци по ЗДДФЛ съгласно ДДС №5/24.06.2020 г. за месец декември 2021 г.

Вземанията на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД от ДП Национална компания “Железопътна инфраструктура” са формирани основно от продадени карти за пътувания по железопътната мрежа.

Вземанията на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД от “БДЖ Булвагон” представляват предоставени аванси за дълготрайни активи.

Вземанията на Дружеството от “БДЖ – Товарни превози” ЕООД са формирани от текущата част по Споразумения от 31.12.2020 г. и от 20.03.2023 г. за разсрочване на непогасени задължения, от продадени карти за пътувания по железопътната мрежа, от извършени услуги и локомотивна тяга.

Задълженията на Дружеството към Министерство на транспорта и съобщенията представляват: 7 916 хил. лв. – неувоената част от отпуснатите капиталови трансфери по ПМС № 31/17.03.2022 г. за изпълнението на държавния бюджет на Република България за 2022 г.; 1 058 хил. лв. санкции за неизпълнение на договора за извършване на обществени превозни услуги за IV тримесечие на 2021 г. и I, II и III тримесечие на 2022 г. и 500 хил. лв. прогнозна санкция за IV тримесечие на 2022 г.

Задълженията на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД към ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“ са текущи и представляват такси за ползване на железопътната инфраструктура.

#### **Предоставени заеми на свързани лица под общ контрол**

На 31.12.2020 г. е подписано споразумение с „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД за разсрочване на непогасени задължения в размер на 14 800 хил. лв. на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД към „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. В споразумението са включени текущи вземания и непогасената главница по договор №190 от 23.10.2014 г. С подписването на споразумението вземанията на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД се обезпечават чрез предоставяне на обезпечение, покриващо 120 % от размера на дълга, под формата на учреден първи по ред залог на активи, собственост на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД. Споразумението влиза в сила от датата на вписване на залога в Централния регистър на особените залози. Вписването е извършено на 11.05.2021 г.

На 20.03.2023 г. е подписано споразумение с „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД за разсрочване на непогасени задължения в размер на 4 622 хил. лв. на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД към „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. В споразумението са включени допълнително натрупани след разсрочването по предходното споразумение текущи задължения. С подписването на споразумението вземанията на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД се обезпечават с активите по споразумението от 31.12.2020 г., върху които е учреден първи по ред залог на активи, собственост на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, вписване на залога в Централния регистър на особените залози на 11.05.2021 г.

#### **Солидарен длъжник по предоставени заеми на Холдинг БДЖ ЕАД**

Въз основа на преобразуването на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, вписано в Търговския регистър при Агенцията по вписванията на 24.05.2011 г., част от имущество му премина към приемащите дъщерни дружества - „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД, съгласно разпределението направено с Договор за преобразуване от 24.01.2011 г.

В договора за преобразуване задълженията, произтичащи от взети кредитни средства, използвани за придобиване и ремонт на дълготрайни материални активи, не са разпределени между участващите в преобразуването дружества, въпреки че тези активи са преминали към приемащите дружества, с оглед извършваната от тях дейност по превоз на товари, съответно на пътници.

С оглед на това, че носители, както на изгодите, така и на рисковете, свързани с дейността и активите, са преминали в приемащите дружества, и предвид разпоредбата на чл.263а, ал.1 от Търговския закон, през 2013 г. и 2014 г., са подписани споразумения между „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ Пътнически превози“, с които дружеството поема изцяло изплащането на задълженията по заемите и финансовия лизинг, както и всички разходи свързани с тяхното обслужване, считано от 24.05.2011 г. за сметка на формирания Резерв от преобразуването, а именно: от резерва от преобразуването, отразен в собствения капитал на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, се прави разпределение в полза на „Холдинг БДЖ“ ЕАД на суми, равняващи се на начислените задължения по съответните заеми, с цел тяхното ефективно погасяване. С отчислените средства „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД намалява „Резерв от преобразуване“, а „Холдинг БДЖ“ ЕАД намалява размера на инвестицията в дъщерните си дружества.

През 2018 г. Дружеството изцяло погасява поетите задължения за изплащане на дългове на компанията майка с изключение на Договор №ЮД57/02.06.2007 г., сключен между „Арвекс“ АД и „БДЖ“ ЕАД за доставка при условията на лизинг на общо 100 броя второкласни пътнически вагони втора употреба, по който договор задълженията на „БДЖ“ ЕАД са продадени от „Арвекс“ АД на „Първа инвестиционна банка“ АД.

Към края на отчетния период остават непогасени задължения към „Холдинг БДЖ“ ЕАД във връзка с поети задължения за изплащане на дългове по финансов лизинг към ПИБ АД. Същото към настоящият момент е обект на съдебен спор между „Холдинг БДЖ“ ЕАД и ПИБ АД.

За Дружеството в зависимост от изхода на съдебното дело е възможно да възникнат допълнителни задължения във връзка с поетите задължения за изплащане на дългове.

### 33. Равнение на задълженията към Холдинг БДЖ ЕАД, произтичащи от финансова дейност

	Дългосрочни заеми към СА	Краткосрочни заеми към СА	Лихви и такси към СА	Общо
	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.
1 януари 2022	-	7 306	1 117	8 423
Парични потоци	-	-	-	-
Непарични промени:	-	-	-	-
31 декември 2022	-	7 306	1 117	8 423

	Дългосрочни заеми към СА	Краткосрочни заеми към СА	Лихви и такси към СА	Общо
	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.
1 януари 2021	-	9 275	1 117	10 392
Парични потоци	-	-	-	-
Непарични промени:				
Погасяване за сметка на собствения капитал	-	(1 969)	(66)	(2 035)
Начисления по метода на ефективен лихвен процент			66	66
31 декември 2021	-	7 306	1 117	8 423

### 34. Безналични сделки

През представените отчетни периоди Дружеството е осъществило следните безналични сделки, при които не са използвани пари или парични еквиваленти и които не са отразени в отчета за паричните потоци:

	2022	2021
	‘000 лв.	‘000 лв.
Погасяване на търговски вземания с търговски задължения	1 502	773
Погасяване на главница по споразумение с увеличение на собствения капитал	-	2 035
Погасяване на предоставени заеми с търговски задължения	-	270
	<b>1 502</b>	<b>3 078</b>

### 35. Провизии, условни пасиви и условни активи

В нормалния ход на дейността за Дружеството възникват съдебни спорове и иски. Според ръководството на Дружеството, разходите, необходими за решаване на тези спорове и иски, няма да окажат съществено влияние върху финансовата позиция и паричните потоци в бъдещи финансови периоди или не могат да бъдат прогнозирани. Към датата на финансовия отчет по-значими съдебни дела, по които Дружеството е страна, са:

Гражданско дело № 8255/2019 г. от Софийски градски съд. Ищец по делото е „ДП НК ЖИ“. Общата стойност на иска е 789 хил. лв. Предмет на иска са обезщетение за причинени вреди, настъпили като последица от дерайлиране на ел. локомотив № 45153.4 и пет вагона в състава на бърз влак № 8601. Ответник по делото е „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД.

Търговски дела 1235/2019, 1979/2019, 1010/2019, 817/2019, 1474/2019, 191/2020, 192/2020, 1407/2020, 1408/2020 и 179/2021 от Софийски градски съд. Ищец по делото е Първа инвестиционна банка. Общата стойност на исковите е 7 519 хил. лв. Предметът на иска се основава на чл.79 и чл.86 от ЗЗД. Ответници по делото са „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД, като трето лице помагач.

Гражданско дело № 10172/2020 г. от Софийски градски съд. Ищци по делото са физически лица. Правно основание на заведеното дело е непозволено увреждане. „ХБДЖ“ ЕАД и „БДЖ –ПП“ ЕООД са трети лица помагачи на ДП НК ЖИ. Цената на иска възлиза на 500 хил. лв.

Търговско дело №20211100902712/2021 г. от Софийски градски съд. Ищец по делото е „Про Трейд Финанс Консулт“ ЕООД в качеството на процесуален субституент на „Гранд Енерджи Дистрибушън“ ЕООД. Правно основание на заведеното дело е чл. 40а, ал. 1 от ЗОЗ и чл.86, ал.1 от ЗЗД за дължима сума за електроенергия за месец юни 2021 г. Цената на иска възлиза на 1 814 хил. лв. По цитираното по-горе търговско дело „БДЖ – ПП“ ЕООД е предявило насрещен иск на основание чл. 92, ал.1 от ЗЗД за дължима сума за неустойки за едностранно прекратяване на договор за доставка на нетна активна електрическа енергия. Цената на иска възлиза на 2 255 хил. лв. „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД и „Гранд Енерджи Дистрибушън“ са осъдени да заплатят цитираните по-горе суми с Решение № 339/13.03.2023 г. на СГС, като не е постановено съдебно прихващане на насрещните вземания и решението е обжалвано от страна на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.

Гражданско дело №20221100109012/2022г. от СГС образувано по искова молба от Първа инвестиционна банка АД. Ответници по делото са „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД. Предмет на иска е парична претенция по чл.49 вр с чл. 45 от ЗЗД (непозволено увреждане)по главния иск и чл. 59 от ЗЗД (неоснователно обогатяване) по евентуалния, както и по чл. 86 от ЗЗД. Цената на главния иск е 1 097 хил. лв., като част от общата претенция в размер на 20 841 хил.лв.

Освен гореописаните дела „БДЖ Пътнически Превози“ ЕООД е ответник и по други дела, които не са съществени заедно и поотделно за финансовия отчет.

Нито един от гореспоменатите иски не е изложен тук в детайли, за да не окаже сериозно влияние върху позицията на Дружеството при разрешаването на споровете.

### 36. Категории финансови активи и пасиви

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

<b>Финансови активи</b>	<b>Пояснение</b>	<b>31 декември 2022 '000 лв.</b>	<b>31 декември 2021 '000 лв.</b>
<b>Преизчислен</b>			
<b>Дългови инструменти по амортизирана стойност:</b>			
Търговски и други вземания (без аванси)	12,13	2 899	4 397
Вземания от свързани лица	32	21 376	23 710
Пари и парични еквиваленти	14	47 432	21 644
		<b>71 707</b>	<b>49 751</b>

<b>Финансови пасиви</b>	<b>Пояснение</b>	<b>31 декември 2022 '000 лв.</b>	<b>31 декември 2021 '000 лв.</b>
<b>Преизчислен</b>			
<b>Финансови пасиви, отчитани по амортизирана стойност:</b>			
Търговски и други задължения (без аванси)	20,21	24 200	22 448
Задължения към свързани лица	32	23 480	18 563
		<b>47 680</b>	<b>41 011</b>

Вижте пояснение 4.13 за информацията относно счетоводната политика за всяка категория финансови инструменти. Методите, използвани за оценка на справедливите стойности на финансови активи и пасиви, отчитани по справедлива стойност, са описани в пояснение 38.1. Описание на политиката и целите за управление на риска на Дружеството относно финансовите инструменти е представено в пояснение 37.

### **37. Рискове, свързани с финансовите инструменти**

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

Дружеството е изложено на различни видове рискове по отношение на финансовите си инструменти. За повече информация относно финансовите активи и пасиви по категории на Дружеството вижте пояснение 36. Най-значимите финансови рискове, на които е изложено Дружеството са пазарен риск, кредитен риск и ликвиден риск.

Управлението на риска на Дружеството се осъществява от централната администрация на Дружеството в сътрудничество Управителя. Приоритет на ръководството е да осигури краткосрочните и средносрочни парични потоци, като намали излагането си на финансови пазари.

Дружеството не се занимава активно с търгуването на финансови активи за спекулативни цели, нито пък издава опции.

Най-съществените финансови рискове, на които е изложено Дружеството, са описани по-долу.

#### **37.1. Анализ на пазарния риск**

Вследствие на използването на финансови инструменти Дружеството е изложено на пазарен риск и по-конкретно на риск от промени във валутния курс, лихвен риск, както и риск от промяната на конкретни цени, което се дължи на оперативната и инвестиционната дейност на Дружеството.

##### **37.1.1. Валутен риск**

По-голямата част от сделките на Дружеството се осъществяват в български лева. Чуждестранните трансакции на Дружеството, деноминирани главно в евро не излагат Дружеството на валутен риск.



**37.1.2. Лихвен риск**

Лихвеният риск за Дружеството е свързан най-вече с търговските задължения, при които при просрочие се дължат лихви. Дружеството не е изложено на лихвен риск, поради факта че няма дългосрочни финансираня. Всички други финансови активи и пасиви на Дружеството са с фиксирани лихвени проценти.

**37.2. Анализ на кредитния риск**

Кредитният риск представлява рискът даден контрагент да не заплати задължението си към Дружеството. Дружеството е изложено на този риск във връзка с различни финансови инструменти, като възникване на вземания от клиенти, депозирани средства и други. Излагането на Дружеството на кредитен риск е ограничено до размера на балансовата стойност на финансовите активи, признати в края на отчетния период, както е посочено по-долу:

	31 декември 2022 ‘000 лв.	31 декември 2021 ‘000 лв.
<b>Дългови инструменти по амортизирана стойност:</b>		<b>Преизчислен</b>
Търговски и други вземания (без аванси)	2 899	4 397
Вземания от свързани лица	21 376	23 710
Пари и парични еквиваленти	47 432	21 644
<b>Балансова стойност</b>	<b>71 707</b>	<b>49 751</b>

Дружеството редовно следи за неизпълнението на задълженията на свои клиенти и други контрагенти, установени индивидуално или на групи, и използва тази информация за контрол на кредитния риск. Когато разходите не са прекалено високи, се набавят и използват данни за кредитен рейтинг от външни източници или финансови отчети на клиентите и другите контрагенти. Политика на Дружеството е да извършва трансакции само с контрагенти с добър кредитен рейтинг. Ръководството на Дружеството счита, че всички гореспоменати финансови активи, които не са били обезценявани или са с настъпил падеж през представените отчетни периоди, са финансови активи с висока кредитна оценка.

Дружеството не е предоставяло финансовите си активи като обезпечение по сделки.

Промените в обезценката на търговските вземания, вземания от свързани лица и други вземания през годината са, както следва:

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв.
<b>Обезценка на 1 януари</b>	<b>9 380</b>	<b>3 492</b>
Отписани несъбираеми вземания	-	(31)
Загуба от обезценка	1 102	5 945
Възстановяване на загуба от обезценка	(60)	(26)
<b>Обезценка към 31 декември</b>	<b>10 422</b>	<b>9 380</b>

По отношение на търговските и други вземания Дружеството не е изложено на значителен кредитен риск към нито един отделен контрагент или към група от контрагенти, които имат сходни характеристики. Търговските вземания се състоят от малък брой клиенти в различни индустрии и географски области. На базата на исторически показатели, ръководството счита, че кредитната оценка на търговски вземания, които не са с изтекъл падеж, е добра.

Дружеството е обезценило вземане от свой доставчик, формирано от неустойка за неизпълнение на договорни задължения.

Кредитният риск относно пари и парични еквиваленти, средства на паричния пазар, необезпечени облигации и деривативни финансови инструменти се счита за несъществен, тъй като контрагентите са банки с добра репутация и висока външна оценка на кредитния рейтинг.

Балансовите стойности на финансовите активи, описани по-горе, представляват максимално възможното излагане на кредитен риск на Дружеството по отношение на тези финансови инструменти.

### 37.3. Анализ на ликвидния риск

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

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

	31 декември 2022 г.		31 декември 2021 г.	
	Текущи	Нетекущи	Текущи	Нетекущи
	До 1 година	От 1 до 5 години	До 1 година	От 1 до 5 години
	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.
	<b>Преизчислен</b>			
Търговски и други задължения (без аванси)	24 200	-	22 448	-
Задължения към свързани лица	23 480	-	18 563	-
<b>Общо</b>	<b>47 680</b>	<b>-</b>	<b>41 011</b>	<b>-</b>

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

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

При оценяването и управлението на ликвидния риск Дружеството отчита очакваните парични потоци от финансови инструменти, по-специално наличните парични средства и търговски вземания. Наличните парични ресурси и търговски вземания не надвишават значително текущите нужди от изходящ паричен поток. Съгласно сключените договори всички парични потоци от търговски и други вземания са дължими в срок до един месец.

### 38. Оценяване по справедлива стойност

#### 38.1. Оценяване по справедлива стойност на финансови инструменти

Финансовите активи и пасиви, отчитани по справедлива стойност в отчета за финансовото състояние, са групирани в три нива съобразно йерархията на справедливата стойност. Тази йерархия се определя въз основа на значимостта на входящата информация, използвана при определянето на справедливата стойност на финансовите активи и пасиви, както следва:

1 ниво: пазарни цени (некоригирани) на активни пазари за идентични активи или пасиви;

2 ниво: входяща информация, различна от пазарни цени, включени на ниво 1, която може да бъде наблюдавана по отношение на даден актив или пасив, или пряко (т. е. като цени) или косвено (т. е. на база на цените); и

3 ниво: входяща информация за даден актив или пасив, която не е базирана на наблюдавани пазарни данни.

Даден финансов актив или пасив се класифицира на най-ниското ниво на значима входяща информация, използвана за определянето на справедливата му стойност.

### 38.2. Оценяване по справедлива стойност на нефинансови активи

Следната таблица представя нивата в йерархията на нефинансови активи към 31 декември 2022 г. и 31 декември 2021 г., оценявани периодично по справедлива стойност:

31 декември 2022 г.	Ниво 3 '000 лв.
<b>Имоти, машини и съоръжения:</b>	
- подвижен състав (локомотиви и вагони)	407 565
- земя	32 149
<b>31 декември 2021 г.</b>	<b>Ниво 3 '000 лв.</b>
<b>Имоти, машини и съоръжения:</b>	
- подвижен състав (локомотиви и вагони)	405 949
- земя	32 602

Справедливата стойност на земята и подвижния състав на Дружеството е определена на базата на доклади на независими лицензирани оценители. Последната преоценка на имоти, машини и съоръжения е извършена към 31.12.2020 г.

В експертната оценка за определяне справедливата стойност към 31.12.2020 г. на клас ДМА, включващ „земи, локомотиви, пътнически и товарни вагони“, независимият оценител е използвал следните методи за определяне на справедливите пазарни стойности:

За клас земи е използван методът на посредственото сравнение. Този метод се базира на информация за детайлно извършени продажби или оферти за продажби на подобни имоти, с характеристики близки до тези на оценявания имот като: местоположение, изградена инфраструктура и други.

За клас ДМА - локомотиви, товарни/пътнически вагони е използван методът на амортизирана възстановителна стойност. При този метод пазарната стойност се определя на база стойността на оценявания актив като нов към датата на оценката и обезценена, поради физическото, моралното и икономическото му изхабяване. За определяне стойността на актива като нов се прилагат следните концептуални подходи:

- ✓ Възстановителна стойност;
- ✓ Морално изхабяване;
- ✓ Икономическо изхабяване.

### 39. Политика и процедури за управление на капитала

Целите на Дружеството във връзка с управление на капитала са:

- да осигури способността на Дружеството да продължи да съществува като действащо предприятие; и

- да осигури адекватна рентабилност за собствениците, като определя цената на продуктите и услугите си в съответствие с нивото на риска.

Дружеството наблюдава капитала на базата на съотношението на коригирания капитал към нетния дълг.

Дружеството определя коригирания капитал на основата на балансовата стойност на собствения капитал и субординирания дълг, представени в отчета за финансовото състояние.

Субординираният дълг включва необезпечените заеми или такива, които са със следващи по ред ипотека или залог върху имуществото на Дружеството.

Нетният дълг включва сумата на всички задължения, намалена с балансовата стойност на парите и паричните еквиваленти.

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

	2022 ‘000 лв.	2021 ‘000 лв. Преизчислен
Собствен капитал	233 531	249 142
<b>Коригиран капитал</b>	<b>233 531</b>	<b>249 142</b>
Общо задължения	88 901	74 761
- Пари и парични еквиваленти	(47 432)	(21 644)
<b>Нетен дълг</b>	<b>41 469</b>	<b>53 117</b>
<b>Съотношение на коригиран капитал към нетен дълг</b>	<b>1:0.18</b>	<b>1:0.21</b>

#### 40. Събития след края на отчетния период

С решение на Съвета на Директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД № 200/10.05.2023. г. и протокол от 15.05.2023г. на Управителя на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е взето решение за вливане на дъщерното дружество „БДЖ – Булвагон“ ЕАД в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД по реда на чл. 262 – 263т. от ТЗ.

На 20.03.2023 г. г. е подписано споразумение с „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД за разсрочване на непогасени задължения в размер на 4 622 хил. лв. на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД към „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. В споразумението са включени допълнително натрупани след разсрочването по предходното споразумение текущи задължения. С подписването на споразумението вземанията на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД се обезпечават с активите по споразумението от 31.12.2020 г., върху които е учреден първи по ред залог на активи, собственост на „БДЖ -Товарни превози“ ЕООД, вписване на залога в Централния регистър на особените залози на 11.05.2021 г

Не са възникнали други коригиращи събития и други значителни некоригиращи събития между датата на съкратения финансовия отчет (неодитиран ) и датата на одобрението му за публикуване.

#### 41. Одобрение на финансовия отчет

Финансовият отчет към 31 декември 2022 г. (включително сравнителната информация) е одобрен и приет от Управителя на Дружеството на 21.07.2023 г.