информация от ДП НКЖИ съгласно изискванията на чл. 42, ал. 1 от правилника за прилагане на закона за публичните предприятия

Национална компания „Железопътна инфраструктура", в качеството си на основен управител на железопътната инфраструктура на Република България изгражда, поддържа, развива, обновява и модернизира железопътната инфраструктура, управлява системите за контрол и безопасност на движението и предоставя на железопътните предприятия достъп до инфраструктурата.

Като управител на железопътната инфраструктура на Република България НКЖИ осигурява достъп по недискриминационен начин на железопътните предприятия до железопътната инфраструктура, до обслужващите съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги, за което получава съответни приходи.

Услугите, които НКЖИ предоставя на железопътните превозвачи, са посочени в Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура.

ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ:

Текущо финансово състояние и прогноза към 31.12.2021 година:

Финансирането на дейностите по поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура се извършва от: държавния бюджет; средства по програми на Европейския съюз; приходи от инфраструктурни такси за достъп и използването ѝ, приходи от цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, приходи от търговска дейност, приходи от услуги по ценова листа.

На основание на Договора между Република България и НКЖИ със Закона за Държавния бюджет на Република България за 2021 г., на предприятието са предоставени, капиталов трансфер в размер на 137 832 хил. лв. и 191 946 хил лв. субсидия.

За 2022 г. от новия бюджет се очаква предприятието да получи 140 000 хил. лв. капиталов трансфер, 190 000 хил лв. субсидия, и допълнителни около 88 810 хил. лв., като част от тях са за намаление на инфраструктурните такси и компенсация за повишението на минималната работна заплата за страната. В момента се прави анализ на цялостното финансово състояние.

Очакваните приходи от оперативна дейност без отчетените приходи за финансиране за 2021 г. са в размер на 160 328 хил. лв., от които 67 027 хил. лв. приходи от инфраструктурни такси и 39 893 хил. лв. приходи от разпределение на тягова ел. енергия.

Прогнозните приходи за 2022 г. са в размер на 157 242 хил. лв.

Очакваните разходи за оперативна дейност без отчетените разходи за амортизации за 2021 г. са в размер на 330 248 хил. лв., от които 217 883 хил. лв. са разходи за персонал.

Прогнозните разходи за 2022 г. са в размер на 363 212 хил. лв., като 240 040 хил. лв. са разходи за персонал, изчислени на база увеличението на МРЗ от 01.04.2022 г.

В края на 2021 г. ***управляваните активи*** от НКЖИ се очаква да бъдат в размер на около 4 462 867 хил. лв., като през 2022 г. ще достигнат до 4 673 268 хил. лв., което изисква завишение на ресурсите за поддържането им.

Собственият капитал към 31.12.2021 г. по балансова стойност се очаква да бъде в размер на 1 251 713 хил. лв.

Търговски и други вземания на НКЖИ към 31.12.2021 г. по балансова стойност се очакват в размер на 111 941 хил. лв. В структурата на вземанията най-голям дял заемат вземанията от клиенти в размер на 93 249 хил. лв., като от тях 85 829 хил. лв. или 92% са вземанията от Холдинг БДЖ ЕАД и дъщерните му дружества. Към 22.02.2022 г. дължимата сума към инфраструктурния оператор от страна на превозвача е 81 324 хил. лв.

Търговските и други задължения на НКЖИ към 31.12.2021 г. се очакват в размер на 45 844 хил. лв. С оглед недопускане забавяне на плащанията във времето е създадена финансово-оперативна организация за съгласуване нивото на извършена работа и преглед на всички текущи документи. Национална компания „Железопътна инфраструктура" се очаква да приключи 2021 г. с ***текуща загуба*** след данъци в размер на 14 445 хил. лв.

Техническо състояние

Техническото състояние на железопътната инфраструктура отговаря на заложените в Графика за движение на влаковете скорости и гарантира безопасната й и надеждна експлоатация. Състоянието на железния път и съоръженията се обуславя от годишния брутен тонаж на превозите и от обема и качеството на извършените ремонтни работи през предходните години. Съгласно заложените скорости в графика за движението на влаковете, то осигурява висока степен на безопасност и надеждност. Дейностите по поддържането на горното строене на железния път са насочени основно към подобряване на състоянието на релсо-траверсовата скара и баластовата призма. Общото състояние на железния път се измерва, чрез пътеизмерителна лаборатория в бална оценка от измерването на геометрията на железния път и е един от водещите показатели за постигане на целите. С прилагането на по-тежък тип горно строене с релси 60Е1 се постигат до два пъти по ниски разходи за поддържане на железния път, свързани с удължаване на жизнения цикъл на релсите и траверсите и на сроковете между работата на ТПМ (пресяване и подбиване на баластовата призма).

Национална компания „Железопътна инфраструктура" съгласно издадената й лицензия за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, чрез поделение „Електроразпределение", експлоатира и поддържа съществуващите трансформиращи, комутационни и преносни съоръжения, създава и одобрява технически изисквания за изграждане и обновяване на нови съоръжения с цел непрекъснато и ефективно трансформиране и транспортиране на тягова електрическа енергия до специфичните потребители на услугата. Чрез поддържане на висока степен на техническа готовност на съоръженията се осигурява надеждно, непрекъснато и качествено електрозахранване на подвижния тягов състав, както и на нетяговите консуматори, свързани с безопасността на железопътния транспорт.

Осигурителната техника осъществява контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура (светофори и стрелки), чрез гарови централизации (механични, електромеханични, релейни и компютърни) и междугаровите системи (автоблокировка, полуавтоматична блокировка), контрол и управление на скоростта на движение на влаковете чрез системата АЛС/ETCS и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете (ДЦ). Състоянието на осигурителната техника влияе пряко върху безопасността, качеството и ефективността на железопътната услуга, затова ДПНКЖИ, полага изключителни грижи за нейното поддържане за безотказна работа и недопускане на „опасни откази" . Системата за сигнализация осигурява управлението и контрола на движението на железопътните возила, в съответствие с установените изисквания за безопасност, което определя нейната изключителна значимост за железопътната инфраструктура при осъществяване на превозния процес.

ЦЕЛИ:

Стратегически

- ✓ постигане на конкурентни и по-високи проектни скорости по съществуващата железопътна мрежа и развитие на бизнес ориентирани трасета;
- ✓ осигуряване на безопасен и сигурен железопътен транспорт;
- ✓ съхранение на активите, предоставени от държавата за управление от НКЖИ;
- ✓ оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура;
- ✓ въвеждане на енергоефективни технологии и използване на възобновяеми енергийни източници;

- ✓ намаляване на загубите от инциденти и намаляване на времето за отстраняване на последиците;
- ✓ развитие на железопътната инфраструктура и обновяване на железопътните линии, разположени по международни железопътни коридори;
- ✓ повишаване на конкурентоспособността в параметри качество и ефективност;
- ✓ провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване на потребностите на клиентите от качествено обслужване – сигурност, надеждност, непрекъснатост и екологичност на предоставяните услуги;
- ✓ въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията;
- ✓ въвеждане на нови услуги и дейности;
- ✓ въвеждане на енергоефективни технологии и използване на възобновяеми енергийни източници;
- ✓ привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси;
- ✓ провеждане на гъвкава тарифна политика;
- ✓ създаване на конкурентни условия за комбинираните превози, чрез развитие на терминалната инфраструктура;
- ✓ успешно и ефективно усвояване на средствата от Европейските структурни инвестиционни фондове (ЕСИФ);
- ✓ подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

Пазарни

- ✓ създаване на условия за привличане на нови клиенти – оператори, чрез модернизацията на участъци от железния път, управление на движението на влаковете, чрез съвременни системи за контрол и управление, и повишаване средните скорости за движение по железопътната мрежа, както за пътническите, така и за товарните влакове, предоставяни на конкурентни цени;
- ✓ предоставяне на нови услуги, за увеличение на приходите от допълнителни и спомагателни услуги и/или предоставяне на съществуващите услуги на нови клиенти;
- ✓ оптимизиране на разходите и приходите от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт;
- ✓ повишаване на качеството и ефективността на железопътната инфраструктура, чрез ремонт на железопътните линии за възстановяване на проектните скорости и изграждане/модернизиране на трасета, позволяващи високи скорости и намалено времепътуване;
- ✓ повишаване точността на движение на товарни и пътнически влакове;
- ✓ изграждане на железопътни връзки с нови обекти/индустриални клонове, генериращи товари и/или пътници;
- ✓ модернизиране на приемните здания и площите около тях в гари по определени приоритети (гранични гари, интерсити гари, централни гари в големи градове и др.) за привличане на повече пътници към железопътния транспорт и осигуряване на достъп на лицата с намалена подвижност;
- ✓ изготвяне на предложения за отдаване на концесия на малодеятелни железопътни линии и на приемните здания на основните железопътни гари, за намаляване на разходите;
- ✓ закриване на нерентабилни линии/участъци, които могат да бъдат по-ефективно обслужвани от други видове транспорт, за намаляване на публичните разходи за транспорт на ниво държава;
- ✓ изграждане на интермодални терминали и товарни селища или участие в изграждането на такива, с цел увеличение на приходите от такси и допълнителни дейности;

- ✓ сътрудничество с управителите на инфраструктура на европейско равнище за да се увеличат ефектите от дейността по управление на железопътната инфраструктура на база „добри практики".

Финансови

- ✓ намаляване на загубата от дейността чрез балансиране на салдото на Управителя на инфраструктурата;
- ✓ намаляване периода за събиране на вземанията от клиенти и техния размер;
- ✓ намаляване на текущите вземания от клиенти и доставчици;
- ✓ намаляване на текущите задължения към доставчици, клиенти и персонал;
- ✓ увеличаване на производителността на труда;
- ✓ усъвършенстване планирането на финансовите средства, прозрачност и по-добро финансово управление, чрез въвеждане на системи за управление и контрол на дейността;
- ✓ ръст на другите приходи от дейността, вкл. изваждане на неоперативни дълготрайни материални активи (ДМА) – публична собственост от баланса на НКЖИ.

СТРАТЕГИЯ:

Европейска стратегическа рамка

Европейски зелен пакт; Бяла книга за бъдещето на Европа – размисли и сценарии за ЕС-27 до 2025г."; Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа; Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010г, относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз; внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS); съвместно предприятие Shift2Rail – с Регламент (ЕС) № 642/2014 на Съвета от 16 юни 2014 г.

Военна мобилност и транспорт

План за действие за военната мобилност в ЕС от 28 март 2018г. Решение № 442 на Министерския съвет от 08.06.2021 г. относно Национален план за действие за повишаване на военната мобилност.

Програмен период 2021-2027 г.

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

Програма транспортна свързаност 2021-2027 г. (ПТС)

Приоритетите на ПТС 2021-2027 г. допринасят за реализацията на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортния сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на транспортния сектор. Предвидените инвестиции насърчават употребата на екологосъобразни видове транспорт и алтернативни горива, подобряват качеството на пътната инфраструктура и допринасят

за намаляване на вредното въздействие върху околната среда на транспорта. Една от основните задачи, дефинирани в стратегията е навременното завършване на TEN-T мрежата и цифровата трансформация. За изпълнението й ще допринесат предвидените инвестиции по ПТС 2021-2027 г. за развитие на TEN-T мрежата на територията на страната и за внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи във видовете транспорт.

Програмата ще допринесе и за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика, дефинирани в „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", а именно „Повишаване на ефективността и конкурентноспособността на транспортния сектор", „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност" и „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор".

Механизъм за свързване на Европа-2

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

Национален план за възстановяване и устойчивост

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

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

НКЖИ участва с 2 големи инвестиционни проекта на обща индикативна стойност около 256 млн. лв., които допринасят за изпълнението на всяка една от заложените цели. Очаква се одобрение от ЕК на окончателната версия на документа, както и на окончателния обхват на проектите на НКЖИ.

<u>ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА:</u>

- ✓ Изменение на нормативната уредба, отнасяща се до осъществяване на инфраструктурни линейни обекти;
- ✓ Завършване на всички отчуждителни процедури, навременно издаване на разрешения за строеж и наваксване на забавянията в изпълнението на проектите;
- ✓ Последици от Ковид пандемията и настоящата обстановка, свързана с военните действия в Украйна и въведените от ЕС санкции към Русия;

- ✓ Драстично повишаване цената на материали, стоки и услуги, използвани в строителството или поддръжката на активите на предприятието, свързани с веригата на доставки, повишените цени на енергийните източници и военните действия на територията на Европа;
- ✓ Привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси;
- ✓ Използване и внедряване на съвременни техники, технологии, програмни продукти и иновации;
- ✓ Годината е една от тези в три годишния период (2021 г.-2023 г.), която е с изключително голяма важност за ДП НКЖИ като Бенефициент на средства от ЕСИФ. 2022г е година, в която ще се изпълняват проекти от програмен период 2014-2020 г., а от друга страна ще трябва да стартира изпълнението на проекти от периода 2021-2027 г., като в същото време ще стартира изпълнението на нов Механизъм за възстановяване и устойчивост