



Годишен доклад за дейността
Доклад на независимия одитор
Финансов отчет

„БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД

31 декември 2014г.



Съдържание

Страница

Годишен доклад за дейността	-
Доклад на независимия одитор	-
Отчет за финансовото състояние	1
Отчет за всеобхватния 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

ул. “Иван Вазов” № 3, София 1080, България

тел.: (+359 2) 932 41 90

факс: (+359 2) 987 88 69

bdz_passengers@bdz.bg

www.bdz.bg



АНАЛИЗ

за дейността

на „БДЖ – Пътнически превози”

ЕООД

за 2014 година

юни 2015г., София

Съдържание

1. Анализ на вътрешните и международни железопътни превози на пътници, извършвани от „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД за 2014 г.	3
1.1. Макроикономическа среда.....	3
1.2. Анализ на производствената дейност за 2014 г.	4
1.3. Превоз на пътници във вътрешно съобщение	5
1.4. Превоз на пътници в международно съобщение	14
1.5. Анализ на качеството на пътническите превози	18
1.6. Транспортен пазар и конкуренция	27
1.7. Анализ на конкуренцията на железопътните пътнически превози	28
1.8. Фактори влияещи на обема на превозите.....	31
1.9. Мерки за подобряване на предлаганата превозна услуга.....	31
2. Финансов анализ на дейността на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД	32
2.1. Обемни показатели	35
2.2. Приходи	38
2.3. Разходи.....	39
3. Превози обект на Договор за ЗОУ	45
3.1. Стандарти за надежност, капацитет и качество на услугите	45
3.2. Обемно-икономически показатели на пътнически превози, обект на ЗОУ	47
3.3. Отчет за приходите и разходите по отчет за 2014г.	49
4. Ремонтна дейност	56
5. Инвестиции	60
6. Отчет за финансовото състояние	61
7. Основни проблеми и рискове през 2014г.....	62

1. Анализ на вътрешните и международни железопътни превози на пътници, извършвани от „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД за 2014 г.

1.1. Макроикономическа среда¹

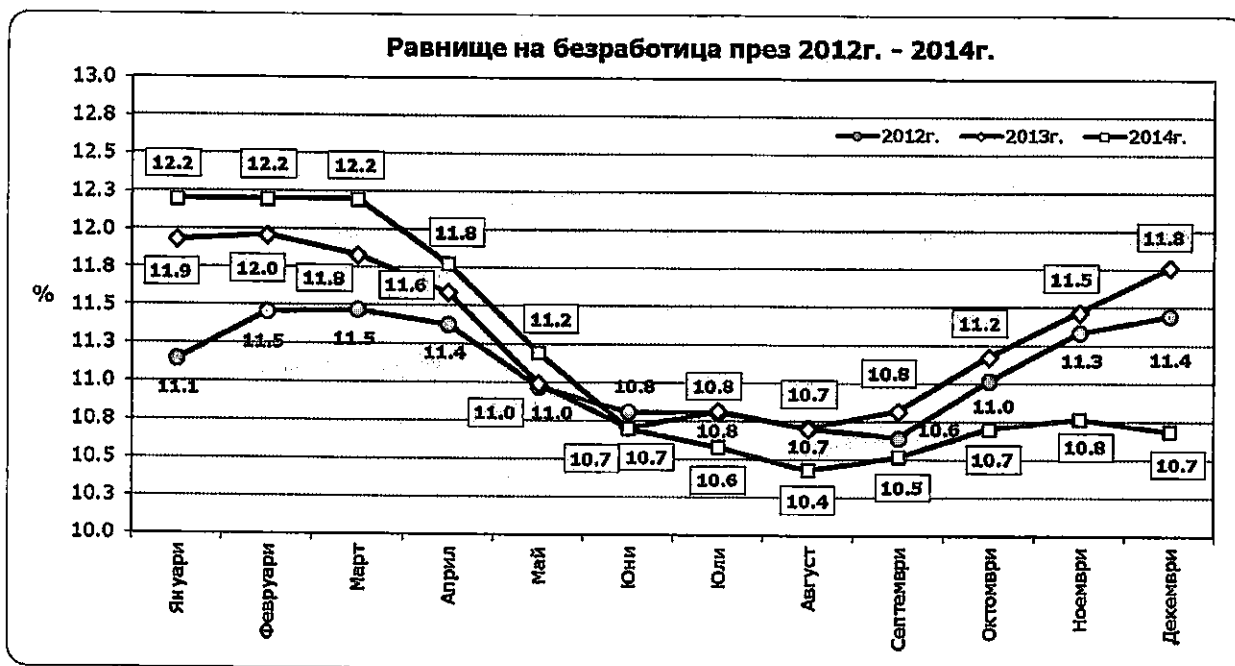
Стопанска конюнктура

Общият показател на бизнес климата /претеглена средна аритметична на четири отраслови показателя: промишленост, строителство, търговия на дребно и сектора на услугите/ се понижава с 1.1 пункта спрямо равнището си от месец ноември 2014 г., което се дължи на по-неблагоприятните очаквания и прогнози относно състоянието на предприятията в строителството и в търговията на дребно.

Бизнес климатът за сектора на промишлеността и в услугите се повишава с 2.4 пункта и за двата показателя. Спад е регистриран в строителството – 8.2 пункта и в търговията на дребно – 4.6 пункта. Основен фактор, затрудняващ дейността на бизнеса остава несигурната икономическа среда и недостатъчното търсене.

Пазар на труда и ниво на безработица

Равнището на безработица през декември 2014 г. е 10.7% и намалява с 0.1 процентни пункта спрямо ноември. В сравнение с декември 2013г. равнището на безработица е значително по-ниско - с 1.1 процентни пункта.



¹ Източник: НСИ, Агенция по заетостта

През декември 2014г. се наблюдава необичаен спад на броя на регистрираните безработни и равнището на безработица спрямо предходния месец. Фактор за това е и по-малката субсидирана заетост през годината, поради което в края на периода се освобождават от работа много по-малко лица. Изходящият поток от безработни намалява слабо.

В сравнение с началото на годината безработните намаляват с над 50 хиляди лица, докато през декември на предходната година намалението спрямо началото на годината е било с около 5500 лица.

Продължава наблюдаваната от началото на годината тенденция на намаление, спрямо същия месец на 2013г., на освободените лица от реалната икономика, респективно, намалява и входящият поток от безработни (с над 8.5 хиляди за декември). Същевременно, на годишна база продължава тенденцията на подобряване на показателите за първичния пазар, която се проявява в по-големия брой на заявените работни места в бюрата по труда и на постъпилите на работа безработни в реалната икономика. В резултат, равнището на безработица през последните шест месеца е по-ниско на годишна база, независимо, че в субсидирана заетост работят средно около 37 хиляди лица по-малко.

Според последните данни на Евростат за месец ноември 2014г. равнището на младежка безработица до 24 години в България е 21.4%, при средно равнище на младежка безработица до 24 години за ЕС-28 (21.9%), т.е. равнището на младежка безработица до 24 години в България е с 0.5 процентни пункта по-ниско от средноевропейското.

Инфлация

Хармонизираният индекс на потребителските цени за декември 2014 г. спрямо ноември 2014 г. е 100.3%, т.е. месечната инфлация е 0.3%. Инфлацията от началото на годината (декември 2014 г. спрямо декември 2013 г.) е минус 2.0%.

Средногодишната инфлация за периода януари - декември 2014 г. спрямо януари - декември 2013 г. е минус 1.6%.

Според ХИПЦ през декември 2014 г. спрямо предходния месец цените на стоките и услугите в потребителските групи са се променили, както следва:

- Намаление на цените на хранителни продукти и безалкохолни напитки (0.6%); облекло и обувки (0.7%); жилищно обзавеждане, домакински уреди и принадлежности и обичайно поддържане на дома (0.2%); съобщения (0.1%); разнообразни стоки и услуги (0.1%).

- Увеличение на цените за транспорт (1.5%); развлечения и култура (2.9%); ресторанти и хотели (1.4%).

- Запазване на цените на равнище от предходния месец на алкохолни напитки и тютюневи изделия; жилища (наеми, текущ ремонт и поддържане), вода, електроенергия, газ и други горива; здравеопазване; образование.

1.2. Анализ на производствената дейност за 2014 г.

Изпълнение на основните обемни и икономически показатели

Превоз на пътници

Отчет за дванадесетте месеца на 2013 г. – 26 071.4 хил.пътници

План за дванадесетте месеца на 2014 г. – 25 256.9 хил.пътници

Отчет за дванадесетте месеца на 2014 г. – 24 627.2 хил.пътници

През 2014 г. са превозени 1 444.19 хил. пътници по-малко в сравнение със същия период на 2013 г. или намаление от 5.5%. Изпълнението спрямо плана е 97.5%.

Пътниккилометрова работа

Отчет за дванадесетте месеца на 2013 г. – 1 825.9 млн. пътниккилометри

План за дванадесетте месеца на 2014 г. – 1 751.5 млн. пътниккилометри

Отчет за дванадесетте месеца на 2014 г. – 1 702.25 млн. пътниккилометри

През периода януари – декември на 2014 г. са реализирани 123.7 млн. пътниккилометри по-малко в сравнение с януари – декември 2013 г. или намаление от 6.8%. Спрямо плана за 2014 г. изпълнението е 97.2%.

*Планът за обемно-икономическите показатели по месеци за 2014 г. беше актуализиран през месец август 2014 г.

Отчет на изпълнението на основните обемни показатели на дейността по превоз на пътници за 2014 г. в сравнение с 2013 г. е показан в следващите таблици:

Вътрешни и международни превози

ПЕРИОД ЯНУАРИ - ДЕКЕМВРИ	ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ					ПЪТНИККИЛОМЕТРИ				
	Отчет 2013	План 2014	Отчет 2014	% Отчет/План	% Отчет 2014/ Отчет 2013	Отчет 2013	План 2014	Отчет 2014	% Отчет/План	% Отчет 2014/ Отчет 2013
ОБЩО	26 071 404	25 256 883	24 627 213	97,5%	94,5%	1 825 915 611	1 751 500 826	1 702 249 596	97,2%	93,2%
ВЪТРЕШНИ ПРЕВОЗИ	25 727 321	24 968 362	24 325 101	97,4%	94,5%	1 795 327 879	1 730 910 105	1 682 931 442	97,2%	93,7%
ПО ЗОУ	24 571 676	24 182 811	23 565 209	97,4%	95,9%	1 604 359 447	1 594 173 099	1 548 220 691	97,1%	96,5%
ОТ ТЯХ С БЪЗР	1 153 154	783 641	758 294	96,8%	65,8%	190 656 140	136 457 746	134 495 855	98,6%	70,5%
АТРАКЦИОННИ	2 491	1 910	1 598	83,7%	64,2%	312 292	279 260	214 896	77,0%	68,8%
МЕЖДУНАРОДНИ ПРЕВОЗИ	344 083	288 521	302 112	104,7%	87,6%	30 587 732	20 590 721	19 318 154	93,8%	63,2%
МЕЖДУНАРОДНИ	335 256	280 427	293 528	104,7%	87,6%	27 268 780	16 845 902	15 421 123	91,5%	56,6%
СПЕЦИАЛНИ	8 827	8 094	8 584	106,1%	97,2%	3 318 952	3 744 819	3 897 031	104,1%	117,4%

Търговски и превози по ЗОУ

ПЕРИОД ЯНУАРИ - ДЕКЕМВРИ	ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ					ПЪТНИККИЛОМЕТРИ				
	Отчет 2013	План 2014	Отчет 2014	% Отчет/План	% Отчет 2014/ Отчет 2013	Отчет 2013	План 2014	Отчет 2014	% Отчет/План	% Отчет 2014/ Отчет 2013
ОБЩО	26 071 404	25 256 883	24 627 213	97,5%	94,5%	1 825 915 611	1 751 500 826	1 702 249 596	97,2%	93,2%
ПРЕВОЗИ ПО ЗОУ	24 571 676	24 182 811	23 565 209	97,4%	95,9%	1 604 359 447	1 594 173 099	1 548 220 691	97,1%	96,5%
ТЪРГОВСКИ ПРЕВОЗИ	1 499 728	1 074 072	1 062 004	98,9%	70,8%	221 856 164	157 327 727	154 028 905	97,9%	69,5%
ОТ ТЯХ С БЪЗР	1 153 154	783 641	758 294	96,8%	65,8%	190 656 140	136 457 746	134 495 855	98,6%	70,5%
МЕЖДУНАРОДНИ	335 256	280 427	293 528	104,7%	87,6%	27 268 780	16 845 902	15 421 123	91,5%	56,6%
СПЕЦИАЛНИ	8 827	8 094	8 584	106,1%	97,2%	3 318 952	3 744 819	3 897 031	104,1%	117,4%
АТРАКЦИОННИ	2 491	1 910	1 598	83,7%	64,2%	312 292	279 260	214 896	77,0%	68,8%

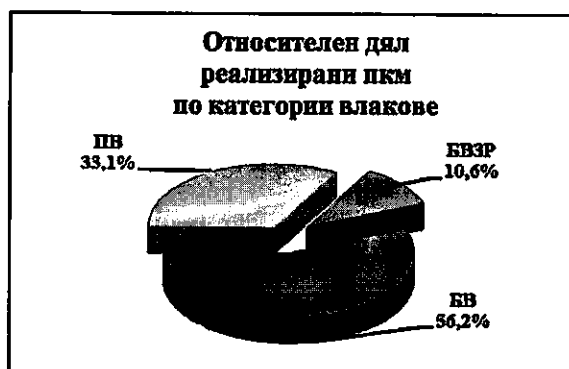
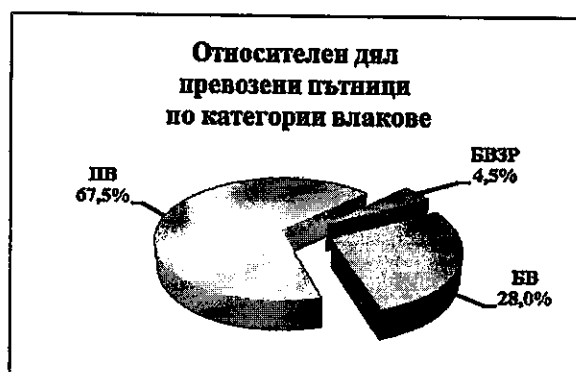
Съгласно отчетните данни за периода януари – декември 2014 г. намаление на обемните показатели спрямо тези постигнати за същия период през 2013 г. се наблюдава при всички сегменти, като най-значително е при превозите с бързи влакове със задължителна резервация, атракционните и международните пътувания. Превозите обект на ЗОУ с бързи, пътнически и крайградски влакове остават с най-малко изменение спрямо предходната година.

1.3. Превоз на пътници във вътрешно съобщение

Сравнение на превозените пътници и реализираните пътниккилометри вътрешно съобщение показва намаление на двата параметъра при всички категории влакове, като най-слаб спад от - 1.0% отчитаме при превозените пътници с бързи влакове.

ЯНУАРИ - ДЕКЕМВРИ	Категория	Бързи влакове със задължителна резервация			Бързи влакове			Пътнически и крайградски пътнически влакове		
		общо	по влак	с карти	общо	по влак	с карти	общо	по влак	с карти
2013 г.	пътници (хил.)	1 153,15	529,15	624,00	7 195,67	5 011,67	2 184,00	17 376,01	13 944,01	3 432,00
	пкм (млн.)	190,66	123,35	67,31	1 009,66	817,76	191,90	594,70	481,91	112,79
	ср.пр.разстояние	165,33	233,10	107,87	140,31	163,17	87,87	34,23	34,56	32,87
2014 г.	пътници (хил.)	758,29	477,49	280,80	7 178,50	4 854,41	2 324,09	16 386,71	12 751,60	3 635,11
	пкм (млн.)	134,50	103,30	31,20	974,37	770,37	204,00	573,85	437,05	136,80
	ср.пр.разстояние	177,37	216,33	111,11	135,73	158,69	87,78	35,02	34,27	37,63
Изменение 2014/2013	пътници (хил.)	-34,2%	-9,8%	-55,0%	-0,2%	-3,1%	6,4%	-5,7%	-8,6%	5,9%
	пкм (млн.)	-29,5%	-16,3%	-53,6%	-3,5%	-5,8%	6,3%	-3,5%	-9,3%	21,3%
	ср.пр.разстояние	7,3%	-7,2%	3,0%	-3,3%	-2,7%	-0,1%	2,3%	-0,8%	14,5%

Причина за отчетения драстичен спад при наблюдаваните параметри за търговските бързи влакове със задължителна резервация е намаления относителен дял на превозени пътници и реализирани пътничкилометри със служебни карти и билети. През 2014 г. бяха преразпределени безплатните и служебни пътуванията, като бе намален дялът за БВЗР за сметка на увеличение при БВ и ПВ. През 2013 г. с категория БВЗР се отчитаха месечно 52 хил. пътника и 5.609 млн. пкм със служебни документи, докато през настоящата година са намалени на 23.4 хил. пътника и 2.6 млн. пкм.



Бързи влакове със задължителна резервация

През 2014 г. с бързи влакове със задължителна резервация са превозени над 758 хил. пътници, от които 477.5 хил. са реални пътници и 280.8 хил. са разчетни пътувания със служебни карти. В сравнение с 2013 г. превозите в този сегмент отбелязват общ спад от 34.2%, а реализираните пътничкилометри са намалели с 29.5%. Намалението на реално превозените пътници е 9.8% или 51.6 хил. пътника. Средното превозно разстояние с тази категория влакове е намаляло от 233 на 216 км или с 7.2%.

В графика за движение на влаковете през 2014 г., мрежата на бързите влакове със задължителна резервация включва 55 гари, от които 10 гари (София, Плевен, Г.Оряховица, Мездра, Бургас, Варна, Пловдив, Шумен, Левски) формират над 75% от общия пътничкопоток и от приходите от продажби на билети за тази категория влакове.

Данни за превозените пътници с бързите влакове със задължителна резервация по номер влак - % изменение I-XII.2014 г. / I-XII.2013 г.

ВЛАК	МАРШРУТ	ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ	ПЪТНИК КИЛОМЕТРИ	ПРИХОДИ ОТ БИЛЕТИ
2610	ВАРНА - СОФИЯ	-2%	-14%	-3%
2611	СОФИЯ - ВАРНА	-6%	-14%	-6%
2640	ГОРНА ОРЯХОВИЦА - СОФИЯ	-19%	-18%	-13%
2641	СОФИЯ - ГОРНА ОРЯХОВИЦА	-4%	1%	7%
3620	БУРГАС - СОФИЯ	-11%	-21%	-12%
3625	СОФИЯ - БУРГАС	-8%	-21%	-10%

ВЛАК	МАРШРУТ	ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ	ПЪТНИК КИЛОМЕТРИ	ПРИХОДИ ОТ БИЛЕТИ
8611	СОФИЯ - БУРГАС	-14%	-30%	-18%
8612	БУРГАС - СОФИЯ	-16%	-20%	-10%

Забележка: Източник на информация – Система за пътнически маркетинг

Драстичен спад е отчетен при БВЗР №8612 Бургас – София и №8611 София – Бургас. Причината тук е пренасочване на директните пътници от БВЗР 8612 към БВ 3624 Бургас – София през Карлово, който по разписание заминава с 50 минути по-късно, а пристига в крайната гара по същото време. БВЗР №8612 за дванадесетте месеца на 2014 г. е регистрирал най-големи отклонения от разписанието си – закъснял е в крайната гара 217 пъти със средно 63 минути. Негативно влияние оказва увеличеното с 25 минути времетрайване за БВЗР в участъка между Пловдив и Септември, поради реконструкция на железопътната линия започнала през януари 2014 и продължаваща и до момента. До 13 август №8612 Бургас – София и №8611 София – Бургас минаваха по заобиколен маршрут поради пълното прекъсване за реконструкция и ремонт на участък Нова Загора – Зимница, което доведе до увеличаване на времето за пътуване. Нарушение на ГДВ оказаха и ремонтите в Стралджа – Карнобат и Бургас – Долно Езерово поради прекъсване на движението в определени часове от денонощието и изменение на обявените разписанията на влакове.

Спадът на превозени пътници с БВЗР №2640 е поради пренасочване на пътниците от Мездра към бързи влакове №7631 Лом – София и №2660 Враца – София /нов влак от 15 дек. 2013 г./.

Бързи влакове (превози по ЗОУ)

През 2014 г. с бързи влакове са превозени 7 178.5 хил. пътници, като сравнението с предходната година показва незначително намаление от 0.2% или 17 хил. пътници. Средното превозно разстояние отбелязва слаб спад от 140 км през 2013 г. на 135 км през настоящата година. Бързите влакове обслужват 210 гари и спирки от железопътната мрежа.

Сравнение на превозени пътници по обслужвани маршрути с бързи влакове за дванадесетте месеца на 2014 и 2013 в % изменение:

МАРШРУТ	ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ	РЕАЛИЗИРАНИ ПКМ	ПРИХОДИ
ВАРНА - СОФИЯ	6%	3%	5%
СОФИЯ - ВАРНА	0%	-5%	-3%
СОФИЯ - БУРГАС	4%	-4%	-2%
БУРГАС - СОФИЯ	-9%	-16%	-14%
СОФИЯ - ВИДИН	-15%	-8%	-9%
ВИДИН - СОФИЯ	1%	-2%	-1%
ПЛОВДИВ - СОФИЯ	-2%	-6%	-5%
СОФИЯ - ПЛОВДИВ	-10%	-17%	-13%
ПЕТРИЧ / КУЛАТА - СОФИЯ	11%	7%	8%
СОФИЯ - ПЕТРИЧ / КУЛАТА	7%	2%	3%
ПЛОВДИВ - ВАРНА	-20%	-19%	-19%
ВАРНА - ПЛОВДИВ	-22%	-17%	-16%
СОФИЯ - РУСЕ	16%	11%	12%
РУСЕ - СОФИЯ	3%	-13%	-12%
СТАРА ЗАГОРА - СОФИЯ	-7%	-23%	-22%
СОФИЯ - СТАРА ЗАГОРА	-11%	-8%	-8%
СОФИЯ - ЛОМ	-10%	1%	1%
ЛОМ - СОФИЯ	53%	79%	76%
СОФИЯ - КЮСТЕНДИЛ	-6%	-8%	-7%
КЮСТЕНДИЛ - СОФИЯ	-13%	-14%	-14%

МАРШРУТ	ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ	РЕАЛИЗИРАНИ ПКМ	ПРИХОДИ
ПЛЕВЕН - ВАРНА	-3%	-5%	-3%
ВАРНА - ПЛЕВЕН	6%	9%	10%
РУСЕ - ВАРНА	-7%	-7%	-8%
ВАРНА - РУСЕ	-5%	-5%	-5%

Забележка: Източник на информация – Система за пътнически маркетинг

Увеличение на превозените пътници с бърз влак 7631 Лом-София е поради отмяна на влака за участък Мездра-София през 2013 г. Пътниците от този влак се придвижваха с международен влак №383 Русе-София.

Една от причините за ръста на показателите за релацията София – Петрич – София е възстановяването на международните влакове между София и Солун - №360 и №361 от 10 май 2014 г., возещи вагони за вътрешно съобщение. Друга причина са допълнителните спирания на Метал, Бобошево, Мурсалево, Усойка и Кочериново на бърз влак 5611 София – Петрич през 2014 г. През 2013 пътниците бяха трансбордирани с автобуси между гарите Черниче – Пею Яворов – Кресна за периода от 27 май до 16 септември поради пълно прекъсване на движението в участъка. Освен това през настоящата година КПВ София – Перник, заминаващ в 17:30 се движи само в работни дни, докато през 2013 г. е бил ежедневен и сега пътниците желаещи да пътуват по това време за Перник ползват влак 5611.

През 2014 г. БВ 4612 София - Русе се движи с променено разписание - заминава от началната гара 35 минути по рано, което е довело до увеличаване на пътничкопотока от София. Спад на пътници в сравнение с предходната година се наблюдава за влак 4611 Русе - София. Една от причините за намаления брой превозени пътници е отмененото спиране на гара Своге.

Маршрутът Пловдив – Варна – Пловдив отбелязва спад за 2014 г. от над 20% на превозените пътници и 17% за приходите от тях. Релацията се обслужва от три чифта влакове. Една от причините за отчетеното намаление е скъсяване на маршрута на влак N 4640/4641 през 2014 г. от Варна до Стара Загора. Пълно прекъсване по IV^{та} железопътна линия и трансбордирането на влаковете с автобуси в участъка Плачковци – Радунци от април до октомври 2014 г. също води до отлив на пътници.

Разлика между 2014 г. и 2013 г. за някои маршрути се получава от въведени в експлоатация нови влакове, промени на маршрути, спирания и разписания в графика за движение.

Пътнически и крайградски пътнически влакове (превози по ЗОУ)

Пътническите и крайградските пътнически влакове обслужват 685 гари и спирки и се движат по 200 маршрута на железопътната мрежа на страната.

През дванадесетте месеца на 2013 г. с пътнически и крайградски пътнически влакове са превозени 16 386.7 хил. пътници и са реализирани 573.85 млн. пътничкилометри. При превозите с тези категории влакове се отчита изменение на обемните показатели в сравнение с предходната година – превозените пътници са намалели с 5,7 %, а реализираните пътничкилометри са намалели с 3,5%. Средното превозно разстояние за тези категории влакове е нараснало от 34 на 35 км.

При реално превозените пътници и реализираните пътничкилометри е отчетен спад от 8,6%, но този спад се компенсира от увеличения относителен дял на превозени пътници със служебни карти и безплатни билети.

Сравнение на основните показатели на пътнически и крайградски пътнически влакове за дванадесетте месеца 2014/2013 за крайградските зони на София, Пловдив и Варна:

РЕЛАЦИЯ	ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ	ПЪТНИК КИЛОМЕТРИ	ПРИХОДИ
СОФИЯ-ДРАГОМАН-СОФИЯ	-11%	-9%	-15%
СОФИЯ-ПЕРНИК-СОФИЯ	8%	10%	9%
СОФИЯ-ЕЛИН ПЕЛИН-СОФИЯ	-7%	-9%	-10%
СОФИЯ-ПИРДОП-СОФИЯ	0%	1%	0%
СОФИЯ-ЛАКАТНИК-СОФИЯ	-5%	-5%	-6%
СОФИЯ-БАНКЯ-СОФИЯ	-4%	3%	0%
ПЛОВДИВ-СЕПТЕМВРИ-ПЛОВДИВ	-29%	-34%	-33%
ПЛОВДИВ-СТ.ЗАГОРА-ПЛОВДИВ	13%	-3%	-4%
ПЛОВДИВ-КАРЛОВО-ПЛОВДИВ	0%	7%	6%
ПЛОВДИВ-АСЕНОВГРАД-ПЛОВДИВ	-11%	-8%	-10%
ПЛОВДИВ-ПАНАГОРИЩЕ-ПЛОВДИВ	-7%	-5%	-6%
ПЛОВДИВ-ДИМИТРОВГРАД-ПЛОВДИВ	-1%	-12%	-8%
ПЛОВДИВ-ПЕЩЕРА-ПЛОВДИВ	-13%	-13%	-14%
ВАРНА-КАРДАМ-ВАРНА	18%	22%	21%
ВАРНА-ШУМЕН-ВАРНА	-14%	-16%	-17%
СЕПТЕМВРИ-ДОБРИНИЩЕ-СЕПТЕМВРИ	-10%	-12%	-11%
ДИМИТРОВГРАД-СТ. ЗАГОРА-ДИМИТРОВГРАД	18%	22%	15%
БУРГАС-КАРНОБАТ-БУРГАС	-7%	-10%	-7%

Забележка: Източник на информация – Система за пътнически маркетинг

Най-голямо намаление на пътникопотока е отчетено за маршрути Пловдив – Септември – Пловдив и Пловдив – Пещера – Пловдив. Причина за това са извършваните продължителни инфраструктурни ремонтни дейности в участъка между Септември и Пловдив. Разписанието на влаковете е съобразено със започналата реконструкция на железопътната линия и времеопътуването е увеличено с 25 минути.

Отчетеният спад за теснолинейния участък Септември – Добринище е поради пълно прекъсване на движението и трансбордиране на пътниците от 23 юни до 23 август 2014 г.

Причина за намалените показатели за релацията Бургас – Карнобат са провежданите ремонтни дейности на железопътната инфраструктура в различни междугария, започнали още през 2013 и продължаващи до момента. Прекъсване на движението в различни участъци за определени часове от денонощието води до нарушаване на ГДВ и изменение на разписанията на влаковете, което отблъсква клиентите на железопътния транспорт.

Спадът на пътници между Варна и Шумен се дължи на промяна в периода на движение на един чифт влакове в участъка. През 2014 г. три от пътническите влакове, обслужващи Варна – Шумен се движат само в работни дни, което обяснява по-малкия брой превозени пътници в участъка.

От изследваните маршрути ръст в пътуванията е отчетен при Пловдив – Стара Загора, Стара Загора – Димитровград, Варна – Кардам и София – Перник. Причината е в подобрения график за движение на влаковете в сила от 15.12.2013 г. Между Пловдив и Стара Загора през 2014 г. се е движил 1 /един/ влак повече в сравнение 2013 г., а между Димитровград и Стара Загора - 2 /два/ влака.

Анализ на пътникопотока от основните гари

Извършеният сравнителен анализ за 40 гари, формиращи над 70% от общия пътникопоток показва следното:

- а) Спад на заминалите пътници е отчетен за гара Бургас поради ремонтни дейности на железния път започнали от 6 февруари 2014 г. в участък Бургас – Долно Езерово довели до промени в разписанията на влаковете и нарушаване на ГДВ.

- б) Спад е отчетен за гарите Пловдив, Пазарджик, Стамболийски и Септември поради започналата реконструкция и модернизиране на железопътен участък Септември – Пловдив. Движението се извършва по условията еднопътен участък с намалена пропускателна способност и ограничение на скоростта на движение. В графика за движение за 2014 г. пътническите влакове обслужващи участъка са с един чифт по-малко в сравнение с предходната година.
- с) Намаление на заминалите пътници от гара София, поради извършвани ремонтни дейности и нарушаването на връзките на влаковете.

Заминали пътници по основни гари от железопътната мрежа за - изменение 2014 г. и 2013 г.

ГАРА / СПИРКА	ЗАМИНАЛИ ПЪТНИЦИ	ПЪТНИК КИЛОМЕТРИ	ПРИХОДИ ОТ БИЛЕТИ
СОФИЯ	-5%	-7%	-6%
ПЛОВДИВ	-12%	-16%	-15%
ВАРНА	-8%	-6%	-4%
ПЕРНИК	-2%	-3%	-3%
ПЛЕВЕН	-9%	-10%	-8%
АСЕНОВГРАД	-4%	-4%	-5%
ГОРНА ОРЯХОВИЦА	-1%	-3%	0%
СВОГЕ	-1%	1%	-2%
МЕЗДРА	-14%	-15%	-12%
БУРГАС	-20%	-15%	-14%
ВРАЦА	4%	13%	11%
ПАЗАРДЖИК	-17%	-16%	-13%
СТАМБОЛИЙСКИ	-12%	-9%	-9%
СТАРА ЗАГОРА	-7%	-17%	-14%
ЛЕВСКИ	-11%	-13%	-8%
ШУМЕН	-7%	-8%	-5%
ИСКЪР	5%	3%	4%
СЕПТЕМВРИ	-11%	-12%	-7%
ЗАХАРНА ФАБРИКА	1%	0%	2%
ПОДУЯНЕ	-6%	-9%	-6%
БОЙЧИНОВЦИ	-2%	-1%	-1%
ПЕРНИК - РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА	-7%	-6%	-3%
ГОРНА БАНЯ	-1%	-1%	-2%
ЧЕРВЕН БРЯГ	-3%	0%	6%
МЕТАЛ (ПЕРНИК)	1%	5%	3%
КРУМОВО	-8%	-10%	-9%
БЛАГОЕВГРАД	-5%	-7%	-5%
РАДОМИР	-2%	-1%	-3%
МОНТАНА	-6%	-10%	-9%
КОСТЕНЕЦ	-2%	-2%	-2%
ЕЛИН ПЕЛИН	-4%	-4%	-3%
КАРЛОВО	6%	2%	3%
РУСЕ	-5%	-8%	-7%
ДАСКАЛОВО (ДРАГИЧЕВО)	2%	3%	2%
СЛИВЕН	-15%	-20%	-18%
ВАКАРЕЛ	-2%	-3%	1%
ПЪРВОМАЙ	14%	15%	11%
КАЗАНЛЪК	-15%	-12%	-11%
ЦЕРОВО(БОВ)	7%	7%	4%
ЛОМ	-11%	-9%	-8%

Забележка: Източник на информация – Система за пътнически маркетинг

Анализ по тарифни оферти и видове клиенти

Извършеният сравнителен анализ на обемните показатели от превоз на пътници е на база отчетни данни за 2014 г. Относителните дялове са изчислени на база превозени пътници.

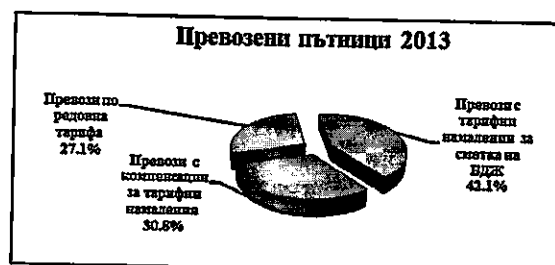
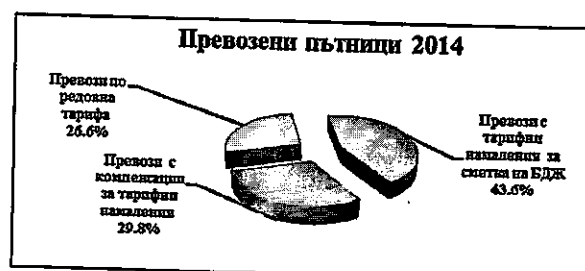
Видове превози	Относителен дял %	Промяна спрямо 2013 в %
Превози с тарифни намаления		
карта "Класик"	10,2%	-4,10%
карта "ТПЛ"	1,0%	-5,61%
карта "Младеш"	1,0%	-8,65%
карта "Семейство"	0,2%	-7,42%
карта "Дете"	0,1%	6,59%
други (с легитимации; карти РРО и др.)	0,5%	48,13%
релационни билети	1,6%	-10,34%
10% намаление за отиване и връщане	2,2%	-5,69%
20% намаление (излетни билети)	0,6%	-14,08%
малки групи	0,99%	-5,0%
пътвания с карти на БДЖ и НКЖИ	25,3%	0,00%
Превози с компенсации за тарифни намаления		
възрастни граждани	13,8%	-5,03%
учащи	13,2%	-10,35%
други категории пътници	2,8%	-15,00%
Превози по редовна тарифа		
по редовна тарифа, календарни цени	22,4%	-7,43%
зонови билети	3,0%	-4,56%

Източник: Отчет по тарифи ПИСТ

Превозите по редовна тарифа формират 26.6% от пътничкопотока и 22.9% от реализираните пътничкилометри, включват превозите по редовна тарифа и в календарни дни от седмицата, превозите за отиване и връщане без намаление за вътрешноградска зона, превозите в крайградските участъци със зонов билети.

Пътванията по намалена тарифа без компенсации от Държавния бюджет – Извършваните превози с тарифни намаления, като част от провежданата търговска политика включват превози с излетни билети, по релационни цени, превози с пазарни железопътни карти за различни възрастови групи, на семейства, трудноподвижни лица, превози на персонала на БДЖ и семействата им, превози на деца от 7-10 г. възраст, малки групи от 3 до 6 пътника, както и пътвания с карти на служители от БДЖ – Група и ДП „НКЖИ” – по разчети. Превозите с тарифни намаления формират 43.6% от пътничкопотока и 43% от реализираните пътничкилометри.

Превозите обект на компенсиране от Държавния бюджет, които включват: билети и абонаментни карти на учащи и възрастни, както и на други групи пътници, имащи право на облекчения при пътуване – многодетни майки, групови пътвания на учащи, хора с увреждания, ветерани и носители на Орден за храброст и др. представляват 29.8% от превозените пътници във вътрешно съобщение и 34% от реализираните пътничкилометри.



Справка за % на изменение за 2014 г. спрямо 2013 г. по видове тарифи:

Превозени пътници по тарифи изменение 2014/2013	превозени пътници	пътник километри
Превози с тарифни намаления за сметка на БДЖ	-2,04%	-3,23%
Превози с компенсации за тарифни намаления	-8,45%	-8,66%
Превози по редовна тарифа	-7,36%	-9,18%

Превози по редовна тарифа

Превозените пътници по редовна тарифа запазват относителния си дял без изменение през отчетния период на 2014 г. Съгласно отчетните данни превозените пътници са с 7.4% по – малко от същия период предходната година.

Превозите със зонов билети се извършват в участъците от крайградските зони на София и Пловдив. През отчетния период в тези участъци са превозени 732 хил. пътници, което е с 4.6% по-малко в сравнение с 2013 г.

Много слабо е използването на регионален билет, даващ възможност за неограничен брой пътувания и прекъсвания в рамките на района и валидностния срок, за който е издаден. Тази търговска оферта беше въведена на 1 април 2009 за региона на София с граници гари Драгоман, Мездра, Копривщица, Септември, Благоевград, Кюстендил, Баня. Една от причините за незадоволителните продажби е слабото предлагане на офертата от персонала в железопътните гари и бюра.

Превози с компенсации от Държавния бюджет

По отчетни данни, пътуванията на граждани, уредени с правителствени нормативни актове съставляват 29.8% от общия брой пътувания с железопътен транспорт и 34% от общо реализираните пътнички километри. През 2014 г. са превозени 7 351 хил пътници, като техния брой отбелязва спад от 8.45% спрямо 2013 г. Реализираните пътнички километри също са намалели с 8.7% за тази категория пътници.

Превоз на учаци и възрастни хора. Относителният дял на тези категории пътници е над 90% от превозите, обект на компенсация. За периода януари-декември 2014 г. са превозени почти 180 хил. възрастни граждани по-малко от 2013 г. или отчетения спад е съответно 5%. Превозените учаци и студенти са с 376 хил по-малко в сравнение с предходната година или регистриран спад от 10.4%. Издадените карти „Учаш/Студент“ и „Възрастен“ за 2014 г. също отбелязват спад от над 20% в сравнение с 2013г.

Другите групи пътници, имащи право на безплатни или с намалени цени на пътувания са многодетни майки, инвалиди и слепи граждани с I и II група инвалидност, карти на ветераните от войните, групови пътувания на учаци се. Отчетеното общо намаление при тях е 15% при превозените пътници и 5.6% при реализираните пътнички километри от тях.

Пътувания на многодетни майки, родили и отгледали 3 и повече деца - имат право на 1 (едно) безплатно пътуване годишно за отиване и връщане. През 2014 г. са превозени 16.6 хил. пътници и реализирани 4.75 млн. пътнички километри. В сравнение със същия период на 2013 превозите на тази категория пътници отбелязват спад от 12.5%.

Пътуванията на инвалиди, слепи граждани, военноинвалиди и военнопострадали, деца с тежки телесни и душевни увреждания, както и придружителите им, за 2014 са почти 22% по-малко в сравнение с пътуванията през 2013 г.

Груповите пътувания на учащи през 2014 г. като брой превозени пътници отбелязват спад от 13.2% в сравнение с 2013 г. Реализираните пътнички километри за тази категория пътници намаляват с 8.3% вследствие на увеличеното средно превозно разстояние.

Превози с тарифни намаления - търговски оферти

Превози с железопътни карти даващи право на намаление

Издадени железопътни карти за периода януари – декември 2014 и 2013 г.

СЕРИЯ	Карта „Дете“	Карта „Семейство“	Карта ТПЛ	Карта „Младеш“	Карта „Класик“	Общо железопътни карти
I - XII 2013 г.	5 334	4 385	11 332	3 549	15 561	40 161
I - XII 2014 г.	5 509	3 947	10 640	2 839	14 990	37 925
разлика	175	-438	-692	-710	-571	-2 236
% изменение	3,28%	-9,99%	-6,11%	-20,01%	-3,67%	-5,57%

От сравнителната таблица се наблюдава значителен спад на броя издадени карти „Младеш“ – над 20%, намаление за карти „Семейство“ – 10% , „ТПЛ“ – 6.1% и „Класик“ – 3.7%. Железопътни карти за деца от 7 до 10 навършени години имат незначителен ръст спрямо 2013г.

При реализираните пътувания с всички търговски намаления през дванадесетте месеца на 2014 спрямо същия период на 2013 година е отчетен общ спад от 2%.

Най-голямо увеличение на пътуванията се наблюдава при ползването на карти „Дете“ – 6.6%. Намаление се наблюдава при карти „Младеш“ – 8.65%, „Семейство“ – 7.4%, „ТПЛ“ – 5.6% и „Класик“ – 4%. Увеличение се наблюдава при ползването на железопътни легитимации в сравнение с 2013 г. поради промени в политиката на компанията по отношение на безплатните и с намалени цени пътувания на служителите в железопътния транспорт и техните семейства.

Пътувания с билети по релационни цени - Относителният дял на превозените пътници с билети по релационни цени от общия брой превозени пътници е едва 1.6% и се запазва без изменение спрямо предходната година. Клиентите, предпочели пътуване с тази оферта за отчетния период са намалели с 10%.

Превози с билети за отиване и връщане с 10% намаление - тези превози заемат нисък относителен дял от общите - около 2%. Пътниците, превозени с тази търговска оферта отбелязват спад от 5.7% в сравнение с предходната година.

Превози с излетни билети за отиване и връщане с 20% намаление до 50 км. Тази оферта е предназначена за пътувания в двете посоки в крайградските зони на разстояние до 50 км в съботни, неделни и празнични дни и отстъпката от редовната цена е 20%. С тази оферта се реализират много малко пътувания - средномесечно около 12 хил. пътници, а относителният дял, който заема е 0,6%. През 2014 г. се отчита намаление с над 14% на пътниците предпочели такъв билет спрямо 2013 г.

Пътуване на малки групи в една посока с намаление от редовните цени с 15%. Тази търговска оферта беше въведена през февруари 2007 и през 2008 г. се наложи на пазара. От отчетните данни се вижда, че тези пътувания са предпочитани през летния сезон. За 2012 г. спрямо 2011 г. превозените пътници с тази търговска оферта са намалели с 9.1%, а спадът на реализираните пътнички километри е 7.7%. За дванадесетте месеца на 2013 г. пътуванията с тази

оферта остават на нивото от предходната година. За 2014 г. отчетените пътувания отбелязват спад от 5%.

Превози с абонаментни карти

За дванадесетте месеца на 2014 г. отчитаме общ спад на издадените абонаментни карти от 6,4%. Ръст отбелязват само при тримесечните карти, които имат най-нисък относителен дял. Най-предпочитаните от клиентите абонаментни карти за 1 месец отбелязват спад от 6,6% спрямо предходната година.

ИЗДАДЕНИ АБОНАМЕНТНИ КАРТИ				
Период	за 1 месец	за 3 месеца	за 5 дни	ОБЩО
I - XII. 2013 г.	56 168	7 376	34 111	97 655
I - XII. 2014 г.	52 480	7 550	31 395	91 425
разлика	-3 688	174	-2 716	-6 230
% изменение	-6,6%	2,4%	-8,0%	-6,4%

1.4. Превоз на пътници в международно съобщение

Анализът на резултатите от реализираните международни железопътни превози за дванадесетте месеца на 2014 г. показва намаление на броя на превозените пътници и реализираните пътничкилометри в сравнение със същия период на миналата година.

През месеците януари-декември 2014 г. в международно съобщение са пътували 293,5 хил. пътника, което сравнено с 2013 г. е с 12,4 % по-малко. Реализираните пътничкилометри са 15,4 млн. при 27,3 млн. за 2013 г. или намалението е с 43 %.

Международните пътнически превози могат да се разделят на три основни направления – пътувания в региона на Югоизточна Европа, пътувания за и от страните на ОНД и пътувания за и от страните на Централна и Западна Европа.

Направление	2013				2014				Изменение 2014/2013
	Внос	Износ	Транзит	Общо	Внос	Износ	Транзит	Общо	
Централна и Западна Европа	211 170	5 694	1 141	218 005	212 995	4 503	294	217 792	-0.10%
ОНД	42 251	12 585	0	54 836	7 362	3 970	0	11 332	-79.33%
Югоизточна Европа	51 172	9 178	2 065	62 415	49 152	11 513	3 739	64 404	3.19%
Общо	304 593	27 457	3 206	335 256	269 509	19 986	4 033	293 528	-12.45%

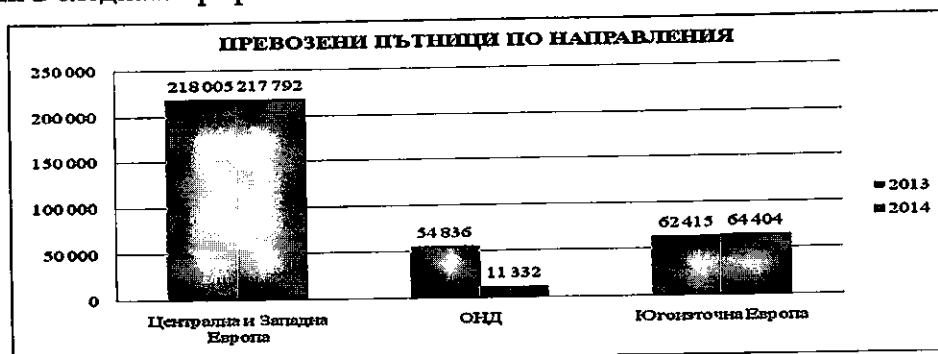
За дванадесетте месеца на 2014 г. най-голям относителен дял от общия пътничкопоток имат пътниците пътували за и от Централна и Западна Европа – 74 %, следвани от пътниците в региона на Югоизточна Европа – 22 % и на последно място пътниците в направление ОНД – 4 %.

Най-чувствително са намалели пътниците, пътуващи за и от страните от ОНД – с 79 %. Влезлите в България са с 83 % по-малко в сравнение със същият период на 2013 г.

При пътниците в региона на Югоизточна Европа се наблюдава увеличение с 3.2 % в сравнение със същият период на 2013 г.

Пътничкопотокът с най-голям относителен дял – направление Централна и Западна Европа - бележи намаление с 0,10 %. Влезлите в България пътници през дванадесетте месеца на 2014 г. са с 1 % повече от 2013 г.

Превозените пътници по направления за отчетния период януари - декември 2013 г. и 2014 г. са представени в следната графика:



Източник на информация: Отчети на отдели ПИСТ и сектор „Разчети“

Реализираните пътнички километри от международни пътувания са намалели с 43,4 % спрямо 2013 г., като най – голям спад има в направление ОНД – 79 %:

Направление	2013	2014	2014/2013
Централна и Западна Европа	4 981	5 140	3.2%
ОНД	16 012	3 329	-79.2%
Югоизточна Европа	6 276	6 952	10.8%
Общо	27 269	15 421	-43.4%

Анализът на международните пътнически превози по отделните направления показва следното:

Превози за страните от ОНД

Анализът на пътническите превози за страните от ОНД показва, че през 2014 г. пътниците са намалели с 79,3 %, а реализираните пътнички километри с 79,2 % в сравнение с 2013 г.

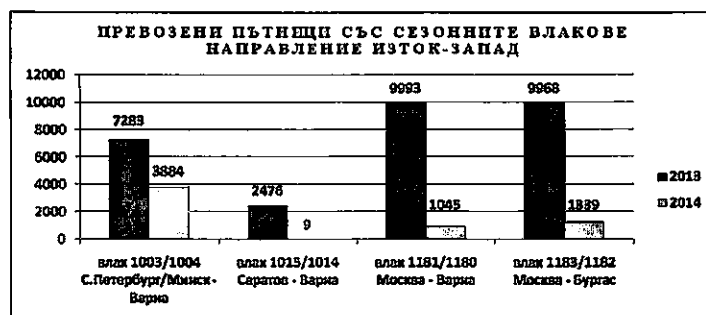
Според данните от сектор „Разчети“ на дирекция „Финанси и администрация“ на „БДЖ-Пътнически превози“, пътниците закупили железопътни билети от България в направление ОНД през 2014 са намалели с 73 % спрямо същият период на 2013г.

Страна	Пътници		2014/2013
	2013	2014	%
Украйна	12 110	3 935	-68%
Молдова	777	42	-95%
Беларус	1 098	128	-88%
Русия	8 221	1 891	-77%
Общо	22 206	5 996	-73%

Източник на информация: Данни на сектор „Разчети“ за продажба на билети по Тарифа „Изток – Запад“

До 13.12.2014г. ежедневно в това направление се движи един влак София-Букурещ-Киев-Москва и обратно. В периода от месец юни до месец септември в това направление се движат и допълнителни директни вагони и влакове Варна-Минск/Санкт Петербург, Бургас/Варна-Москва, Варна/София-Саратов и Варна – Ростов, които се ползват предимно от организирани групи туристи.

Данните, предоставени от броене на пътниците в международните влакове на гара Русе за месеците юни-септември 2014г. показват спад на пътниците със 79% спрямо същия период 2013г. Разпределението им по влакове в съответните направления е показано в диаграма:



Източник на информация: Данни от броене на пътниците в сезонните влакове в гара Русе

За драстичния спад на пътниците от България за страните от ОНД могат да бъдат посочени три основни причини:

- ✓ политическата криза и размириците в Украйна - по тази причина бяха отменени сезонният влак Саратов – София/Варна, който се движи само един път през м.юни и голяма част от вагоните в състава на другите сезонни влакове;
- ✓ промененият маршрут на влак Москва – Киев - София, който в периода от месец ноември 2013 г. до 01 март 2014 г. не преминаваше през Ивано-Франковск и Львов;
- ✓ решението на Беларуските железници вагонът София – Минск да не се движи ГДВ 2013/2014 г. доведе до общ спад на в направление Беларус с 88 %.
- ✓ от 14.12.2014 г. по решение на руските и украинските железници не се движи влак Москва – Киев - София

Пътникопотокът за 2014г. в направление Украйна е спаднал съответно с 67,5%, а за Русия с 77%.

Регион Югоизточна Европа

Съгласно графика за движение на международните влакове 2013/2014 г., директни влакове се движат по следните маршрути: София – Букурещ (един директен влак и един вагон в състава на влака София - Москва), София/Букурещ – Истанбул и София – Белград. В състава на последните два влака се движат купет вагони, собственост на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД – един купет вагон София – Истанбул и един купет вагон София – Белград.

Наблюдава се увеличение на пътниците в това направление с 3,2 %. През 2014 г. с тези влакове на наша територия са пътували 64 хил. пътници, което представлява 22 % от общия брой пътници в международно съобщение. През 2013 г. броят на пътуващите е бил 62 хил. - 18 % от общия пътникопоток. Реализираните пътнички километри за дванадесетте месеца на 2014 г. от превозите с тези страни са се увеличили с 11 %.

Поради ремонт на жп линията между гарите Кръстец и Радунци и между гарите Ябълково и Симеоновград от началото на месец април 2014г. е отменен влак „Босфора Експрес“ в участъка между Горна Оряховица и Капикуле, а от началото на месец юни 2014г. и влак „Балкан Експрес“ в участъка между Ябълково и Капикуле. Директните вагони до Истанбул са спрени, а пътниците се трансбордират с автобус. Продължават ремонтните дейности и на територията на Република Турция в участъка Черкезкьой – Истанбул и по тази причина пътниците от Капикуле също се превозват с автобус до Истанбул. В резултат на това броят на продадените билети от България в направление Турция за 2014 г. е намалял с 52% спрямо 2013 година.

В превозите за **Сърбия** броят на продадените билети от България е намалял с 18%. До Белград се движи само един нощен влак. Само през месец май пътниците в това направление са намалели с 50% и като основна причина може да се посочи наводненията на територията на страната, които доведоха до временно нарушаване на движението на влаковете. Също така по технически причини от 17.12.2014 г. беше отменен купет вагона до Белград и заменен със седящ вагон.

Наблюдава се увеличение на продадените от България билети за **Румъния** с 14%. В това направление в началото на месец май бяха пуснати в експлоатация два влака между Видин и Крайова. Билети за тях са закупили общо 540 пътници, а прихода от тях в полза на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД е 8 229,20 лв. До този момент пътниците от тази част на България, желаещи да пътуват до Унгария или Румъния осъществяваха връзката от София или Мездра. С новия график за движение на влаковете в сила от 14.12.2014 г. тези влакове бяха заменени с вл.№ 480/481 „Сердика“, тръгващ от София през Румъния за Унгария.

От 10 май 2014 г. е възстановено движението в направление **Гърция**. Възстановена е и специалната оферта за закупуване на билета 15 дни предварително. В това направление влезлите пътници в България са 3190, а излезлите - 3209. Директната връзка представлява интерес за българските граждани, желаещи да почиват в Гърция, да се разходят, а така също и за работещите и живеещи в южната ни съседка, но късния час на тръгване от София и пристигане в Солун, е основната причина за слабия пътничкопоток. Притежателите на Balkan Flexipass, Inter Rail, Eurail пасове пък имат възможност да ползват фериботните връзки между Гърция и Италия.

За дванадесетте месеца на 2014 г. в направление **Югоизточна Европа** броят на пътниците, и закупили билети по тарифа **SET**, се е увеличил общо с 8,8 %, като това увеличение се дължи на възстановеното движение посока Гърция.

Страна	Пътници		2014/2013
	2013	2014	%
Черна гора	4	9	125.00%
Румъния	5247	5981	13.99%
Македония	46	17	-63.04%
Сърбия	4486	3697	-17.59%
Гърция	0	2548	-----
Турция	2611	1238	-52.59%
Общо	12 394	13 490	8.84%

Забележка: Данни на сектор „Разчети“ за продажба на билети по Тарифа „SET“

Страните от Централна и Западна Европа

В трафика от България към Европа, както и от Европа за и транзит през България са превозени 217,8 хил. пътника през месеците януари - декември 2014 г., което е със 0,10 % по-малко в сравнение с януари – декември 2013 г. Реализираните пътничкилометри от тези превози са с 3,2 % повече в сравнение с отчетите на предходната година.

Възможностите за пътуване с железопътен транспорт за **Централна и Западна Европа** са ограничени, поради липсата на директни влакове. Пътуването може да се осъществи със смяна на влака в Белград или Букурещ.

Директните влакове от Централна Европа са със сезонен характер и най-много превози се осъществяват през лятото до българското Черноморие. В състава на влакове „Албена“ и „Несебър“ през този сезон се движеха само унгарски вагони, а вагоните на словашките и

чешките железници бяха договорени като факултативни. В резултат общия брой пътници в тези влакове е намалял с 30% в сравнение с 2013г.



Източник на информация: Данни от броене на пътниците в сезонните влакове в гара Русе

Фактори, оказващи влияние върху пътничкопотока в това направление също така са дългото време пътуване и честите закъснения на влаковете.

От 14.12.2014г. е пуснат в движение нов международен бърз влак „Сердика“ София - Видин граница - Крайова - Будапеща и пътуването се осъществява само през страни членки на Европейският съюз. С този влак е възстановена връзката с Централна и Западна Европа, която беше прекъсната със спирането на обедния влак София - Белград, в състава на който се движеше директен вагон за Будапеща и Виена,

Като основни слаби моменти в международните пътнически превози могат да се посочат:

- Липсата на спални вагони, които да бъдат включвани в съставите на международните влакове;
- Лошо санитарно-хигиенно и техническо състояние на подвижния състав;
- Чести промени в разписанието на влаковете поради ремонти на железопътната инфраструктура както в България, така и в съседните ни страни, стихийни бедствия и др;
- Закъснения на влаковете на наша и чужда територия и невъзможност да се осъществи връзка с други международни влакове;
- Неспазване от гранични и митнически служби на предвидените в графика за движение престои за митнически и гранични проверки в повечето гранични гари, през които преминават тези влакове;
- Отмяната на директен спален вагон от София до Будапеща и Виена;
- Отмяна на кушет вагоните София/Букурещ - Истанбул поради инфраструктурни ремонти на територията на България;
- Конкуренцията - основните конкурентни на железопътния транспорт могат да се обособят в две групи: за съседните ни страни това са автобусните превозвачи, а за останалите европейски страни – авиопревозвачите и особено Low cost компаниите.

1.5. Анализ на качеството на пътническите превози

Предлагането на превозни услуги изисква те да отговарят на определени критерии за точност, комфорт на пътуване, хигиена в превозните средства, култура на обслужване от страна на персонала. Изпълнението на Графика за движение на влаковете е основен измерител за качеството на транспортните услуги.

Закъснения

Причините за закъснения на влаковете и нарушаване на графика за движение са породени основно от:

- железопътния превозвач „БДЖ - ПП“ ЕООД,
- управителя на железопътната инфраструктура ДП „НКЖИ“
- други причини, породени от трета страна.

Цел на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е да сведе до минимум закъсненията на пътнически влакове по зависещи от дружеството причини. Най-голям процент от закъсненията на влаковете причинени от железопътния превозвач е поради липса или повреда на тягов подвижен състав. Зачестилите случаи на аварии на локомотиви по време на движение водят до закъснения на влаковете и до невъзможност за предоставяне на пътниците на качествена транспортна услуга. Обикновено закъснението на един влак е причина за нарушаване на графика за движение и на други влакове, поради недостиг на пътнически вагони и мотрисни състави за композирането на влакове.

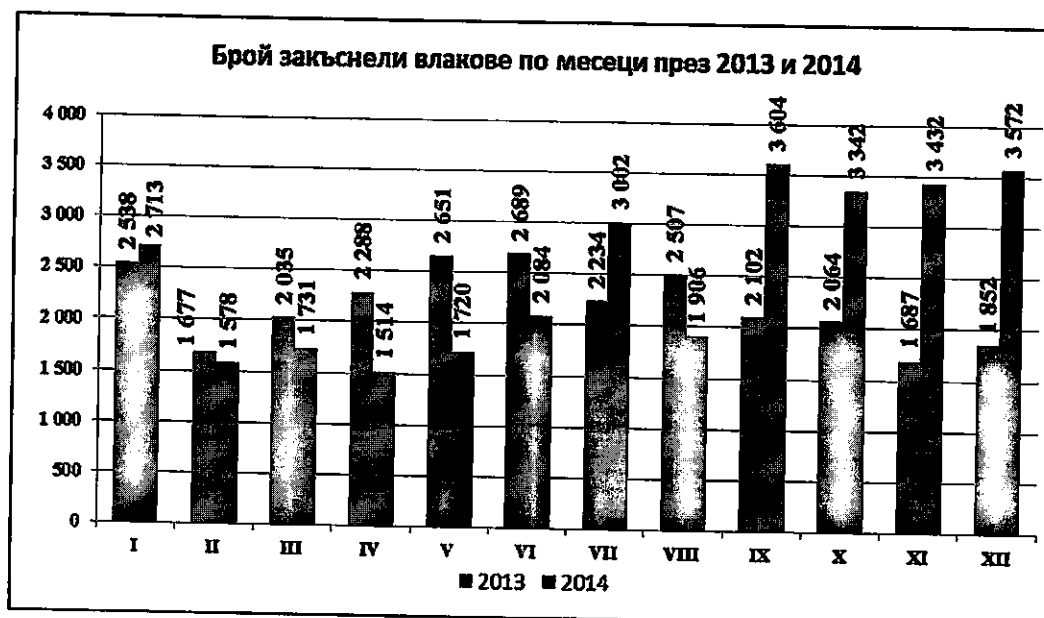
Регистрираните закъснения на всички категории влакове за периода от януари до декември 2014г., както и причините за тези закъснения са показани в следващите таблици.

Категория влак	МВ	БВЗР	БВ	ПВ КПВ
Закъснели влакове до 60 минути в крайна гара				
- % на закъснелите от общия брой влакове	29,8%	47,2%	22,2%	10,1%
Причини за закъсненията				
- по причини на ДП "НКЖИ" /жел. път, инсталации, контактна мрежа, движение/	36%	54%	53%	52%
- по причини на БДЖ ГРУПА /локомотиви, вагони, връзки пътници/	29%	40%	38%	37%
- външни причини /съседна ЖП администрация, КПП, други/	35%	6%	8%	11%

Категория влак	МВ	БВЗР	БВ	ПВ КПВ
Закъснели влакове над 60 минути в крайна гара				
- % на закъснелите от общия брой влакове	6,4%	5,3%	2,6%	0,7%
Причини за закъсненията				
- по причини на ДП "НКЖИ" /жел. път, инсталации, контактна мрежа, движение/	26%	52%	38%	40%
- по причини на БДЖ ГРУПА /локомотиви, вагони, връзки пътници/	23%	34%	37%	38%
- външни причини /съседна ЖП администрация, КПП, други/	51%	14%	25%	23%

Източник: Отдел „ОДВ“

За дванадесетте месеца на 2014 г. са закъснели общо 30 198 бр. влакове, което е почти 14% от всички пътнически влакове за периода. Следващата графика показва закъсненията по месеци за 2014 г. и сравнение с 2013 г.



Закъснения на влаковете по железопътната мрежа на страната причинени от превозвача и от управителя на железопътната инфраструктура са както следва:

1. По вина на превозвача „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД:
 - ✓ Локомотиви и моторни влакове (липса, повреда, увеличен обход и връзка), които са около 87.3%;
 - ✓ Вагони (повреда и връзка) 4.3%;
 - ✓ Пътнически превози (смяна бригади, колети, блокади/задържане на влаковете при нередовни пътници и др.) – 8.4%;
2. По вина на управителя на железопътната инфраструктура ДП „НКОЖИ“:
 - Железен път и съоръжения (повреда по железен път, ремонти) – 47%;
 - Строителен обект – 31%;
 - Сигнализация и телекомуникация (повреда на сигнализацията, движението се извършва по тел. способ) – 15%;
 - Енергетика (контактна мрежа) – 5%;
 - Управление движението на влаковете и капацитет (регулировка движението на влаковете, ръководител движение, стрелочник) – 2%;

Закъснения на международните влакове от външни на превозвача и управителя на железопътната инфраструктура причини:

1. Съседна железопътна администрация (влакът е закъснял при влизане в България през граничен пункт) – 46%;
2. КПП (проверка на влак от служители на КПП) – 28%;
3. Митница (проверка на влак от митническите служби) – 5%;
4. Други причини – 21%.

Списък на бързите влакове със задължителна резервация, средно закъснение в минути и причините, които са го породили.

Влак	Категория	Брой закъснения за периода от януари до декември 2014 г.					
		Средно закъснение в крайна гара минути	Общо брой закъснения	Причинени от управителя на железопътната инфраструктура ДП "НК ЖИ"	Причинени от железопътния превозвач "БДЖ-ПП"ЕООД	От тях по липса или повреда на тягов подвижен състав	По други причини
2610	БВЗР	27	239	228	214	205	22
2611	БВЗР	25	232	194	197	192	19
2640	БВЗР	20	157	148	140	136	8
2641	БВЗР	23	69	52	60	59	8
3620	БВЗР	33	253	244	134	128	16
3625	БВЗР	34	230	223	142	133	46
8611	БВЗР	31	216	204	114	102	25
8612	БВЗР	65	208	188	90	76	30

Списък на бързите влакове, които са регистрирали най-голям брой закъснения за 2014 г., средно закъснение в минути и причините, които са го породили.

Влак	Категория	Брой закъснения за периода от януари до декември 2014 г.					
		Средно закъснение в крайна гара минути	Общо брой закъснения	Причинени от управителя на жп инфраструктура ДП "НК ЖИ"	Причинени от железопътния превозвач "БДЖ-ПП"ЕООД	От тях по липса или повреда на тягов подвижен състав	По други причини
8602	БВ	45	275	261	165	158	21
8632	БВ	44	273	260	211	205	79
3621	БВ	29	236	225	154	147	25
8613	БВ	34	225	215	123	113	20
3624	БВ	44	210	198	93	68	31
3623	БВ	28	207	193	89	84	21
4641	БВ	24	203	184	105	94	20
8601	БВ	35	202	188	123	114	36
8636	БВ	42	196	185	139	132	51
2627	БВ	39	195	133	183	176	25
2612	БВ	32	192	177	170	165	24
8641	БВ	28	172	158	87	83	39
2626	БВ	27	162	147	145	137	22
8631	БВ	27	158	144	95	91	32
8627	БВ	38	158	146	95	88	30
3620	БВ	34	152	119	65	62	31
8610	БВ	47	148	136	49	46	13
2654	БВ	22	145	122	127	126	23
4640	БВ	28	142	123	82	75	27
2613	БВ	25	134	99	118	117	16
4612	БВ	27	134	114	82	75	22
2637	БВ	46	133	73	113	109	30
4611	БВ	20	130	122	103	101	15
8626	БВ	42	128	113	62	57	14
8637	БВ	34	124	105	63	59	18
8640	БВ	40	117	108	30	26	11
9622	БВ	30	103	78	87	86	14
2614	БВ	27	95	86	74	72	14
1625	БВ	16	88	79	46	43	9
5623	БВ	19	87	44	62	57	21
7630	БВ	31	86	59	53	51	10
2615	БВ	28	85	60	63	56	16
1624	БВ	21	82	75	20	19	6
3622	БВ	37	76	65	27	24	15

Влак	Категория	Брой закъснения за периода от януари до декември 2014 г.					
		Средно закъснение в крайна гара минути	Общо брой закъснения	Причинени от управителя на жп инфраструктура ДП "НК ЖИ"	Причинени от железопътния превозвач "БДЖ-ПП"ЕООД	От тях по липса или повреда на тягов подвижен състав	По други причини
2655	БВ	24	67	55	48	48	7
1623	БВ	18	67	57	23	19	7
9646	БВ	38	66	40	52	49	16
1626	БВ	27	63	53	22	22	6
9620	БВ	28	54	41	33	30	7
7622	БВ	24	53	35	29	25	9

Списък на крайградските и пътническите влакове, които са регистрирали най-голям брой закъснения за 2014 г., средно закъснение в минути и причините, които са го породили.

Влак	Категория	Брой закъснения за периода от януари до декември 2014г.					
		Средно закъснение в крайна гара минути	Общо брой закъснения	Причинени от управителя на железопътната инфраструктура ДП "НК ЖИ"	Причинени от железопътния превозвач "БДЖ-ПП"ЕООД	От тях по липса или повреда на тягов подвижен състав	По други причини
40108	ПВ	32	242	209	160	150	47
30136	ПВ	32	214	185	122	114	33
40107	ПВ	23	208	197	144	138	23
80124	ПВ	28	207	194	79	76	20
40105	ПВ	36	207	191	145	140	28
40103	ПВ	23	206	183	115	105	25
80123	ПВ	29	197	181	66	62	36
42212	КПВ	24	195	168	114	106	28
80144	ПВ	27	184	171	68	64	11
80145	ПВ	33	179	174	64	62	20
30131	ПВ	22	177	157	85	81	15
28202	КПВ	19	177	136	144	142	22
40100	ПВ	20	177	166	89	83	12
80142	ПВ	23	169	148	68	60	18
80140	ПВ	29	165	159	49	48	7
42216	КПВ	18	163	145	93	85	24
80122	ПВ	31	159	149	58	56	18
40206	КПВ	24	153	127	88	83	23
80107	ПВ	22	147	136	70	67	12
40104	ПВ	20	146	123	79	76	25
80106	ПВ	39	142	128	55	50	35
30232	КПВ	27	141	125	70	65	14
80244	КПВ	34	133	110	62	56	24
80141	ПВ	26	129	118	55	54	10
30154	ПВ	32	124	106	51	49	17
80121	ПВ	27	122	109	46	42	7
30156	ПВ	24	122	87	89	87	24
30152	ПВ	32	121	106	56	51	19
80114	ПВ	27	116	98	52	45	38
10130	ПВ	19	115	72	47	42	51
42204	КПВ	18	114	98	60	57	11
80109	ПВ	29	112	104	50	46	17
24206	КПВ	20	112	68	92	89	22
80103	ПВ	25	111	103	41	37	16
40231	КПВ	17	109	105	37	35	14

Влак	Категория	Брой закъснения за периода от януари до декември 2014г.					
		Средно закъснение в крайна гара минути	Общо брой закъснения	Причинени от управителя на железопътната инфраструктура ДП "НК ЖИ"	Причинени от железопътния превозвач "БДЖ-ПП"ЕООД	От тях по липса или повреда на тягов подвижен състав	По други причини
80111	ПВ	24	106	98	39	39	19
80112	ПВ	35	106	97	32	32	19

Списък на международните влакове, които са регистрирали най-голям брой закъснения за 2014 г., средно закъснение в минути и причините, които са го породили.

Влак	Категория	Брой закъснения за периода от януари до декември 2014 г.								
		Средно закъснение в крайна гара минути	Общо брой закъснения	Причинени от управителя на железопътната инфраструктура ДП "НК ЖИ"	Причинени от железопътния превозвач "БДЖ-ПП"ЕООД	От тях по липса или повреда на тягов подвижен състав	По други причини	КПП	Митница	Съседна администрация
293	МВ	55	321	6	3	3	319	96	20	317
292	МВ	27	196	61	28	28	191	162	22	11
461	МВ	33	187	138	129	126	91	6	3	74
465	МВ	45	178	174	159	156	37	2		
492	МВ	54	178	110	16	16	74	7	4	1
464	МВ	42	153	137	81	75	29	1		15
460	МВ	38	101	58	82	80	31	7	1	10
491	МВ	42	86	76	69	68	15	3		
383	МВ	37	76	58	45	43	30	2		25
382	МВ	48	74	39	56	53	25	8		6
493	МВ	37	66	46	44	35	9			
360	МВ	45	56	5	6	6	52	13	3	42
361	МВ	30	39	11	24	17	20	9		5
1182	МВ	31	39	37	37	37	4			
1183	МВ	22	27	22	10	10	5	1		
293	МВ	55	321	6	3	3	319	96	20	317

Предлагани места във влаковете и пренаселени влакове

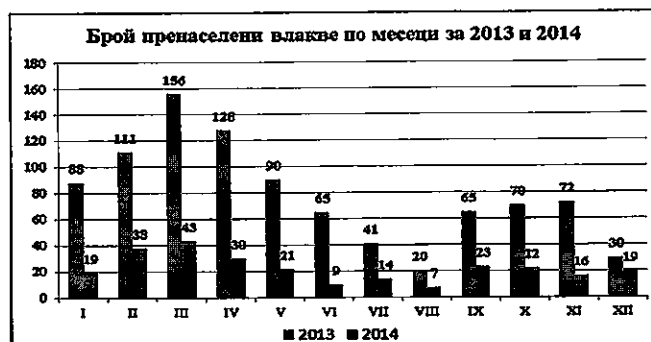
През дванадесетте месеца на 2014 г. са регистрирани 261 случая на пренаселени влакове, докато за същия период на 2013 г. са отчетени 936 случая. За периода януари – декември предлаганите места във влаковете състави са средно с 40% или 100 седящи места по-малко от пътниците, желаещи да пътуват. Струпването на пътници е предимно във влакове в сутрешни и вечерни часове, удобни за придвижване на пътниците от местоживее до месторабота и обратно, както и пред и след празнични дни. Най-натоварени са крайградските зони на София и Пловдив.

Случаи на пренаселване на влаковете по категории за 2014г.

Категория	Общо случаи на пренаселване	Причина за пренаселване			
		Увеличен пътнически поток		Промяна на ПКВ	
		брой	% от общо случаи	брой	% от общо случаи
Бързи влакове	131	98	75%	33	25%
Пътнически влакове	46	38	83%	8	17%
Крайградски влакове	84	74	88%	10	12%
	261	210	80%	51	20%

Източник: Отдел „ОДВ“

Най-много пренаселени влакове през 2014 г. има през месец март (43 бр.), следван от месец февруари (38 бр.). Както се вижда от следващата графика случаите на пренаселени влакове рязко спадат спрямо предходната година.



По ден от седмицата най-натоварени са петък и неделя (респективно последен работен и последен почивен ден), а най-малко натоварен ден е сряда.



В табличен вид са показани 3-те най-често пренаселвани влака за периода януари – декември 2014 г., по номер влак, категория и участък от маршрута, както и най-натоварените дни от седмицата.

	Влак	Категория	Участък	Случаи на пренаселване	Най-натоварени дни от седмицата
1	5620	БВ	Перник - София	31	работни дни
2	2660	БВ	Своге - София	26	работни дни
3	20202	КПВ	Своге - София	22	работни дни

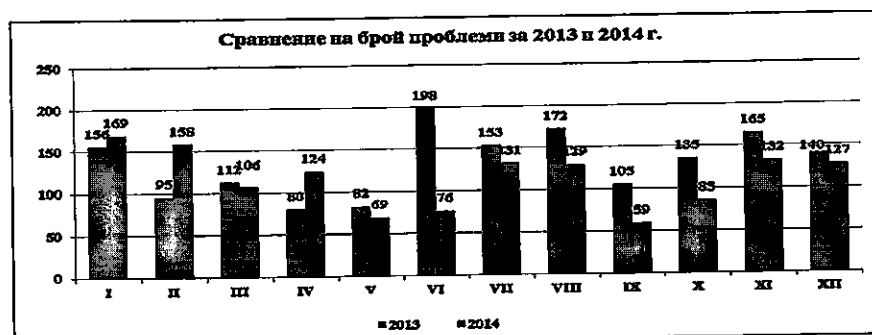
Най-натоварени участъци от железопътната мрежа са София – Перник и София – Своге. За дванадесетте месеца на 2014 между **София и Перник** са пренаселени 82 влака са (42 БВ, 11 ПВ и 29 КПВ). Броят на пътниците превишава предлаганите места средно с 40% или 95 пътничоместа по-малко. Тъй като много хора от Перник и близките населени места работят и учат в София, най-натоварени за пътуване в участъка са работните дни. За отчетния период бърз влак №5620 е бил пренаселван 31 пъти за, като в този случай пътуването е към град София в работни дни.

Друг натоварен участък е **София – Своге – Мездра** - 93 пъти през 2014 г. Влаковете по категории са 52 бързи, 10 пътнически и 31 крайградски пътнически влакове, а надвишението на пътниците спрямо предлаганите места за всички категории е средно 42% или 118

пътникоместа по-малко. Най-натоварени дни за този участък са работните дни, от което може да се направи извод, че по тези маршрути се пътува най-вече от и за работа и училище.

Проблеми с влаковите състави

За периода от януари до декември 2014 г. са регистрирани общо 1365 нередности, свързани с повреди на подвижния състав или инсталации в него, хигиена на вагони или тоалетни, които водят до некомфортно пътуване на клиентите, ползващи услугите на железопътния транспорт. За сравнение през същия период на предходната година са регистрирани 1593 случая. Следващата графика показва сравнение на брой причини по месеци за 2014 и 2013 г.



Случаите на проблеми с влаковете по причини и разделени за различните категории влакове са показани в следващата таблица:

Проблеми свързани с пътническите влакове за период Януари - Декември 2014 г.	ОБЩО	Категория влак				
		БВ	ПВ	КПВ	БВЗР	МВ
Неотоплени влакове	518	289	66	86	61	16
Проблеми с тоалетни - не работят, не са заредени с вода, лошо хиг. състояние, повредена водна инсталация	300	70	68	152	10	
Повреди в климатичната инсталация	236	17	23	182	14	
Влакове без осветление (повреда в ел. инсталация)	87	40	21	15	5	6
Проблеми с врати и прозорци поради повреди, замръзване счупени стъкла или др.	78	21	23	17	15	2
Влакове без маршрутни табели	59	1	44	11	3	
Различни повреди по локомотив или вагони	37	16	5	10	5	1
Неизправна информационна система	30	2	2	26		
Оплаквания от пътници от наличие на гризачи /насекоми. Оплакване от пътниците от миризма на дезинфектанти	11	4	1	6		
Липсва пожарогасител, пожарогасител с изтекъл технически преглед	5	1		2	2	
Непочистен от депо	4	1	2	1		

Източник: Отдел „ОДВ“

Неизправности в отоплителна или охладителната системи на подвижния състав са най-често срещаните проблеми, влошаващи качеството на превозната услуга. На следващо място е не доброто хигиенизиране на санитарните възли във вагоните и повреди по инсталациите им.

Жалби и сигнали на клиенти

През 2014 година са постъпили общо 755 броя жалби и сигнали на граждани, като с основателен характер са отчетени 404 от тях.

С проекта за отмяна на влакове от новия график за движение на влаковете 2014/2015 година, бяха получени 68 броя, с искания по региони да се осигурят и гарантират превозите с работнически и ученически характер.

Във връзка с непредоставяне на актуална информация за закъсненията на влаковете в различни гари и лошо обслужване на клиентите на гишетата за билетоиздаване и информация, при доказана вина са наложени дисциплинарни наказания на 9 служители издаване на пътнически билети и информация и на 43 служители издаване на пътнически билети при „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД.

В категория „други”, като основателни жалби са включени единични запитвания, както от страна на граждани, така и от бивши служители на железниците. В т.ч. са и жалбите с искания за обезщетения за нарушено здравословно състояние и стрес, получени при пътуване с влак, или при престой по гарите в чакане за връзка с други влакове.

В групата ДП „НКЖИ” са отчетени постъпилите жалби и сигнали през годината, относно нарушено качество на предлаганата услуга по причини от компетентността на ДП „НКЖИ”. Една част от тях са, относно лошо обслужване на гражданите, където служителите съвместяват дейностите - билетоиздаване и управление на движение на влакове в гара.

Отчетените жалби за закъснения на влаковете включват само случаите по технически причини на „БДЖ - Пътнически превози” ЕООД.

За непроявен професионализъм от страна на превозните бригади във влаковете, доказан при разследването на отчетените основателни жалби, за годината са наложени дисциплинарни наказания на 18 служители на „БДЖ - Пътнически превози” ЕООД.

При разработването на плана за композиране на влаковете 2014/2015 година са взети предвид жалбите на гражданите през годината, свързани с пренаселеност във влаковете.

Получените благодарствени писма през годината са за проявен професионализъм от служители на превозните служби в Поделенията за пътнически превози Пловдив и Горна Оряховица.

Тема на жалбите и сигналите	Януари – Декември 2014 г.	
	основателни	неоснователни
Неудобно разписание	116	89
Тарифна политика на БДЖ	5	128
Други	57	54
Непрофесионално обслужване на клиенти от страна на служители от билетните каси и гишетата за информация	52	24
Закъснение на влак	37	7
ДП „НКЖИ”	37	
Неизпълняване на служебните задължения от страна на служители от превозните бригади	18	12
Нелюбезно отношение на служители от превозните бригади	7	10
Хигиена във влаковете	10	1
Пренаселеност във влаковете	10	1
Некоректна/непълна информация в сайта	9	2
Проблеми с климатичните уредби на вагоните	9	1
Нелюбезно отношение на служители от билетните каси и гишетата за информация	2	7
Индивидуални изисквания за комфорт		9
Неосъществена /липса/ връзка във възелна гара	8	
Неточности в електронното разписание/таблото на гарата	6	
Липса на информация за отмяна на влак	5	
Неработещо електронно разписание, неработещи електронни табла	5	
Дублиране на места	4	
Благодарствени писма	4	
Общ брой	404	351

1.6. Транспортен пазар и конкуренция

Според официалната статистика на НСИ за 2014 г. пазарният дял на железопътния транспорт е 5.5% за превозените пътници и 13% за реализираните пътничкилометри от сухопътния* транспорт. Спад на обемите превозени пътници е отчетен при всички видове транспорт: железопътен – 5.5%, автомобилен – 0.3%, градски електротранспорт** – 15.3%, воден транспорт – 36.7% спрямо 2013 г.

В сравнение с 2013 г. наблюдаваме намаление на пазарния дял на железопътния транспорт по отношение на броя превозени пътници с 0.3 пр.п.

Вътрешен пътнически транспорт

По отношение на вътрешния пътнически транспорт, автобусният има водеща позиция измежду останалите видове транспорт в България и заема 94.6% от превозените пътници и 85% от реализираните пътничкилометри (градския електротранспорт вкл. трамваи, тролей и метрополитен не участва в определянето на пазарните дялове). На вътрешните превози с железопътен транспорт се падат 5.4% от общо превозените пътници и 15% от реализираните пътничкилометри. Незначителен е дялът на въздушния и водния транспорт – морски и речен – по-малко от 0.5% за двата вида превози.

Лицензираните автобусни линии през 2013 г. са 2 751 а през 2010 са били 3 464 броя съгласно публикувана информация в *Статистически годишник 2013 на НСИ*.

Според Национално сдружение на автобусните превозвачи в България (НСАПБ) заради сивия сектор автобусните фирми фалират и са намалели от 2800 през 2010 г. на 950 през 2013 г. Около 20% от междуселищните превози на пътници се извършват от нерегламентирани превозвачи или от частни лица с лични автомобили, което се отразява негативно на автобусния и железопътния транспорт, чиито клиенти биват нелоялно привлечени. Пътниците, възползващи се от тази услуга отчитат само факта, че ще бъдат превозени бързо и на същата цена, която биха заплатили за влак или автобус за разстоянието от местоживеенето до местоработата им, но този превоз не им гарантира безопасност и сигурност, както и застраховка в случаите на ПТП.

Международен пътнически транспорт

При международния пътнически сухопътен транспорт - автобусен и железопътен през 2014 г. е отчетен спад на пътниците с 18.6%, а реализираните пътничкилометри са намалели с 12% в сравнение със същия период на предходната година. Спадът на международните пътници се дължи както на отлив при автомобилните – 18%, така и при железопътните превози – 12%. Една от причините за намалението е, че пътуващите за съседните ни страни, като Турция и Гърция, а също и Италия използват нерегламентирани микробуси, които превозват на цената на автобусния билет.

Друга част от пътниците се възползват от офертите на нискотарифни авиопревозвачи. Като недостатък при тези превози може да се посочи ограничението по отношение на обема на ръчния багаж и комфорта при пътуване. Според данни на най-големия аеропорт в България - летище София, low cost компаниите си поделят 29% от пазарния дял на всички полети, като на първо място е Wizzair с 21%. Нискотарифната авиокомпания easyJet увеличи своите

*Сухопътният транспорт включва превоза на пътници и превозни средства на железопътния и автобусния транспорт с българска регистрация.

**Градският електротранспорт включва превозените пътници и извършената работа от тролейбусния транспорт в страната, трамвайния транспорт и метрото в гр. София.

предложения от българската столица с нови директни линии до Лондон – Станстед и Берлин – Шьонефелд. Wizz Air допълни мрежата си от полети с нови направления до Малмьо, Дубай и Тел Авив. Ryanair за момента е единственият нискотарифен превозвач от Пловдив и изпълнява полети до летища в Лондон и Франкфурт.

Според данни на летище София за 2014 г. пътниците преминали през Летище София са с 8.9% повече в сравнение със същия период на миналата година. Ръстът на пътничеството по редовни международни линии се дължи както на новите дестинации, добавени към полетното разписание на Летище София, така и на допълнителните честоти на опериране по голяма част от обслужваните маршрути. През 2014 г. редовни полети по разписание са изпълнявани до 48 дестинации, обслужвани от 20 авиокомпани, сред които 3 нискотарифни. Най-предпочитаните направления през изтеклата година са Лондон, Виена и Франкфурт.

1.7. Анализ на конкуренцията на железопътните пътнически превози

Вътрешни превози

Крайградски автобусни превози

Крайградските зони около София, Пловдив и Варна 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 автотранспорта.

Сравнение между цените на билетите за крайградски превози с железопътен и автобусен транспорт:

№	Релации	Железопътен транспорт	Автобусен транспорт	Цена автобус/влак
		в една посока по редовна тарифа	в една посока по редовна тарифа	в една посока по редовна тарифа
1	София - Перник	2,30 лв.	3,00 лв.	30%
2	София - Своге	2,30 лв.	2,80 лв.	22%
3	София - Сливница	2,10 лв.	1,80 лв.	-14%
4	София - Драгоман	3,00 лв.	2,70 лв.	-10%
5	София - Баня	1,00 лв.	1,00 лв.	0%
6	София - Ихтиман	3,60 лв.	4,50 лв.	25%
7	София - Елин Пелин	2,10 лв.	3,00 лв.	43%
8	Пловдив - Асеновград	1,30 лв.	1,50 лв.	15%
9	Пловдив-Пещера	3,00 лв.	3,80 лв.	27%
10	Пловдив-Панагюрище	4,20 лв.	7,00 лв.	67%
11	Варна - Добрич	5,20 лв.	5,00 лв.	-4%

Забележка: Цената за железопътен транспорт е за пътнически влак II клас

За направление София – Перник пътуват автобуси на всеки 30 минути, като част от автобусите преминават по автомагистрала „Люлин“ и оставят пътниците на метростанция „Сливница“ в София, а друга част обслужват пътничеството Перник – София, като минават по горнобански път и до Руски паметник, а някои автобуси стигат и до Студентски град.

Направлението Варна – Добрич се обслужва от двете автогари в града и е с интензивност на превозните средства от 20 минути. За сравнение с железопътния транспорт по тази дестинация се движат едва по 3 влака във всяка посока.

Автобусни превози на дълги разстояния

Сравнителна таблица на цените на билетите за бърз влак със задължителна резервация и за автобус по основни направления:

№	Релация	Железопътен транспорт		Автобусен транспорт		Цена автобус/ влак	
		еднопосочен билет	отиване и връщане	еднопосочен билет	отиване и връщане	еднопосочен билет	отиване и връщане
1	София-Варна	31,80 лв.	44,90 лв.	31,00 лв.	52,00 лв.	-3%	16%
2	София-Плевен	14,60 лв.	23,60 лв.	12,00 лв.	20,00 лв.	-18%	-15%
3	София-Червен бряг	11,90 лв.	19,30 лв.	11,00 лв.	20,00 лв.	-8%	4%
4	София-Г.Оряховица	18,60 лв.	30,00 лв.	20,00 лв.	35,00 лв.	8%	17%
5	София-Търговище	23,80 лв.	38,30 лв.	27,00 лв.	46,00 лв.	13%	20%
6	София-Шумен	26,20 лв.	42,20 лв.	28,00 лв.	47,00 лв.	7%	11%
7	София-Пловдив	12,40 лв.	20,10 лв.	13,00 лв.	20,80 лв.	5%	3%
8	София-Бургас	25,00 лв.	35,30 лв.	27,00 лв.	43,20 лв.	8%	22%
9	София-Сливен	18,60 лв.	30,00 лв.	22,00 лв.	40,00 лв.	18%	33%
10	София-Ямбол	20,50 лв.	33,00 лв.	20,00 лв.	38,00 лв.	-2%	15%
11	София-Стара Загора	17,80 лв.	28,70 лв.	18,00 лв.	29,00 лв.	1%	1%
12	София-Враца	9,70 лв.	15,80 лв.	11,00 лв.	19,00 лв.	13%	20%
13	Пловдив-Бургас	18,60 лв.	30,00 лв.	20,00 лв.	32,00 лв.	8%	7%
14	Пловдив-Варна	23,80 лв.	38,30 лв.	26,00 лв.	45,00 лв.	9%	17%
15	Варна-Шумен	9,70 лв.	15,80 лв.	7,00 лв.	12,00 лв.	-28%	-24%

Забележка: Цените за влак са за БВЗР II клас, с включена цена на запазено място

От 1 март 2014г. цените за БВЗР са увеличени средно с 8 %. Запази се намалението от 20% при закупуване на билети отиване и връщане за горепосочените релации, а за София – Варна – София и София – Бургас – София намалението е 30%.

Направените маркетингови проучвания и сравнителни анализи на цените показаха, че тези за железопътен транспорт са чувствително по-ниски от цените на автопревозвачите.

Изключение правят релации София – Плевен, София – Червен бряг, София – Ямбол и Варна – Шумен, при които осреднените цените за автобус са по-ниски от тези за влак.

Сравнителна таблица на цените на билетите за бърз влак и за автобус по основни направления:

№	Релация	Железопътен транспорт		Автобусен транспорт		Цена автобус/влак	
		еднопосочен билет	отиване и връщане	еднопосочен билет	отиване и връщане	еднопосочен билет	отиване и връщане
1	София-Варна	23,60 лв.	35,20 лв.	31,00 лв.	52,00 лв.	31%	48%
2	София-Плевен	10,60 лв.	17,00 лв.	12,00 лв.	20,00 лв.	13%	18%
3	София-Червен бряг	8,40 лв.	13,50 лв.	11,00 лв.	22,00 лв.	31%	63%
4	София-Г.Оряховица	14,60 лв.	23,40 лв.	20,00 лв.	35,00 лв.	37%	50%
5	София-Търговище	18,10 лв.	29,00 лв.	27,00 лв.	46,00 лв.	49%	59%
6	София-Шумен	19,70 лв.	31,60 лв.	28,00 лв.	47,00 лв.	42%	49%
7	София-Добрич	25,20 лв.	40,40 лв.	35,00 лв.	61,00 лв.	39%	51%
8	София-Разград*	22,80 лв.	33,60 лв.	20,00 лв.	35,00 лв.	-12%	4%
9	София-Русе	18,90 лв.	30,30 лв.	22,00 лв.	35,00 лв.	16%	16%
10	София-Силистра*	26,80 лв.	41,60 лв.	27,00 лв.	45,00 лв.	1%	8%
11	София-В. Търново*	15,30 лв.	24,50 лв.	19,00 лв.	31,00 лв.	24%	27%
12	София-Трявна*	14,60 лв.	23,40 лв.	19,00 лв.	30,40 лв.	30%	30%
13	София-Пловдив	9,00 лв.	14,40 лв.	13,00 лв.	20,80 лв.	44%	44%
14	София-Бургас	18,90 лв.	30,30 лв.	27,00 лв.	43,20 лв.	43%	43%
15	София-Сливен	14,60 лв.	23,40 лв.	22,00 лв.	40,00 лв.	51%	71%
16	София-Ямбол	16,00 лв.	25,60 лв.	20,00 лв.	38,00 лв.	25%	48%
17	София-Стара Загора	13,80 лв.	22,10 лв.	18,00 лв.	27,00 лв.	30%	22%
18	София-Димитровград**	12,20 лв.	19,60 лв.	20,00 лв.	32,00 лв.	64%	63%
19	София-Кърджали**	16,00 лв.	25,60 лв.	22,00 лв.	35,20 лв.	38%	38%

№	Релация	Железопътен транспорт		Автобусен транспорт		Цена автобус/влак	
		еднопосочен билет	отиване и връщане	еднопосочен билет	отиване и връщане	еднопосочен билет	отиване и връщане
20	София-Хасково**	13,00 лв.	20,80 лв.	21,00 лв.	33,60 лв.	62%	62%
21	София-Благоевград	7,50 лв.	12,00 лв.	10,00 лв.	16,00 лв.	33%	33%
22	София-Дупница	5,90 лв.	8,30 лв.	6,00 лв.	9,60 лв.	2%	16%
23	София-Петрич	11,40 лв.	18,30 лв.	13,00 лв.	24,00 лв.	14%	31%
24	София-Сандански	10,20 лв.	16,40 лв.	13,00 лв.	20,80 лв.	27%	27%
25	София-Кюстендил	6,50 лв.	9,10 лв.	7,00 лв.	11,20 лв.	8%	23%
26	София-Видин	13,80 лв.	22,10 лв.	20,00 лв.	33,00 лв.	45%	49%
27	София-Враца	6,50 лв.	10,40 лв.	11,00 лв.	19,00 лв.	69%	83%
28	София-Берковица*	10,20 лв.	16,40 лв.	10,00 лв.	18,00 лв.	-2%	10%
29	София-Монтана*	9,00 лв.	14,40 лв.	13,00 лв.	23,00 лв.	44%	60%
30	Пловдив-Бургас	14,60 лв.	23,40 лв.	20,00 лв.	32,00 лв.	37%	37%
31	Пловдив-Варна	18,10 лв.	29,00 лв.	26,00 лв.	45,00 лв.	44%	55%
32	Пловдив-Кърджали*	9,40 лв.	15,10 лв.	13,00 лв.	26,00 лв.	38%	72%
33	Варна-Русе	12,20 лв.	19,60 лв.	16,00 лв.	25,60 лв.	31%	31%
34	Варна-Шумен	6,50 лв.	10,40 лв.	7,00 лв.	12,00 лв.	8%	15%

Забележка: Цените за влак са за БВ II клас, *Пътуване с едно прекачване **Пътуване с две прекачвания

Най – ниските цени на автобусния транспорт в сравнение с железопътния са за релациите от София до Разград, Силистра, Дупница, Кюстендил и Берковица, както и Варна – Шумен.

През летния сезон автопревозвачите увеличават броя на автобусите си по релациите София–Варна и София – Бургас с директни превози до черноморските курорти.

Някои транспортни компании предлагат допълнителни услуги на клиентите си като безплатен безжичен интернет, телевизия на всяка седалка, списание, музика, безплатни напитки по време на пътуване. Големи автопревозвачи като Юнион Ивкони, Транс 5, Биомет и Етап&Груп са въвели и онлайн система за резервация и продажба на билети и предлагат отстъпки от 5% до 20% при закупуване на билети чрез интернет, също и карти за лоялни клиенти, даващи отстъпки от цената от 10% до 20%.

Предлагат се и намаления пътувания на групи, например Юнион Ивкони дава отстъпка от 15% за групи от 4 до 6 души, а над 7 човека отстъпката е 20%. Същата автобусна компания е въвела карта за намаление с 50% от цената на билета за пътувания по вътрешните и международни линии, еквивалент на железопътна карта „Класик“.

Международни превози

Основните конкуренти на железопътните пътнически превози могат да се обособят в две групи: за съседните ни страни това са автобусните превозвачи, а за останалите европейски страни – авиопревозвачите и особено Low cost компаниите.

Директни вагони свързват София с градовете Истанбул, Будапеща, Букурещ, Белград, Киев и Москва. Конкурентни цени за пътуване по железопътен транспорт предлага оферта City Star (офертата важи от всяка гара в България до всяка гара в: Унгария, Австрия, Германия, Русия, Украйна, Чехия и Словакия) за пътуване на група от един до пет човека. От офертата могат да се възползват всички, като най-изгодна е цената при петима пътуващи.

Автопревозвачи, които предлагат изгодни цени за международни превози в момента са: Юнион Ивкони от началото на 2014 предлагат отстъпка от 15% за всички еднопосочни и двупосочни билети за всички градове в Гърция; Карат С предлага безплатно всяко десето пътуване за всички свои клиенти.

Цени на билети за автобусен, железопътен и въздушен транспорт от София до някои европейски градове:

Релация	Автобусен транспорт		Въздушен транспорт	Железопътен транспорт	
	една посока	отиване и връщане	една посока	една посока	отиване и връщане
София – Букурещ	52 лв	82 лв	180 лв - 255 лв	46 лв.	92 лв.
София – Белград	45 лв	76 лв	220 лв.	42 лв.	83 лв.
София – Истанбул	50 лв	95 лв	196 лв.	44 лв.	88 лв.
София – Солун	50 лв	80 лв	210 лв. - 355 лв.	33 лв.	66 лв.
София – Атина*	117 лв	200 лв.	120 лв. - 230 лв.	75 лв.	149 лв.
София – Будапеща*	85 лв.	150 лв.	270 лв.- 400 лв.	93 лв.	148 лв.
София – Виена*	120 лв	200 лв	290 лв.	159 лв.	251 лв.
София – Прага*	125 лв	200 лв	215 лв.	251 лв.	364 лв.
София – Берлин*	220 лв	365 лв - 400 лв	240 лв.	388 лв.	473 лв.
София – Москва	----	----	380 лв.	232 лв.	457 лв.
София – Киев	----	----	400 лв.	181 лв.	361 лв.
София – Люблина*	150 лв	255 лв	290 лв	203 лв.	373 лв.
София – Загреб*	74 лв - 110 лв	133 лв - 190 лв	260 лв.	100 лв.	200 лв.

Забележка: * пътуване с прекачване

1.8. Фактори влияещи на обема на превозите

- Макроикономическата рамка – БВП, инфлация, търсене на услугата, покупателна способност, пазар на труда, безработица и др.;
- Ниска допустима скорост на движение на влаковете;
- Недостиг на подвижен състав от локомотиви, вагони и моторни влакове;
- Намалване 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 преобладаващата част от подвижния състав;
- Закъснения и отмяна на влакове;
- Ограничен брой пунктове за продажба на билети и нелюбезно отношение на служителите към пътниците;
- Увеличение на превозните цени;
- Други.

1.9. Мерки за подобряване на предлаганата превозна услуга

1. Инвестиране в подвижен състав. Закупените моторни вагони *Сименс* реално се ползват само за крайградски влакове и не се инвестира в подмяна на локомотиви и вагони за влаковете на дълги разстояния;
2. Подобряване на санитарно-хигиенното състояние на вагоните;
3. Поддържане на климатичните и отоплителните системи на вагоните в изправност;
4. Подобряване културата на обслужване във влаковете и на билетните каси;
5. Увеличаване на пунктовете за продажба на билети, чрез поставяне на билетнокасови автомати;
6. Предоставяне на допълнителни услуги по време на пътуване на дълги разстояния - предлагане на храни, напитки и информация;

7. Свеждане до минимум закъсненията на влакове по вина на железопътния превозвач „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД;
8. Осигуряване на вагони за влаковете, за които е регистриран постоянен недостиг на места;
9. Осигуряване на 12 спални вагона, необходими за спазване на договорения план за композиране на международните пътнически влакове;
10. Изготвяне на предложение за промяна в Наредба № 58 на МТИТС от 2.08.2006г., с което да се даде приоритет на международните влакове при организация на движението. В сега действащата наредба е записано, че при регулиране на движението международните пътнически влакове по приоритет са след експресните и бързите пътнически влакове. Поради тази причина закъсненията на международните влакове, направени на територията на други железопътни администрации или на КПП и ГПП се увеличават допълнително на българска територия. Това неминуемо води до изплащане на обезщетения съгласно Регламент 1371/2007 за правата и задълженията на пътниците, който „БДЖ – ПП“ ЕООД е задължено да прилага по отношение на международните пътници.

2. Финансов анализ на дейността на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД

в хил. лева	Отчет 2012	Отчет 2013	План 2014	Отчет 2014	+ - 2014/2013	% 2014/2013
финансови показатели						
Приходи от продажби	264 598	253 442	239 390	247 253	-6 189	-2,4%
В т.ч.: - приходи от продажби	94 598	83 442	72 159	75 789	-7 653	-9,2%
- Компенсация по Договор за ЗОУ	170 000	170 000	162 337	171 331	1 331	0,8%
- Други финансираня (Rail4see)				133	133	
Оперативни разходи	185 779	180 603	190 473	189 544	8 941	5,0%
EBITDA	78 819	72 839	48 917	57 709	-15 130	-20,8%
Приходи от амортизиране на други финансираня от ДБ	714	5 529	18 096	18 081	12 552	227,0%
Амортизации	74 625	79 939	83 052	83 901	3 962	5,0%
В т.ч.: Амортизации на ДМА						
финансирани от ДБ	714	5 529	18 096	18 081	12 552	227,0%
EBIT	4 908	-1 571	-16 039	-8 111	-6 540	416,3%
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	7 616	11	3 862	809	798	7254,5%
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	16 951	1 785	4 253	1 297	-488	-27,3%
Себестойност на продадени ДМА и КМА	-9 335	-1 774	-391	-488	1 286	-72,5%
Други приходи с еднократен характер (Тювасаш)		7 250	4 816		-7 250	-100,0%
Финансови приходи (разходи)	-11 467	-12 317	-4 759	-4 762	7 555	-61,3%
Печалба преди данъци	1 057	-6 627	-12 120	-12 064	-5 437	82,0%
Данъци	-570	6 509	0	330	-6 179	-94,9%
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"	0	139	0	0	-139	-100,0%
Брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"		143			-143	-100,0%

Себестойност на продадени активи по схемата "дълг срещу собственост"					4	-100,0%
Нетна печалба	1 627	-12 997	-12 120	-12 394	603	-4,6%
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	76 252	66 942	70 932	71 507	4 565	6,8%
Чист паричен поток - инвестиции	47 939	44 130	28 665	39 236	-4 894	-11,1%
Коефициенти за:						
Рентабилност						
нетен марж	0,006	-0,051	-0,051	-0,050		-2,3%
на собствения капитал (ЕБИТ/собствен капитал)	0,02	-0,01	-0,24	-0,12		800,9%
на нетните активи (ЕБИТ/нетни активи)	0,01	-0,005	-0,06	-0,03		629,2%
обръщаемост на активите (приходи/ДА)	0,21	0,21	0,21	0,22		3,5%
обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА)	0,21	0,21	0,21	0,23		7,9%
Задлъжнялост						
дълг/собствен капитал - financial gearing	0,95	2,40	3,82	3,92		63,3%
дълг/ активи	0,43	0,59	0,61	0,65		9,9%
Ликвидност						
обща ликвидност	0,67	0,55	0,25	0,33		-40,2%
бърза ликвидност	0,53	0,40	0,16	0,18		-54,0%
абсолютна ликвидност	0,17	0,08	0,00	0,04		-53,4%
Баланс						
собствен капитал	243 212	115 313	66 397	66 082	-49 231	-42,7%
нетни активи	408 082	333 068	255 030	235 836	-97 232	-29,2%
активи	541 573	471 333	413 604	401 153	-70 180	-14,9%
задлъжнялост	231 818	276 952	253 376	259 146	-17 806	-6,4%
Обемни показатели						
превозени пътници (хил.)	26 523,10	26 071,39	25 309,57	24 627,21	-1 444	-5,5%
пътниккм (млн.)	1 875,95	1 825,91	1 755,10	1 702,25	-124	-6,8%
средно списъчен брой персонал	6 276	6 080	6 117	6 105	25	0,4%
производителност на 1 лице (хил. пътниккм)	298,9	300,3	286,9	278,8	-21	-7,2%

Приходите от продажби са намалени от 253 442 хил. лева през 2013г. на 247 253 хил. лева през 2014г., намаление с 6 189 хил. лева или с 2.4%. Намалението се дължи на намалените приходи от превоз на пътници.

В сравнение с бизнес плана се отчита увеличение на приходите от продажби с 7 863 хил. лева.

Приходите от финансиране по договор за извършване на обществената услуга превоз на пътници с железопътен транспорт от държавния бюджет за 2014 г. са увеличени с 1 331 хил. лева.

Оперативните разходи се увеличават от 180 603 хил. лева през 2013 г. на 189 544 хил. лева през 2014 г., увеличение 8 941 хил. лева или 5,0%.

Спрямо бизнес плана се наблюдава намаление на оперативните разходи с 929 хил. лева или 0.5%.

ЕБИТДА - Оперативната печалба преди лихви, данъци, обезценки и амортизации намалява от 72 839 хил. лева през 2013г. на 57 709 хил. лева за 2014г., намаление с 15 130 хил. лева или с 20.8 %.

В сравнение с бизнес плана EBITDA се увеличава с 18.0%.

ЕВИТ се влошава от -1571 хил. лева през 2013г. на -8 111 хил. лева по отчет на 2014г., увеличение на отрицателната стойност с 6 540 хил. лева или с 416.3%.

През 2013 г. са реализирани приходи в размер на 7 250 хил. лева от глоби и неустойки на фирма „Тюркие Вагон Санай А.Ш Тювасаш” по договора за доставка на спални вагони.

Финансовият резултат се подобрява от загуба 12 997 хил. лева през 2013 г. на загуба 12 394 хил. лева през 2014 г., намаляване на загубата с 603 хил. лева или с 4.6%.

Свободният паричен поток се увеличава от 66 942 хил. лева през 2013 г. на 71 507 хил. лева през 2014 г., увеличение с 4 565 хил. лева или с 6.8%.

Задълженията /краткосрочни и дългосрочни/_- Задлъжнялостта на дружеството намалява от 276 952 хил. лева през 2013 г. на 259 146 хил. лева през 2014 г., намаление със 17 806 хил. лева или с 6.4%.

Собственият капитал намалява от 115 313 хил. лева през 2013 г. на 66 082 хил. лева през 2014г., намаление с 49 231 хил. лева или с 42.7%. Намалението се дължи на отчетената загуба за периода и изплатените задължения за сметка на целевите резерви.

Коефициенти за:

Рентабилност

- Нетен марж – Нетният марж на дружеството се подобрява от -0,051 през 2013 г. на -0,050 през 2014 г., т.е. подобряването е 2,3%.
- Рентабилност на собствения капитал (ЕВИТ/собствен капитал) увеличава отрицателната си стойност от -0,01 през 2013 г. на -0,12 през 2014 г., т.е. влошаването е 800.9%.
- Рентабилност на нетните активи (ЕВИТ/нетни активи) увеличава отрицателната си стойност от -0,005 през 2013г. на -0,03 през 2014 г., т.е. влошаването е 629.2%.
- Обръщаемост на активите (приходи/ДА) се увеличава от 0,21 през 2013 г. на 0,22 през 2014 г., т.е. увеличението е 3.5%.
- Обръщаемост на ДМА (приходи/ДМА) се увеличава от 0,21 през 2013 г. на 0,23 през 2014 г., т.е. увеличението е 7.9%.

Задлъжнялост

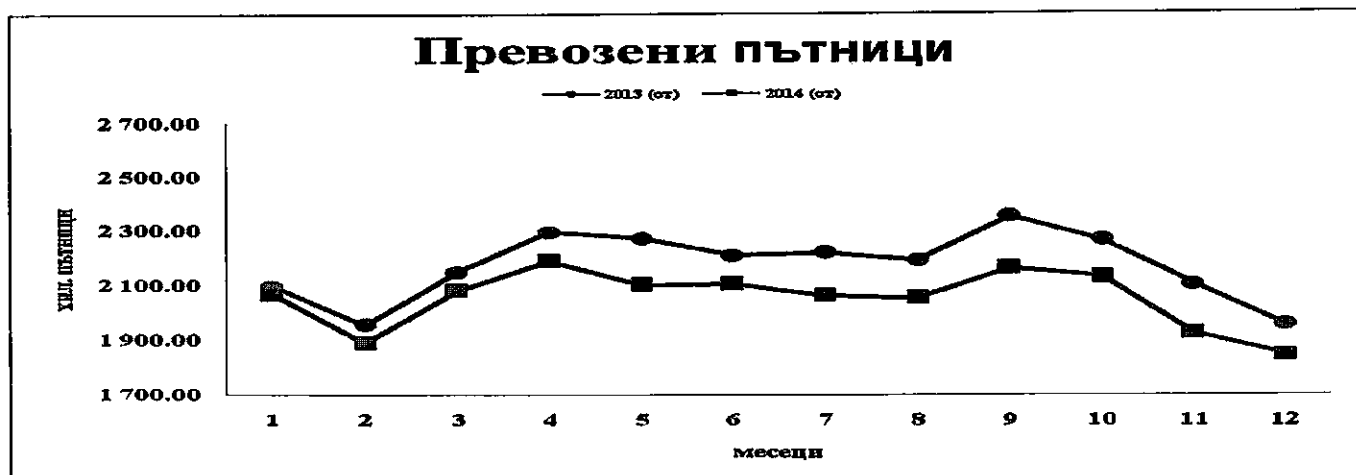
- Дълг/собствен капитал (financial gearing) – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо собствения капитал, се увеличава от 2,4 през 2013 г. на 3,92 през 2014 г., т.е. увеличението е 63.3%.
- Дълг/активи – Задлъжнялостта, изчислена като съотношение на задълженията спрямо активите, се увеличава от 0,59 през 2013 г. на 0,65 през 2014 г., т.е. увеличението е 9.9%.

Ликвидност

- Обща ликвидност – Коефициентът на обща ликвидност (краткосрочни активи/краткосрочни пасиви) се намалява от 0,55 през 2013 г. на 0,33 през 2014 г., т.е. намалението е 40.2%.
- Бърза ликвидност – Коефициентът на бърза ликвидност ((краткосрочни вземания + парични средства)/ краткосрочни пасиви) се намалява от 0,40 през 2015 г. на 0,18 през 2014 г., т.е. намалението е 54.0%.

- Абсолютна ликвидност – Коефициентът на абсолютна ликвидност (парични средства/краткосрочни пасиви) намалява от 0,08 през 2013 г. на 0,04 през 2014 г., т.е. намалението е 53.4%.

2.1. Обемни показатели



През 2014г. са превозени 24 627,22 хил. пътници, с 5,54% или с 1 444,18 хил. пътника по-малко в сравнение с 2013г. и с 2,70% по-малко от бизнес плана.

Във вътрешно съобщение са превозени 24 325,10 хил. пътници, с 1 402,21 хил. пътници по-малко от отчетените през 2013 г. и със 721,06 хил. пътници по-малко от разчетените в бизнес плана.

В международно съобщение са превозени 302,12 хил. пътници, с 41,96 хил. пътника по-малко от отчета 2013г. и с 38,71 хил. пътници повече от разчетените в бизнес плана.

Намалението на обема превозени пътници се дължи на влошеното качество на услугата и отлив на пътници, дължащо се на извършваните ремонти по железопътната инфраструктура през 2014г.:

- Пълно прекъсване на движението на влаковете в участъка Нова Загора – Зимница от 01.01.2014 г. до 13.08.2014 г.;
- Пълно прекъсване движението на влаковете в участъка Пирдоп – Антон от 14.07.2014 г. до 13.10.2014 г.;
- Пълно прекъсване Перник разпределителна – Разменна от 01.01.2014 г. до 23.07.2014 г.;
- Пълно прекъсване гара Церковски от 20.01.2014 г. до 20.03.2014 г.;
- Прекъсване на движението в участъците Трявна – Дъбово, Плачковци – Кръстец; Дъбово – Борушица, Плачковци – Дъбово, Септември – Добринище, Димитровград – Подкова, Русе разпределителна – Иваново, Образцов чифлик – Ястребово.

Негативните тенденции в развитието на демографските процеси в страната, конкуренцията на автобусния и автомобилен транспорт, влошаването на качеството на предлаганата услуга през последните години (ниски скорости, остарял подвижен състав, продължителни ремонти по железния път) доведоха до свиване на транспортния пазар и намаляване обема на превозите.

№	ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	Отчет 2012г.	12-те месеца		Отчет 2014г.	изменение %	
				Отчет 2013г.	План 2014г.		отч.14/отч.13	отч.14/пл.14
<u>I ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ</u>								
1	Превоз на пътници	х п	26 523,10	26 071,39	25 309,57	24 627,22	-5,54%	-2,70%
2	Ср. пропътувано разстояние	км	70,73	70,04	69,35	69,12	-1,31%	-0,32%
3	Пътниккилометри	млн	1 875,95	1 825,91	1 755,10	1 702,25	-6,77%	-3,01%
4	Приходи - нето	хил. лв	79 636	75 647	72 093	70 179	-7,23%	-2,66%
	- компенсации - нето	хил. лв	17 334	16 544	17 014	14 988	-9,41%	-11,91%
	Приходи - нето без компенсации от ДБ	хил. лв	62 302	59 103	55 079	55 191	-6,62%	0,20%
5	Нетна приходна ставка	лв	0,04245	0,04143	0,04108	0,04123	-0,48%	0,37%
<u>II ПРЕВОЗ НА КОЛЕТИ И БАГАЖИ</u>								
	Приходи - нето	хил. лв	62	60	65	60	0,00%	92,31%
A	ПРИХОДИ НЕТО	хил. лв	79 697	75 707	72 158	70 239	-7,22%	-2,66%
B	ПРИХОДИ НЕТО без компенсации	хил. лв	62 363	59 163	55 144	55 251	-6,61%	0,19%
B	ЗАСТРАХОВКА	хил. лв	1 019	1 138	1 042	1 083	-4,86%	3,90%

Средното пропътувано разстояние е намалено с 0,91 км. или с 1,31% спрямо отчетеното през 2013г. В резултат, на което произведените пътниккилометри са 1 702,25 млн. пътниккилометри, с 123,66 млн. по - малко от произведените през 2013г. Произведените през 2014г. пътниккилометри са с 52,85 млн. по-малко спрямо бизнес плана.

Във вътрешно съобщение са произведени 1 682,93 млн. пътниккм, със 112,40 млн. пътниккм по-малко от произведените през 2013г. и с 52,71 млн. пътниккм по-малко от планираните в бизнес плана.

В международно съобщение са произведени 19,32 млн. пътниккм (1.14% от общите) срещу 30,58 млн. пътниккм за 2013г. (1,67% от общите).

Приходите нето са намалени със 7,22% спрямо отчетените през 2013г. и с 2,66% спрямо планираните за 2014г. Приходната ставка е намалена с 0,48% спрямо отчетената за 2013г. и е намалена с 0,37% спрямо планираната.

От намаления обем работа с 123,66 млн. пътниккилометри, приходите са намалени относително с 5 098 хил. лева, а от намалената приходна ставка с 0.00020 лева приходите относително са намалени със 340 хил. лева.

№	ПОКАЗАТЕЛИ	мярка	12-те месеца			Изменение	
			2012г.	2013г.	2014г.	2014г./2013г.	
1	Бруто ткм - общо	хил.	3 482 766	3 497 970	3 805 083	307 113	8.78%
a	Ел.локомотиви	хил.	2 331 483	2 326 645	2 598 467	271 822	11.68%
б	ЕМВ	хил.	839 867	897 152	942 100	44 948	5.01%
в	Дизелови локомотиви	хил.	129 390	95 062	95 620	558	0.59%
г	ДМВ	хил.	182 026	179 111	168 896	-10 215	-5.70%
2	Бруто т км ел.тяга	хил.	3 171 350	3 223 797	3 540 567	316 770	9.83%
3	Бруто т км дизел тяга	хил.	311 416	274 173	264 516	-9 657	-3.52%
4	Бруто т км от локомотиви	хил.	2 460 873	2 421 707	2 694 087	272 380	11.25%
5	Средно денонощна производителност на 1 локомотив в работа	бр.т км	87 061	85 212	95 497	10 285	12.07%
6	Локомотиви в работа	бр.	77.23	77.65	77.08	-0.57	-0.73%

През 2014г. са произведени 3 805 083 хил. брткм, увеличение с 8,78% спрямо 2013г. Това увеличение се дължи на увеличение на произведените брутотонкм от локомотиви ел. тяга – 11,68%, локомотиви дизелова тяга – 0,59% и от ЕМВ – 5,01%. Намаление имаме при брутотонкилометрите произведени от ДМВ – 5,70%. Локомотивите в работа са намалени с 0,73%, производителността е увеличена с 12,07%. Показателят характеризира ефективността на използване на локомотивите.

Отчет за приходите и разходите

(в хил. лева)

показатели	отчет 2012 г.	отчет 2013 г.	План 2014 г.	отчет 2014 г.	+ -		% на изменение	
					Отчет/ план	Отчет/ отчет	Отчет/ план	Отчет/ отчет
Нетни приходи от продажби	79 692	75 707	72 159	70 239	-1 920	-5 468	-3%	-7%
на външни клиенти	77 359	73 900	70 194	68 223	-1 971	-5 677	-3%	-8%
<i>превоз на пътници</i>	77 359	73 900	70 194	68 223	-1 971	-5 677	-3%	-8%
в т.ч. Компенсации	17 348	16 544	17 015	14 988	-2 027	-1 556	-12%	-9%
на свързани лица	2 333	1 807	1 965	2 016	51	209	3%	12%
- жп карти	2 333	1 807	1 965	2 016	51	209	3%	12%
Други приходи	14 906	7 735	4 894	5 550	656	-2 185	13%	-28%
от външни клиенти	4 308	3 347	2 526	2 730	204	-617	8%	-18%
от свързани лица	10 598	4 388	2 368	2 820	452	-1 568	19%	-36%
- наем тягов и подвижен жп състав					0	0		
- такса за ползване на локомотиви	2 775	284	181	427	246	143	136%	50%
- ремонт на подвижен състав	233	1 425	327	1 336	1 009	-89	309%	
- други услуги между СЛ	5 687	64	1 860	46	-1 814	-18	-98%	-28%
- лихви просрочени плащания (СЛ)	1 903	2 615		1 011	1 011	-1 604		-61%
Финансиране по договор за ЗОУ от ДБ	170 000	170 000	162 337	171 331	8 994	1 331	6%	1%
Други финансираня (Rail4see)				133	133	133		
Приходи общо	264 598	253 442	239 390	247 253	7 863	-6 189	3%	-2%
Разходи за основна дейност	185 779	180 596	190 473	189 544	-929	8 948	0%	5%
материали	6 585	7 428	8 246	7 644	-602	216	-7%	3%
от външни доставчици	6 585	7 428	8 246	7 644	-602	216	-7%	3%
от свързани лица					0	0		
горива	12 683	10 539	10 602	10 222	-380	-317	-4%	-3%
ел. енергия	17 663	26 385	36 113	34 868	-1 245	8 483	-3%	32%
топлоенергия	453	426	305	406	101	-20	33%	-5%
външни услуги	62 929	59 548	55 666	53 219	-2 447	-6 329	-4%	-11%
от външни доставчици	59 402	57 420	51 928	49 417	-2 511	-8 003	-5%	-14%
- услуги	20 978	18 801	19 508	17 237	-2 271	-1 564	-12%	-8%
- инфраструктурни такси	35 042	35 319	29 341	29 181	-160	-6 138	-1%	-17%
- други услуги от НК "ЖИ"	3 382	3 300	3 079	2 999	-80	-301	-3%	-9%
- ремонт					0	0		
от свързани лица	3 527	2 128	3 738	3 802	64	1 674	2%	79%
- наем тягов и подвижен жп състав	878	829	645	611	-34	-218	-5%	-26%
- такса за ползване на локомотиви	1 286	443	221	285	64	-158	29%	-36%
- ремонт на подвижен състав	0				0	0		
- други услуги между СЛ	1 363	856	2 872	2 906	34	2 050	1%	239%
заплати	56 645	54 625	59 285	59 733	448	5 108	1%	9%
социални осигуровки и надбавки	17 231	16 242	18 629	18 384	-245	2 142	-1%	13%
други разходи	13 111	8 714	5 415	8 292	2 877	-422	53%	-5%
суми с корективен характер (капитализиран ремонт по стопански начин)	-1 521	-3 311	-3 788	-3 224	564	87	-15%	-3%

показатели	отчет 2012 г.	отчет 2013 г.	План 2014 г.	отчет 2014 г.	+/-		% на изменение	
					Отчет/ план	Отчет/ отчет	Отчет/ план	Отчет/ отчет
ЕВИТДА	78 819	72 846	48 917	57 709	8 792	-15 137	18%	-21%
приходи от амортизации на други финансираня от ДБ	714	5 529	18 096	18 081	-15	12 552	0%	227%
амортизации	74 625	79 939	83 052	83 901	849	3 962	1%	5%
В т.ч.: амортизации на ДМА финансирани от ДБ	714	5 529	18 096	18 081	-15	12 552	0%	227%
ЕВИТ	4 908	-1 564	-16 039	-8 111	7 928	-6 547	-49%	419%
други приходи (продажба на ДА и КМА)	16 951	1 785	4 253	1 297	-2 956	-488	-70%	-27%
Себестойност на продадени ДМА и КМА	-9 335	-1 781	-391	-488	-97	1 293	25%	-73%
други приходи с еднократен характер		7 250	4 816					
финансови приходи	131	17	7	383	376	366	5371%	2153%
финансови разходи	11 598	12 334	4 766	5 145	379	-7 189	8%	-58%
извънредни приходи (разходи)								
Брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"		143						
Себестойност на продадени активи по схемата "дълг срещу собственост"		-4						
Счетоводна печалба (загуба)	1 057	-6 488	-12 120	-12 064	56	-5 576	0%	86%
данъци	-570	6 509		330				-95%
Печалба (загуба)	1 627	-12 997	-12 120	-12 394	-274	603	2%	-5%

2.2. Приходи

През периода януари – декември 2014г. реализираните приходи от „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, са както следва:

(в хил. лева)

	Отчет 2012г.	Отчет 2013г.	Отчет 2014г.	2014/2013
1. нетни приходи от продажби	79 692	75 707	70 239	-5 468
- от външни клиенти	77 359	73 900	68 223	-5 677
в т.ч.: компенсации	17 348	16 544	14 988	-1 556
- жп карти от свързани лица	2 333	1 807	2 016	209
2. други приходи	14 906	7 735	5 550	-2 185
- от външни клиенти	4 308	3 347	2 730	-617
- от свързани лица	10 598	4 388	2 820	-1 568
3. други приходи (продажба на ДМА и КМА)		1 785	1 253	-532
4. други приходи с еднократен характер	7 616	7 250		-7 250
Общо приходи от продажби	102 214	92 477	77 042	-15 435
5. Продажба на нетекущи активи		143	44	-99
6. приходи от компенсации по договор ЗОУ	170 000	170 000	171 331	1 331
7. други финансираня (Rail4see)			133	133
8. приходи от амортизации на други финансираня	714	5 529	18 081	12 552
9. финансови приходи	131	17	383	366
Общо приходи	273 059	268 166	267 014	-1 152

В сравнение с 2013г. общите приходи от дейността са намалени с 1 152 хил. лева.

През 2014г. отчетените компенсаци за тарифни намаления са по-малко с 1 556 хил. лева спрямо отчетените през 2013г., други приходи са по-малко с 2 185 хил. лева.

Нетните приходи от продажби са намалени с 5 468 хил. лева спрямо отчетените за 2013г. от намаления обем пътнически километри с 6,77%. Нетните приходи от продажби включват 2 016 хил. лева от жп карти на СЛ, които са увеличени с 209 хил. лева спрямо 2013г.

В приходите от амортизации на други финансираня от ДБ са включени амортизациите на капиталовия трансфер за 2013г. и 2014г., използван за разплащане на финансови задължения за доставката на ЕМВ серия 30 и 31, както и ДМВ серия 10. Включени са и амортизационните отчисления на 30 броя спални вагони, закупени със средства от капиталови трансфери за 2010г. – 2012г. Приходите от амортизации на други финансираня от ДБ се нулират с амортизациите на ДМА, финансирани от ДБ.

В отчета за 2013г. са включени неустойки на фирма Тюркие Вагон Санай А.Ш Тювасап по договора за доставка на нови спални вагони в размер на 7 250 хил. лева, които са с еднократен характер.

В приходната част на отчета са включени и приходите от продажба на нетекущи активи. Нетният ефект от продажбите е печалба в размер на 139 хил. лева през 2013г. и 44 хил. лева през 2014г.

Компенсациите по договор за обществени услуги (субсидиите) за 2014г. са 171 331 хил. лева, с 1 331 хил. лева повече от 2013г.

2.3. Разходи

Разходите по икономически елементи за 2014г. са в размер на 277 157 хил. лева, което е с 11 526 хил. лева повече от 2013г.

Разходите за материали са увеличени с 8 362 хил. лева в сравнение с предходната година, в т. ч.:

- Разходите за **материали** са увеличени с 216 хил. лева в сравнение с отчетените през 2013г. Спрямо планираните 8 246 хил. лева се отчитат с 602 хил. лева по-малко;
- Разходите за **ел. енергията** са увеличени спрямо отчетените през 2013г. с 8 483 хил. лева, от увеличението на цената за енергоразпределение от 90 лв на 158,19 лв/MWh. Спрямо плана се отчитат 1 245 хил. лева по-малко.
- Разходите за **топлоенергия** са намалени с 20 хил. лева през 12-те месеца на 2014г. в сравнение със същия период на 2013 г.

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	пътническо движение	товарно движение	12-те мес. 2013 г.	пътническо движение	товарно движение	12-те мес. 2014 г.	% на изменение спрямо 2013 г.
1.Обем работа								
а) електрическа тяга	млн брткм	3 208	16	3 224	3 520	21	3 541	9,83
- от локомотиви	млн брткм	2 311	16	2 327	2 578	21	2 598	11,68
- от ЕМВ	млн брткм	897	-	897	942	-	942	5,01
б) ел. маневра	х манч	9	0	9	9	0	9	-8,10

2. Разходна норма								
а) електрическа тяга	втч/брткм	34	24	34	32	27	32	-4,66
б) ел. маневра	квтч/манч	50	39	50	48	38	48	-3,39
3. Количество ел. енергия	хил.квтч	109 122	379	109 500	114 784	568	115 352	5,34
а) електрическа тяга	хил.квтч	108 240	378	108 619	113 143	567	113 710	4,69
б) ел. маневра	хил.квтч	470	0	471	418	0	418	-11,21
в) стационарни ВО	хил.квтч	411	-	411	1 224	-	1 224	197,94
4. Цена на ел. енергия	лв/MWh	128,13	123,31	128,12	121,95	122,98	121,95	-4,81
5. Разходи за ел. енергия	хил. лв	13 982	47	14 029	13 998	70	14 087	0,27
а) електрическа тяга	хил. лв	13 874	47	13 921	13 805	70	13 875	-0,33
б) ел. маневра	хил. лв	61	0	61	51	0	51	-15,96
в) стационарни ВО	хил. лв	47	-	47	141	-	141	198,08
6. Други разходи за енергия	хил. лв	2 927	-	2 927	2 959	-	2 959	1,11
а) за други нужди	хил. лв	2 501	-	2 501	2 554	-	2 554	2,12
от лок. депо	хил. лв	1 036	-	1 036	1 064	-	1 064	2,78
от ППП	хил. лв	1 465	-	1 465	1 489	-	1 489	1,66
б) за топлинна енергия	хил. лв	426	-	426	406	-	406	-4,81
от лок. депо	хил. лв	254	-	254	260	-	260	2,04
от ППП	хил. лв	172	-	172	146	-	146	-14,96
7. Цена за енергоразпределение	лв/MWh	90,00	90,00	90,00	158,19	158,19	158,19	75,77
8. Разходи за енергоразпределение	хил. лв	9 821	34	9 855	18 158	90	18 248	85,16
а) електрическа тяга	хил. лв	9 742	34	9 776	17 898	90	17 988	84,01
б) ел. маневра	хил. лв	42	0	42	66	0	66	56,06
в) стационарни ВО	хил. лв	37	-	37	194	-	194	423,69
ОБЩО РАЗХОДИ	хил. лв	26 729	82	26 811	35 115	160	35 274	31,57

Отчетените разходи за енергия в "БДЖ-Пътнически превози" ЕООД за 2014 г. са в размер на 35 274 хил. лева. В сравнение с 2013 г. разходите са увеличени с 8 483 хил. лева. Факторите оказали влияние за изменение на разходите са:

- От намалената разходна норма за тягови нужди с 4,66 % са изразходвани 5 061 MWh по-малко енергия и разходите намаляват с 1 104 хил. лева;
- От увеличения обем брутотонкилометрова работа с електрическа тяга с 316,77 млн.брткм (или с 9,83 %) е увеличено количеството изразходвана енергия с 10 672 MWh и разходите са увеличени с 2 328 хил. лева;
- В следствие на увеличената цена за 2014 г. с 28,43 % спрямо 2013 г. са увеличени разходите за електрическа тяга с 6 737 хил. лева. Това нарастване на разходите се дължи на високата цена за услугата енергоразпределение на тягова ел. енергия, която е нараснала със 75,77 % (от 90 лв./ MWh за 2013 г. на 158,19 лв./ MWh за 2014 г.);
- Увеличението на цената на ел. енергията от 0,218119 лв./KWh за 2013 г. на 0,280141 лв./ KWh за 2014 г. и основно на увеличената цена за услугата енергоразпределение със 75,77% (от 90 лв./ MWh за 2013 г. на 158,19 лв./ MWh за 2014 г.) е довело до увеличение на разходите за маневра с 29 хил. лева.

От месец август 2013 г. е въведена нова такса към използваната активна ел. енергия наименована Цена „Задължения към обществото“ (16,37 лв/MWh), фактурирана от

„Холдинг БДЖ“ ЕАД, която не намира отражение в първите седем месеца на 2013 г., но води до нарастване на разходите за 12-те месеца на 2014 г. в сравнение със същия период на предходната година. За 2014 г. таксата „Задължения към обществото“ е 1 958 хил. лева.

От месец септември 2013 г. е въведено отделно разпределение на разходите за тягова електроенергия на стационарните вагон отоплители на "БДЖ-Пътнически превози" ЕООД като количеството MWh използвана ел. енергия се отчита по номер електромер. Отчетените разходи за стационарни вагон отоплители за 2014 г. са 335 хил. лева при изразходвано количество 1 224 MWh.

Увеличение се наблюдава при "други разходи" за ел.енергия (разходи за машини и съоръжения, за отопление и осветление, разходи за електроцентрали, разход при ремонт на локомотиви, маневра депо и други) с 18 хил. лева или с 0,71 %, в сравнение с 2013 г. Разходите за топлоенергия намаляват с 21 хил. лева спрямо 2013 г. или с 4,81%.

➤ Разходите за гориво са намалени с 317 хил. лева спрямо отчетените през 2013 г. Спрямо планираните се отчитат 380 хил. лева по-малко.

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	пътническо движение	товарно движение	Отчет 2013 г.	пътническо движение	товарно движение	Отчет 2014 г.	% на изменение спрямо 2013г.
1.Обем работа								
а/ дизелова тяга	хил.брткм	272 927	1 247	274 174	260 684	3 832	264 516	-3,52
- от локомотиви	хил.брткм	93 816	1 247	95 063	91 788	3 832	95 620	0,59
- ДМВ (серия 10)	хил.брткм	179 111	0	179 111	168 896	-	168 896	-5,70
б/ дизелова маневра	манч	60 588	492	61 080	59 651	767	60 418	-1,08
2. Разходна норма								
а/ дизелова тяга	литър	15,16	13,71	15,15	15,21	8,57	15,11	-0,26
- от локомотиви	литър	22,53	13,71	22,41	21,60	8,57	21,08	-5,96
- ДМВ (серия 10)	литър	11,29		11,29	11,73		11,73	3,88
б/ дизелова маневра	литър	11,91	16,04	11,94	12,09	18,88	12,18	2,00
3. Количество гориво	литри	4 891 547	26 378	4 917 925	4 694 850	47 471	4 742 321	-3,57
а/ дизелова тяга	литри	4 136 272	17 093	4 153 365	3 963 848	32 852	3 996 700	-3,77
- от локомотиви	литри	2 113 487	17 093	2 130 580	1 982 475	32 852	2 015 327	-5,41
- ДМВ (серия 10)	литри	2 022 785	0	2 022 785	1 981 373	-	1 981 373	-2,05
б/ дизелова маневра	литри	721 430	7 891	729 321	721 337	14 479	735 816	0,89
в/ локомотиви под наем	литри	3 395	1 394	4 789	3 355	140	3 495	-27,02
г/вагон-отоплители	литри	30 450	0	30 450	6 310	-	6 310	-79,28
4. Цена на горивото	лв	1,90	1,99	1,90	1,87	1,85	1,87	-1,91
5. Разходи за гориво	ХИЛ. ЛВ	9 306	52	9 359	8 764	88	8 852	-5,42
а/ дизелова тяга	ХИЛ. ЛВ	7 761	33	7 794	7 348	61	7 409	-4,94
- от локомотиви	ХИЛ. ЛВ	3 954	33	3 987	3 687	61	3 748	-5,99
- ДМВ (серия 10)	ХИЛ. ЛВ	3 808	-	3 808	3 661	-	3 661	-3,85
б/ дизелова маневра	ХИЛ. ЛВ	1 376	17	1 393	1 350	27	1 377	-1,17
в/ локомотиви под наем	ХИЛ. ЛВ	13	3	16	6	0	6	-59,34
г/ вагон-отоплители	ХИЛ. ЛВ	59	-	59	11	-	11	-80,59
д/ парен локомотив	ХИЛ. ЛВ	96	-	96	48	-	48	-50,16
6. Други разходи за гориво	ХИЛ. ЛВ	1 181	-	1 181	1 370	-	1 370	16,06
от ЛОК. СТОПАНСТВО	ХИЛ. ЛВ	990	-	990	1 147	-	1 147	15,86
от ППП	ХИЛ. ЛВ	191	-	191	223	-	223	17,09
О Б Щ О РАЗХОДИ	ХИЛ. ЛВ	10 487	52	10 539	10 134	88	10 222	-3,01

Отчетените разходи за гориво в "БДЖ-Пътнически превози" ЕООД за 2014 г. са в размер на 10 222 хил. лева. В сравнение с предходната година разходите намаляват с 317 хил. лева. Факторите оказали влияние за изменение на разходите са:

От намаления обем брутотонкилометрова работа с дизелова тяга с 9 658 хил. брткм (или с 3.52%) е намалено количеството изразходвано гориво със 146 306 литра и разходите са намалени с 278 хил. лева;

- От увеличената разходна норма за маневра с 2.00% спрямо 2013 г. (от 11.94 на 12.18 литра на 1 манч) са изразходвани 14 557 литра повече дизелово гориво и разходите са увеличени с 28 хил. лв.;
- От намалената разходна норма за тягови нужди с 0.26% (от 15.15 на 15.11 литра на 1000 брткм.) са изразходвани 10 738 литра по-малко дизелово гориво и разходите са намалени с 20 хил. лева;
- От намалената цена на горивото с 1.91% разходите за дизелова тяга са намалени със 151 хил. лева;
- От намален обем маневрена работа с 662 маневрени часове (или с 1.08%) е изразходвано 7 905 литра по-малко гориво и разходите са намалени с 15 хил. лева;
- От намалената цена на горивото с 1.91% разходите за дизелова маневра са намалени с 27 хил. лева.

През 2014 г. е увеличен значително извършения обем работа с дизелова тяга товарно движение (от 1 247 хил. бруто тонкм на 3 832 хил. бруто тонкм) и разходите, които „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е извършило за обслужване на товарния трафик – от 52 хил. лева на 88 хил. лева.

Увеличени са и "други разходи" за гориво (поддържане на локомотивите в топло състояние, разходи за топлоцентрали, за автомобили, разход при ремонт на локомотиви, маневра депо и други) със 189 хил. лева.

➤ Разходите за външни услуги са намалени с 6 329 хил. лева спрямо отчета за 2013г. и представляват 19.20% от разходите за дейността. Намалението на разходите за външни услуги е предимно от намалението на разходите за инфраструктурни такси и други услуги от НК„ЖИ“. Спрямо плана са намалени с 2 447 хил. лева.

Разходи за инфраструктурни такси и услуги към НК „ЖИ“ са в размер на 32 180 хил. лева, при отчетени 38 619 хил. лева за 2013г. От 01.01.2014 г. влизат в сила нови по-ниски ставки на инфраструктурни такси. Разходите за наемане на подвижен железопътен състав са в размер на 611 хил. лева, които представляват 1,15% от външни услуги. В сравнение с 2013г. разходите за наемане на вагони са намалени с 218 хил. лева.

➤ Други разходи – отчита се намаление в размер на 422 хил. лева спрямо отчетените през 2013г.

➤ Разходите за амортизации се увеличават с 3 962 хил. лева за 2014г. спрямо 2013г. В т.ч.: амортизациите на ДМА финансирани със средства от ДБ се увеличават с 12 552 хил. лева. Те включват амортизациите на капиталовия трансфер за 2013г., използван за разплащане на финансови задължения за доставката на ЕМВ серия 30 и 31, както и амортизациите на спалните вагони, закупени със средства от капиталови трансфери за 2010 – 2012г. Амортизациите на капиталовия трансфер за м. май 2014 г., с който са разплатени финансови задължения за доставката на ДМВ серия 10. Амортизациите на капиталовия трансфер за разплащане на дългосрочни задължения за доставка на ЕМВ серия 30 и 31 от м.

юни и м. декември 2014г., и др. Приходите от амортизации на други финансираня от ДБ се нулират с амортизацията на ДМА, финансирани от ДБ.

➤ **Разходи за възнаграждения на персонала** – отчетени са 59 733 хил. лева, които представляват 21,55% от разходите за дейността. Заедно с разходите за осигуровки този процент е 28,19%. През 2013г. разходите за заплати са в размер на 54 625 хил. лева или през 2014г. са нараснали с 5 108 хил. лева. Увеличението е в резултат на изменението на основните заплати на персонала във връзка утвърдено щатно разписание на длъжностите в сила от 03.12.2013 г., подписан Колективен трудов договор на 21.03.2014 г. и от естественото увеличение на възнагражденията за прослужено време и възраст.

Показатели	мярка	Отчет 2014 година				+ , -	
		Отчет 2012 г.	Отчет 2013 г.	План 2014 г.	Отчет 2014 г.	отчет 2014/ отчет 2013	отчет 2014/ план 2014
1.Средства за работна заплата	хил. лв.	56 645	54 625	59 285	59 733	5 108	448
в т.ч. изплатени обезщетения по КТ и КТД	хил. лв.	1 577	1 014	1 748	2 470	1 456	722
компенсируем отпуск	хил. лв.	1 097	871	811	1 195	324	384
2.Разходи за социални осигуровки	хил. лв.	17 062	16 242	18 629	18 384	2 142	-245
3.Средно списъчен брой	бр.	6 276	6 080	6 117	6 105	25	-12
4.Средно списъчен брой м. декември	бр.	6 203	6 081	6 196	6 156	75	-40
5.Средна работна заплата - ОНР	лв.	752	749	808	815	66	7
6.Средна работна заплата без обезщетения и компенсируем отпуск	лв.	717	723	773	765	42	-8

Спрямо бизнес плана за 2014г. средствата за възнаграждения по отчет са увеличени с 448 хил. лева. Увеличението основно се дължи на начислените в по-голям размер средства за обезщетения и компенсируем отпуск (неизползван домашен отпуск за 2014г.).

Средната работна заплата на един човек от персонала за 2014г. е 815 лв. - по-висока е с 66 лева спрямо 2013г. При елиминиране средствата за компенсируем отпуск и на платените обезщетения за двата съпоставими периода средната работна заплата за 2014г. е с 42 лева по-висока спрямо предходната година – за 2014г. е 765 лева, а за 2013г. е 723 лева. През 2014г. е нараснала сумата на изплатените обезщетения по КТ и КТД с 1 456 хил. лева (през 2014г. са изплатени 2 470 хил. лева, а през 2013г. – 1 014 хил. лева). Нарастването на обезщетенията е в резултат на прекратяването на трудовите правоотношения на 318 броя работници и служители, придобили право на пенсия за осигурителен стаж и възраст, а през 2013г. са прекратени трудовите правоотношения на 141 броя. През 2014г. е нараснало възнаграждението за основните заплати с 995 хил. лева, за прослужено време и възраст с 258 хил. лв., премия приход с 32 хил. лева, нощния труд със 113 хил. лева, за служебен отпуск със 199 хил. лева, за национален празник с 80 хил. лева и други плащания с 332 хил. лева спрямо предходната година. Увеличени са възнагражденията за положен извънреден труд с 476 хил. лева спрямо предходната година (за 2014г. са изплатени 2 288 хил. лева, а за 2013г. – 1 812 хил. лева). През 2014г. е положен извънреден труд от 3 763 работника в размер на 280 292 часа, а през 2013г. извънреден труд е положен от 3 719 работника в размер на 241 632 часа. През 2014г. са начислени средства за компенсируем отпуск с 324 хил. лева повече спрямо предходната година.

През 2014г. **средно списъчният брой на персонала** е увеличен с 25 броя спрямо предходната година (за 2014г. е 6 105 броя при 6 080 броя за 2013г.). Увеличението основно се дължи на

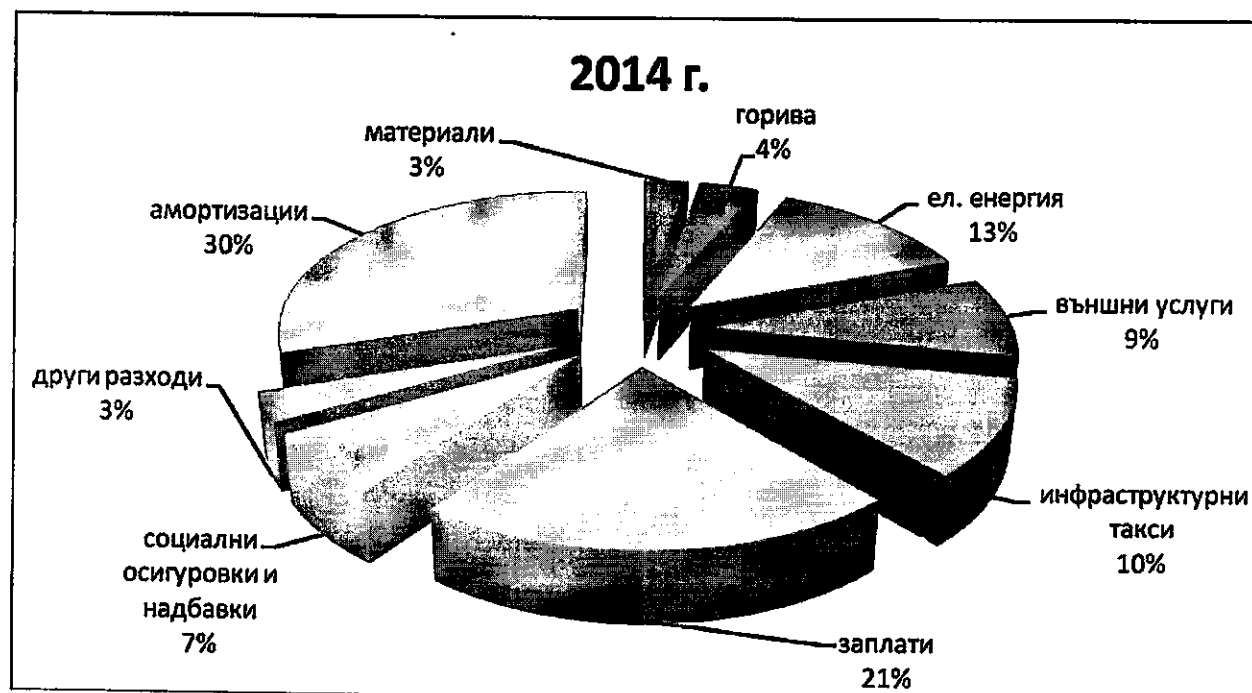
назначаването на персонал в експлоатационната дейност. През месец ноември и декември бяха назначени 61 броя огньари по временно разписание на длъжностите, във връзка с отоплението на пътническите центрове, депата и екипировъчни пунктове. От 01.09.2014 г. към структурата на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД премина ЖП Пансион – Велико Търново с персонал 9 броя, а от 01.12.2014 г. премина и ЦПО „БДЖ“ с 8 броя персонал.

➤ Разходите за социални осигуровки и надбавки за 2014г. са увеличени с 2 142 хил. лева спрямо предходната година (за 2014г. са 18 384 хил. лева, а за 2013 г. – 16 242 хил. лева). Това основно се дължи на увеличението на средствата за възнаграждения, което от своя страна води до нарастване на всички елементи на социалното и здравно осигуряване. Също така и с увеличението на ваучерите по чл. 209 от ЗКПО с 16 лева месечно на човек от персонала от 01.04.2014г. средствата за „Други социални разходи“ на персонала в пари и в натура са нараснали с 967 хил. лева спрямо предходната година. Увеличение има на социални разходи по чл. 66 от КТД за отпуски с 318 хил. лева, на начислените суми за временна неработоспособност с 59 хил. лева и на средствата за помощи и лекарства на персонала с 82 хил. лева спрямо предходната година. Намалени са социалните разходи в натура по КТД за ползване на почивните станции на „Холдинг БДЖ“ ЕАД от персонала на дружеството със 142 хил. лева.

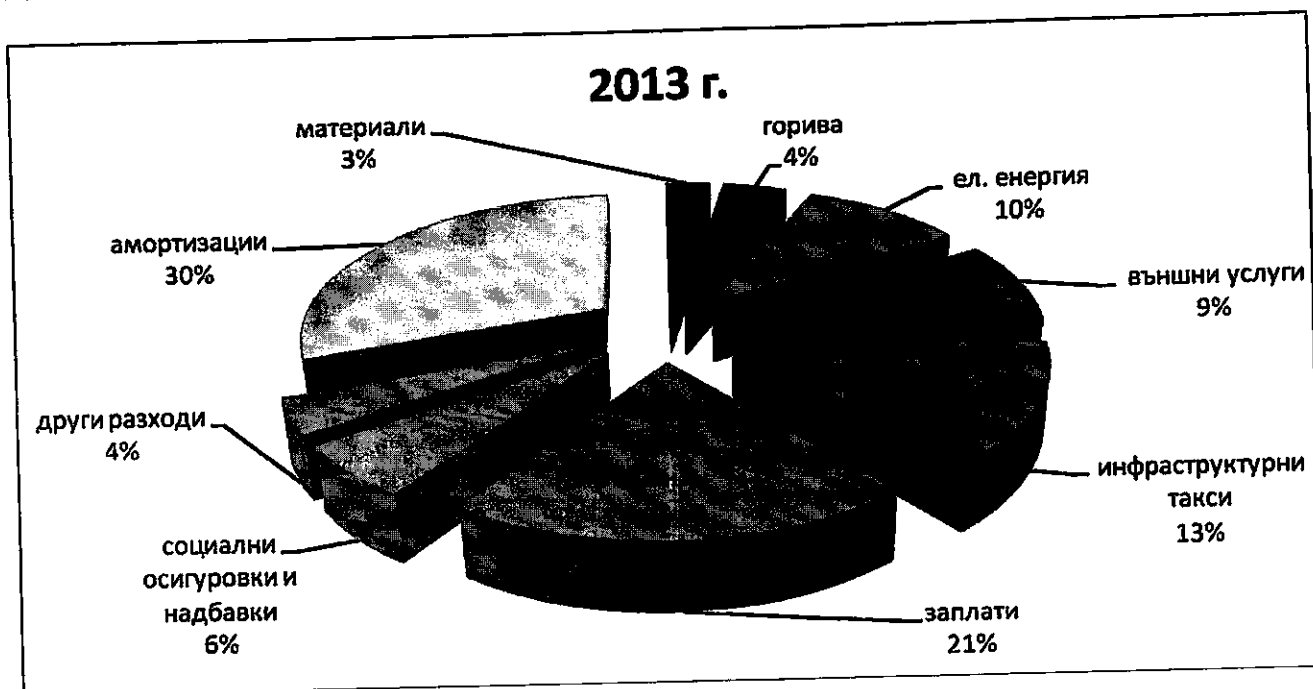
От началото на годината са напуснали 599 броя персонал, от които 318 броя поради придобиване право на пенсия за осигурителен стаж и възраст. От началото на годината са приети 626 броя персонал.

Производителността на едно лице от персонала на база произведени пътничкилометри е 278,8 хил. пътничкилометри при 300,3 хил. пътничкилометри за 2013г., или намалява със 7,2 % през 2014г. Намалението се дължи на спада на произведените пътничкилометри и на нарастването на персонала с 25 средно списъчни броя.

Структурата на разходите по икономически елементи и техния относителен дял по отчет за 2014 г. е показана в следната графика:



Структурата на разходите по икономически елементи и техният относителен дял по отчет за 2013 г. е показана в следната графика:



3. Превози обект на Договор за ЗОУ

3.1. Стандарти за надежност, капацитет и качество на услугите

Брой влакове

С графика за движение на влаковете 2013/2014г. превозите, обект на задълженията за извършване на обществени превозни услуги се осъществяват с 69 бързи, от които 4 сезонни влака и 1 влак в определени дни. Поради извършваните ремонтни дейности по 4 линия не се назначи бързия влак Русе-Стара Загора-Русе през летния сезон.

Крайградските и регионалните превози се извършват с общо 506 крайградски и пътнически влака, от които 123 влака се движат календарно (в определени дни от седмицата; работни дни, почивни дни или в определен период от годината).

Влаккилометри

Обемът на превозите за 12^{-те} месеца на 2014г. е 18.602 млн. влаккм, от които с бързи влакове – 6.861 млн., а с пътнически влакове 11.741 млн. влаккилометри.

Пазарни сегменти	млн. влаккм	
	планирани	отчетни
Превози с интеррегионални (бързи) влакове	6,818	6,861
Крайградски превози	4,641	4,724
Регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии	5,233	5,113
Регионални превози по второстепенните жп линии	1,950	1,903
Общо превози, обект на ЗОУ	18,642	18,602

* В отчетните влаккилометри са включени извършените влаккилометри от резервен и извънреден транспорт от месец юни 2014г. Общата сума е представена в таблица 5 (Процедура за разплащане по договора за обществени услуги).

Извършени транспортни услуги като резервен и извънреден автобусен транспорт.

месец		влаккилометри
януари	Осигурен извънреден автобусен транспорт при повреди на локомотив, дерайлиране на товарен влак, прегазване на човек, по контактна мрежа;	2389
февруари	Осигурен извънреден автобусен транспорт в участъците Тулово-Ст. Загора; Баня-Карлово; Г.Тодоров-Кулата;	970
март	Осигурен резервен автобусен транспорт в участъка Комунари-Смядово;	1375
	Осигурен извънреден автобусен транспорт при повреди на локомотиви в участъците Сливен-Стара Загора; Стамболийски-Пловдив; Варна-Добрич	1662
април	Осигурен резервен автобусен транспорт поради ремонт на железния път в участъка Плячковци – Дъбово;	20389
	Осигурен извънреден автобусен транспорт поради паднали скални маси;повреда на контактна мрежа;	465
май	Осигурен резервен автобусен транспорт в участъка Комунари-Смядово; Плячковци – Дъбово, поради ремонт на железния път;	28954
	Осигурен извънреден автобусен транспорт при повреда на ДМВ; липсва напрежение в КМ;паднала скална маса Прекъснато движение Долене-Варвара вследствие паднала скална маса;	1089
юни	Осигурен резервен автобусен транспорт в участъка Комунари-Смядово ; Септември-Добринище, Ябълково-Димитровград; Плячковци – Дъбово;	40479
	Осигурен извънреден автобусен транспорт при повреди на локомотиви в участъците Пловдив- Пещера; Димитровград-Хасково; Добрич-Кардам и др.;	1007
юли	Осигурен резервен автобусен транспорт поради ремонт на железния път в участъка Плячковци- Дъбово; Септември- Добринище;	91970
	Осигурен извънреден автобусен транспорт поради паднали скални маси; повреда на контактна мрежа;	4681
август	Осигурен резервен автобусен транспорт в участъка:Трявна- Дъбово; Плячковци- Кръстец; Пирдоп- Антон; Димитровград-Подкова; Септември-Добринище, поради ремонт на железния път;	92957
	Осигурен извънреден автобусен транспорт при повреда на ДМВ; липсва напрежение в КМ ;	4458
септември	Осигурен резервен автобусен транспорт в участъка Трявна-Дъбово; Плячковци-Кръстец; Дъбово-Борушица Комунари-Смядово ; Септември-Добринище, Ябълково-Димитровград; Плячковци – Дъбово ;	62796
	Осигурен извънреден автобусен транспорт при повреди на локомотиви в участъците Пловдив- Пещера; Петрич- Кулата;Самуил- Силистра;	1891
октомври	Осигурен резервен автобусен транспорт поради ремонт на железния път в участъка Плячковци- Дъбово;Димитровград- Подкова;Пирдоп – Антон;Ябълково –Свиленград;	35 296
	Осигурен извънреден автобусен транспорт поради силна буря, снеговалеж, паднали дървета и скална маса;	5272
ноември	Осигурен резервен автобусен транспорт в участъците:Трявна- Дъбово; Плячковци- Кръстец; Пирдоп- Антон; Димитровград-Подкова; Димитровград-Свиленград поради ремонт на железния път;	26757
	Осигурен извънреден автобусен транспорт при повреда на ДМВ; Поради паднала скална маса; Провисване на контактната мрежа;	3130
декември	Осигурен извънреден автобусен транспорт при повреди на локомотиви в участъците Добрич-Кардам; Габрово- Царева ливада; Поради паднала скална маса в участъците Трявна-Дъбово-Тулово; Плячковци- Кръстец;	3132
	Осигурен резервен автобусен транспорт в участъците Димитровград-Свиленград; Ямбол- Зимница;Стара Загора-Тулово;	38528
Общо		469 701

Общо реализираните влакилометри, отчитайки и резервния и извънреден автобусен транспорт са 18.659 млн.

Предлагани пътникоместа

Среднодневно за превозите, обект на ЗОУ се предлагат 236 места на влак при планирани 242. Основните причини за предлагането на по-малко места са:

недостиг на второкласни седящи вагони;
повредите на ДМВ и ЕМВ налагат обслужване с вагони, при което не винаги може да се осигури равностойният брой места по ПКВ.

Участъкова скорост

Средната маршрутна скорост на влак е 46.64 км/ч (56 км/ч за бързите влакове и 42 км/ч за пътническите) и е 4 % по-ниска спрямо планираната в графика за движение на влаковете.

Обобщено отчитане на стандартите за надеждност, капацитет и качество на услугата

януари-декември 2014 г.

Основни показатели			
	планирани	отчетни	% отклонение
1. Влакилометри (млн.)	18.642	18.659	0.09%
в т.ч. от резервен автобусен транспорт		0.470	
2. Пътникоместа	242	236	-2.48%
3. Влакчасове (хил.)	384.185	398.824	3.81%
Допълнителни показатели			
	планирани	отчетни	% отклонение
1. Брой влакове	575	575	0.00%
2. Влаково рамо	88.82	88.91	0.09%
3. Участъкова скорост	48.52	46.64	-3.88%

3.2. Обемно-икономически показатели на пътнически превози, обект на ЗОУ

През отчетния период с бързите и пътнически влакове са превозени 23.565 млн. пътници и са реализирани 1548.220 млн. пътничкилометри. В сравнение със същия период на 2013г. се отчита спад съответно с 4% и 3%. Средното превозно разстояние през 2014г. е 65.70км и се отчита незначително увеличение спрямо 2013г.

Превози с компенсации от Държавния бюджет

По отчетни данни, пътуванията на граждани, уредени с правителствени нормативни актове съставляват 30% от общия брой пътувания с железопътен транспорт. Превозени са 7.331 млн. пътници и са реализирани 576.478 млн. пътничкилометри при средно превозно разстояние 79 км. В сравнение със същия период на 2013г. превозените пътници и реализираните пътничкилометри са с 9% по-малко.

Относителният дял на основната категория пътници (учащи и възрастни граждани) е 91% от превозите, обект на компенсация. При превозите на възрастни граждани се отчита намаление с 5%, а за категорията учащи с 10%.

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) продължава тенденцията за спад като се отчита общо намаление с 17%.

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

януари-декември 2014г.

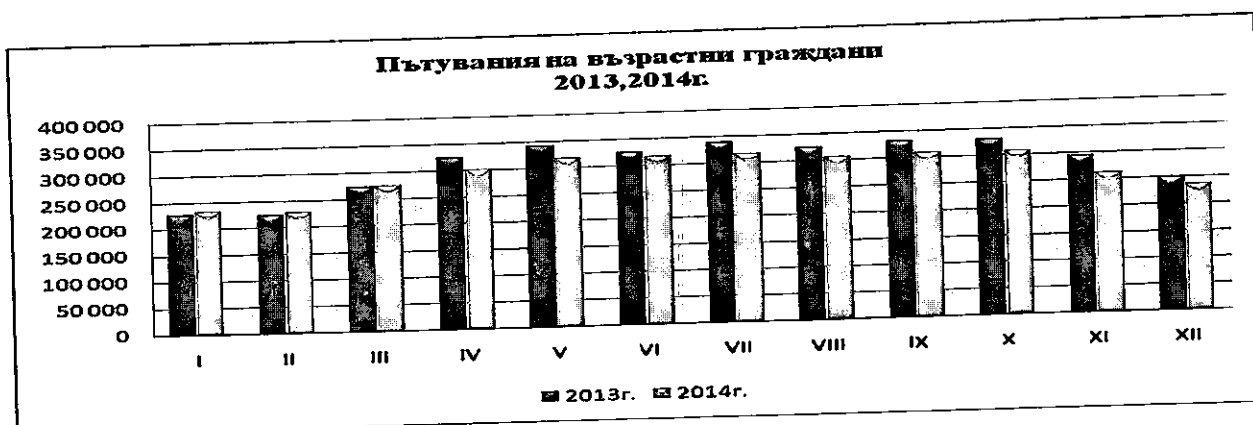
Видове пътувания	Брой пътници	Средно превозно разстояние (км)
Безплатни		
Многодетни майки, родили и отгледали 3 и повече деца - 1 безплатно пътуване годишно за отиване и връщане.	16 596	287
Инвалиди и слепи граждани с I и II група инвалидност, военноинвалидите и децата с тежки и телесни и душевни недъзи, както и придружителите им - по 2 пътувания годишно за отиване и връщане.	174 617	266
Ветерани от войните - едно пътуване годишно (отиване и връщане)	512	273
Ветерани от войните - неограничен брой в границите на областта, в която живеят срещу специално издадена карта за безплатно пътуване.	425 754	40
Носители на Ордена за храброст - 3 пътувания годишно (отиване и връщане).	334	225
С намаление		
Учащите се от всички категории училища и ВУЗ в страната с редовно целогодишно дневно обучение - пътуват неограничено с 50% намаление.	3 259 460	81
Групови пътувания на учащи се, включително и на придружителите им - пътуват неограничено със 75%.	59 380	264
Възрастни граждани над 60г. за жените и 63г. за мъжете, получаващи пенсия - пътуват неограничено с 50% намаление.	3 395 251	67
Общо	7 331 904	79

✓ Превоз на учащи и възрастни хора

През отчетния период са превозени 3 395 хил. възрастни граждани и 3 259 хил. учащи. Средното превозно разстояние за пътуванията на учащите е 81 км, а за възрастните граждани е 67 км.

При пътуванията на учащи се отчита намаление на средното превозно разстояние с 2км, което респективно води до по-малко приходи и компенсаций.





✓ **Пътувания на многодетни майки, родили и отгледали 3 и повече деца - имат право на 1 (едно) безплатно пътуване годишно за отиване и връщане.** През 2014г. са превозени 16 596 пътници и реализирани 4 756 хил. пътнички километри. В сравнение със същия период на 2013г. тези пътувания са намалели с 11%.

✓ **Пътуванията на инвалиди, слепи граждани, военноинвалиди и военнопострадали, деца с тежки телесни и душевни увреждания, както и придружителите им са намалели с 6% в сравнение с пътуванията през 2013г.**

✓ **Пътуванията на ветераните от войните и носителите на „Ордена за храброст“ заемат незначителна част от превозите поради естественото намаление на тази група пътници.** През годината се извършва месечна актуализация на броя на абонаментните карти за ветераните от войните, ползващи преференции съгласно ПМС №295/20.12.2001 г. в резултат на което тези пътувания намаляват с 22% в сравнение със същия период на 2013г.

✓ **Груповите пътувания на учаци (с право на пътувания със 75% намаление) през 2014г. като брой превозени пътници са намалели с 12%, а реализираните пътнички километри са с 8% по-малко спрямо 2013г., но тези пътувания имат незначителен дял от общите пътувания.**

3.3. Отчет за приходите и разходите по отчет за 2014г.

Отчетените нетни приходи от дейността пътнически превози, обект на ЗОУ за 2014г. са 45 140 хил. лева, разходите за основна дейност са 238 269 хил. лева и формираният недостиг на средства е 193 129 хил. лева.

За покриване на разликата между направените разходи и реализираните приходи за 2014г. са осчетоводени средства като финансираня за текуща дейност в размер на 171 331 хил. лева и 18 264 хил. лева компенсации за превози с намаление с ДДС. Субсидията изцяло се отнася за покриване на недостига на превозите обект на ЗОУ, а компенсацията според броя на пътуванията. За превозите на ЗОУ компенсацията за периода е 14 215 хил. лева без ДДС и застраховка. В отчета за приходите и разходите амортизации на др. финансираня от ДБ (амортизации на ДА доставени със средства от капиталови трансфери от ДБ) се елиминират с приходите от амортизации на други финансираня от ДБ. След отразяване на „други приходи“ в размер на 3 952 хил. лева, „финансови приходи“ в размер на 324 хил. лева и „суми с корективен характер“ в размер на -2 778 хил. лева, финансовият резултат от дейност пътнически превози, обект на ЗОУ за 2014г. е загуба в размер на 529 хил. лева.

Размерът на получените субсидии и компенсации за 2014 г. са дадени в следната таблица:

Държавно участие	Закон за ДБ 2014 г.	Отчет 2014 г.	хил. лева
			% Изпълнение
Компенсации за пътнически превози, обект на ЗОУ	171 331	171 331	100,00%
Компенсации	22 000	18 264	83,02%
Капиталов трансфер	30 000	30 000	100,00%
ОБЩО	223 331	219 595	98,33%

От представената по-горе таблица е видно, че средствата, които са усвоени през годината, представляват 98,33 % от общо приетите със закона за държавния бюджет за 2014г.

Отчет за приходите и разходите на пътнически превози, обект на ЗОУ по отчет за 2014г.

ПОКАЗАТЕЛИ	(в хил. лева)		
	пътнически превози обект на ЗОУ 2014 г.	2013 г.	изменение 2014/2013 г.
Нетни приходи от продажби	45 140	47 607	(2 467)
Разходи за основна дейност	238 269	244 163	(5 894)
Разходи за дейността	145 744	131 319	14 425
материали	6 770	6 495	275
горива	9 322	9 424	(102)
ел. енергия	30 092	22 441	7 651
топлоенергия	356	353	3
външни услуги	21 957	22 937	(980)
заглати	-	-	-
социални осигуровки	-	-	-
други разходи	53 226	48 145	5 081
амортизации	16 417	14 361	2 056
инфраструктурни такси	7 604	7 163	441
финансови разходи	62 399	70 773	(8 374)
Печалба (загуба) от основна дейност	25 179	30 128	(4 949)
отпуснати субсидии от ДБ нето	4 947	11 943	(6 996)
отпуснати компенсация от ДБ нето	(193 129)	(196 556)	3 427
приходи от амортизации на др. финансираня от ДБ	171 331	170 000	1 331
амортизации на ДА, финансирани от ДБ	14 215	15 678	(1 463)
други приходи	17 977	5 078	12 899
суми с корективен характер	17 977	5 078	12 899
Печалба (загуба) преди финансови и извънредни разходи	3 952	10 332	(6 380)
финансови приходи	(2 778)	(2 801)	23
извънредни приходи /разходи нето	(853)	2 255	(3 108)
Счетоводна печалба (загуба)	324	4	320
данъци	-	-	-
Печалба (загуба)	(529)	2 259	(2 788)

Приходи

Нетните приходи от продажби са намалени с 2 467 хил. лева за 2014г. спрямо 2013г. от намалението с 4,1 % на обема на превозите, обект на договора и с 3,5% на извършената пътнически километрова работа.

Намалени са **други приходи** от 10 332 хил. лева през 2013г. на 3 952 хил. лева през 2014г. или с 6 380 хил. лева. За 2013г. са отчетени други приходи с еднократен характер от глоби и неустойки на фирма Тюркие Вагон Санай А.Ш. Тювасап по договора за доставка на спални вагони в размер на 7 250 хил. лева.

Увеличени са **„приходи от амортизации на други финансираня от ДБ“** (тези амортизации се отчитат в отчета за приходите и разходите като **приходи от финансираня**, на реда „други финансираня от Държавния бюджет“) както следва:

- За закупуването на 30 бр. нови спални вагони от държания бюджет в периода 2010г. - 2012г. са преведени 60 млн. лева капиталови трансфери. Средствата предоставени като капиталови трансфери за закупуване на спални вагони се амортизират със същата амортизационна норма като самите спални вагони, а именно 10%. Начислените амортизации на новозакупените спални вагони със средства от ДБ за 2014 г. са в размер на 6 000 хил. лева.
- През 2013г. за разплащане на главници по кредитно задължение за закупуването на 25 броя електромотрисни влакове (ЕМВ) са преведени 20 млн. лева капиталови трансфери от ДБ. Те се амортизират в съответствие с оставащия срок полезен живот на електромотрисните влакове. За 2014г. амортизацията на тези средства е в размер на 6 037 хил. лева. От м. май са начислени и амортизацията на капиталовия трансфер за разплащане на финансови задължения за доставката на 25 броя дизелови мотриси (ДМВ). Техният размер за 2014г. е 2 191 хил. лева. От м. юли са начислени и амортизацията на капиталовия трансфер от ДБ за 2014г. за електромотрисните влакове в размер на 2 423 хил. лева, както и амортизацията на капиталовия трансфер от месец октомври 2014 г. за електромотрисните влакове в размер на 720 хил. лева.
- Към тях е включена и припадащата се част на амортизацията на предоставени средства от капиталови трансфери за ремонт на пътнически вагони от 2009г. и система за автоматична локомотивна сигнализация „Алтракс“ от 2006г. по програма „ФАР“ с общ размер на амортизационните отчисления 606 хил. лева за 2014г.

Финансовите приходи по отчет за 2014 г. са увеличени с 321 хил. лева спрямо отчетените за 2013 г. от начислените лихви по договор за новация с „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД.

Структурата на разходите за дейността на пътнически превози, обект на ЗОУ е следната:

«Материали, горива, ел. енергия, топлоенергия» – изразходвани са 46 133 хил. лева, което е 19,53% от разходите за основна дейност.

➤ Материали

В този икономически елемент са отчетени разходите за текущо поддържане, екипировка, измиване и почистване на пътническите влакове, разходите вложени в ремонта на пътнически вагони, локомотиви, ЕМВ и ДМВ, вода. Разходите за материали са увеличени с 275 хил. лева за 2014г. в сравнение с 2013г.

➤ Гориво

Разходите за **гориво** намаляват със 102 хил. лева.

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	отчет		изменение	
		2013	2014	+ -	%
1.Обем работа					
а/ дизелова тяга	хил.брткм	241 154	235 639	-5 515	-2%
- от локомотиви	хил.брткм	62 043	66 743	4 700	8%
- ДМВ (серия 10)	хил.брткм	179 111	168 896	-10 215	-6%
б/ дизелова маневра	ман.ч	59 986	57 721	-2 265	-4%
2. Разходна норма					
а/ дизелова тяга	литър	15,05	15,49	0,44	3%
- от локомотиви	литър	25,90	25,01	-0,89	-3%
- ДМВ (серия 10)	литър	11,29	11,73	0,44	4%
б/ дизелова маневра	литър	12,55	12,09	-0,46	-4%
3. Количество гориво	литри	4 412 341	4 354 956	-57 385	-1%
а/ дизелова тяга	литри	3 629 077	3 650 800	21 723	1%
- от локомотиви	литри	1 606 914	1 669 427	62 513	4%
- ДМВ (серия 10)	литри	2 022 163	1 981 373	-40 790	-2%
б/ дизелова маневра	литри	752 825	697 846	-54 979	-7%
в/ локомотиви под наем	литри				
г/вагон-отоплители	литри	30 439	6 310	-24 129	-79%
4. Цена на горивото	лева	1,90	1,87	-0,03	-2%
5. Разходи за гориво	лева	8 383 448	8 143 767	-239 681	-3%
а/ дизелова тяга	лева	6 895 246	6 782 852	-112 394	-2%
- от локомотиви	лева	3 053 136	3 121 828	68 692	2%
- ДМВ (серия 10)	лева	3 842 110	3 661 024	-181 086	-5%
б/ дизелова маневра	лева	1 430 367	1 350 001	-80 366	-6%
в/ локомотиви под наем	лева				
г/ вагон-отоплители	лева	57 834	10 914	-46 920	-81%
д/ парен локомотив	лева				
6. Други разходи за гориво	лева	1 040 954	1 177 744	136 790	13%
О Б Щ О РАЗХОДИ	лева	9 424 402	9 321 511	-102 891	-1%

В резултат на намаления обем работа е отчетено по-малко количество гориво с 57 385 литра и разходите за трафика относително са намалени със 109 хил. лева.

(57 385 литра x 1,90 лв цена = 109 031 лева)

От намалената цена на дизеловото гориво с 2% разходите относително са намалени със 130 хил. лева.

(0,03 лева x 4 354 956 литра = 130 649 лева)

Увеличени са други разходи за гориво със 137 хил. лева (поддържане на локомотивите в топло състояние, разход при ремонт на локомотиви, маневра депо и други).

➤ Ел. енергия

Значително са завишени разходите за ел. енергия – със 7 651 хил. лева, основно от увеличението на цената на електроразпределение от 01.01.2014г. от 90 лева на 158,19 лева за MWh.

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	отчет		изменение	
		2013	2014	+	%
Брутотонкилометри с тежина на локомотива ел. тяга	млн бр.ткм	3 669,636	4 073,918	404,282	11%
Разходна норма на брткм с тежина на локомотива	втч.	25,68	24,38	-1,30	-5%
1 Обем работа					
а) електрическа тяга	млн бр.ткм	2 721,486	3 057,336	335,850	12%
-от локомотиви	млн бр.ткм	1 824,334	2 116,575	292,241	16%
-от ЕМВ	млн бр.ткм	897,152	940,761	43,609	5%
б) ел. маневра	х манч	9,151	8,615	-0,536	-6%
2 Разходна норма					
а) електрическа тяга	втч.	34,46	32,35	-2,111	-6%
б) ел. маневра	квтч.	50,67	48,15	-2,520	-5%
3 Количество ел. енергия	хил.квтч	94 246	99 315	5 069	5%
а) електрическа тяга	хил.квтч	93 782	98 900	5 118	5%
б) ел. маневра	хил.квтч	464	415	-49	-11%
4 Цена на ел. енергия	лв/Мвтч	218,13	280,14	62,01	28%
5 Разходи за ел. енергия	лв	20 557 899	27 822 149	7 264 250	35%
а) електрическа тяга	лв	20 456 757	27 705 943	7 249 186	35%
б) ел. маневра	лв	101 143	116 206	15 063	15%
6 Други разходи за ел. енергия	лв	2 235 674	2 625 461	389 787	17%
а) за други нужди	лв	1 882 600	2 269 821	387 221	21%
б) за топлоенергия	лв	353 074	355 640	2 566	1%
Общо разходи за енергия	лв	22 793 573	30 447 610	7 654 037	34%
ЕЛ. ЕНЕРГИЯ	лв	22 440 499	30 091 970	7 651 471	34%
ТОПЛОЕНЕРГИЯ	лв	353 074	355 640	2 566	1%

Разходите за ел. енергия са увеличени от 22 441 хил. лева за 2013г. на 30 092 хил. лева за 2014г.

От увеличението на цените при обема работа от 2013г. разходите за ел. енергия са увеличени с 6 158 хил. лева.

(62,01 лева х 99 315 Мвт ч = 6 158 533 лева)

Количеството ел. енергия за 2014г. е увеличено вследствие завишението на обема работа в брутотонкм с 12%. От завишеното количество ел. енергия при цената за 2013г. разходите са увеличени с 1 106 хил. лева.

(5 069 Мвтч х 218,13 лева цена = 1 105 716 лева)

В резултат на влиянието на двата фактора разходите за ел. енергия за тягови нужди са увеличени общо със 7 264 хил. лева.

Увеличени са "други разходи" за ел. енергия за други нужди за пътнически превози обект на ЗОУ (разходи за машини и съоръжения, разход при ремонт на локомотиви, маневра депо и други) с 21% или 387 хил. лева.

➤ Външни услуги

Разходите за «външни услуги» - изразходвани са 21 957 хил. лева, което е 9,22% от разходите за основна дейност. В този икономически елемент са отчетени разходите за застраховки на тягов и подвижен състав, за охрана на обекти, за противопожарна охрана и други разходи към външни фирми. Спрямо 2013г. разходите по този елемент са намалени с 980 хил. лева.

Начислените разходи за инфраструктурни такси са в размер на 25 179 хил. лева, което е 10,57% от разходите. Разходите за инфраструктурни такси са намалени с 4 949 хил. лева, което е следствие от прилагането на нови ставки на таксите на ДП „НК ЖИ“ от 01.01.2014г., а именно:

- Таксата за реализираните брутотонкилометри намалява от 0,0038 лв. на 0,0025 лв.
- Таксата за реализираните влаккилометри намалява от 0,8203 лв. на 0,7902 лв.

Показатели	Оперативен отчет 2014 г.	Отчет 2013 г.	Изменение 2014 / 2013 г.
Брутотонкилометри	4 263 529 415	3 979 535 415	7,14%
Влаккилометри	18 635 227	18 593 983	0,22%
Ставки (в лева)			
на брутотонкилометър	0,0025	0,0038	
на влаккилометър	0,7902	0,8203	
Общо такси - лева	25 178 674	30 128 579	(4 949 905)

➤ Други разходи

Изразходвани са 7 604 хил. лева, което е 3,19% 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, местни данъци и такси, и др. Увеличени са със 441 хил. лева спрямо 2013г.

➤ Амортизации

Начислените разходи за амортизации са 62 399 хил. лева, което представлява 26,19% от разходите за дейността. Намалени са с 8 374 хил. лева през 2014г. спрямо 2013г.

От общия размер на отчетените амортизации за 2014 г. в размер на 80 376 хил. лева е извадена частта на амортизацията на активите, финансирани от държавния бюджет в размер на 17 977 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. Амортизацията на финансираните със средства от Държавния бюджет ДМА за същия период на 2013 г. е 5 078 хил. лева.

Първоначалната стойност на закупените ЕМВ е 229 528 651 лева, а средно месечната амортизационна норма е 2 733 304 лева.

Първоначалната стойност на закупените ДМВ е 126 342 733 лева, а средно месечната амортизационна норма е 1 504 531 лева.

В отчетените амортизационни отчисления за 2013г. и 2014г. са начислени 50 854 021 лева за 25 бр. електрически мотрисни влака (ЕМВ) и 25 бр. дизелови мотрисни влака (ДМВ).

През месец октомври 2013г. за разплащане на главници по кредитно задължение за закупуване на 25 броя ЕМВ са преведени 20 мил. лева капиталови трансфери от ДБ. Те се амортизират в съответствие с оставащия срок полезен живот на електрическите мотрисни влакове. За 2014г. амортизационните отчисления на частта от доставените ЕМВ разплатена със средства от ДБ е 6 037 хил. лева.

През месеците май и юни 2014 г. от капиталовия трансфер са приведени 20 мил. лева за разплащане на финансови задължения. За доставените 25 броя ДМВ през месец май са разплатени 7 142 476 лева, през месец юни са разплатени финансови задължения за доставка на 25 броя ЕМВ в размер на 12 857 524 лева. Размерът на начислените амортизации за тях за 2014 г. е 4 614 хил. лева (в т.ч. за ДМВ – 2 191 хил. лева и за ЕМВ – 2 423 хил. лева).

През месец октомври 2014г. за разплащане на главници по кредитно задължение за 25 броя ЕМВ са приведени 10 мил. лева капиталови трансфери от ДБ. За 2014г. амортизационните отчисления на частта от доставените ЕМВ разплатена със средства от този трансфер е 720 хил. лева.

Общият размер на начислените амортизации за 2013г. в дейност пътнически превози, обект на ЗОУ е в размер на **75 851 хил. лева.**

Общия размер на начислените амортизации за 2014г. в дейност пътнически превози, обект на ЗОУ е в размер на **80 376 хил. лева.**

Увеличението се дължи на новодоставените през месец май 2013г. 30 бр. спални вагони с капиталови трансфери от държавния бюджет, както и на капитализираните ремонти на тягов и подвижен състав извършен през втората половина на 2013г.

И в двата отчетни периода амортизационните отчисления на 25 бр. ЕМВ и 25 бр. ДМВ са в размер на 50 854 хил. лева.

През 2013г. те частта от амортизационните отчисления на ДМВ и ЕМВ, финансирани със средства от държавния бюджет е 714 хил. лева.

През 2014г. частта от амортизационните отчисления на ДМВ и ЕМВ, която е финансирана със средства от държавния бюджет е в размер на 11 371 хил. лева.

	(в хил. лева)		
	2014г.	2013г.	разлика
амортизационни отчисления общо	80 376	75 851	4 525
в т.ч.:			
на ЕМВ Сименс	32 800	32 800	0
на ДМВ Сименс	18 054	18 054	0
на нови спални вагони	6 299	3 870	2 429
на други ДМА	23 223	21 127	2 096
амортизационни отчисления на частта от тях финансирана със средства от Държавния бюджет	17 977	5 078	12 899
в т.ч.:			
на ЕМВ Сименс	9 180	714	8 466
на ДМВ Сименс	2 191		2 191
на нови спални вагони	6 000	3 685	2 315
на други ДМА	606	679	-73

От таблицата е видно, че амортизационните отчисления за периода са увеличени с 4 525 хил. лева, докато амортизационните отчисления на частта от тях финансирана със средства от Държавния бюджет е увеличена с 12 899 хил. лева, което е довело до намаляване на частта финансирана със собствени и заемни средства.

Вид на вагона	12-те месеца на 2014 г.		Изпълнение %
	Бюджет брой	Отчет брой	
ARk бистра	5	1	20,00%
Abd за трудноподвижни лица	18	19	105,56%
S салон вагони	0	0	
PS пощи	0	0	
Bdds за трудноподвижни лица	2	2	100,00%
Дековилни	150	38	25,33%
Общо:	1 050	1 425	135,71%

От горната таблица е видно, че текущите ремонти на пътническите вагони за 12-те месеца на 2014 година се изпълняват 135,71%. Най-голям брой текущи ремонти са направени в ППП – София – 954 броя.

Изпълнение на Бизнес плана за среден ремонт на пътнически вагони

Вид на вагона	Бюджет 12-те месеца на 2014 г.		Отчет 12-те месеца на 2014 г.		Изпълнение (%)	
	Брой	Ст-т	Брой	Ст-т	Брой	Ст-т
A първокласни	7	374 000	3	29 189	42,86%	7,80%
B второкласни	50	2 380 747	42	1 072 962	84,00%	45,07%
AB първа-втора класа	4	130 508	5	133 476	125,00%	102,27%
Bc кушет вагони	0	0	0	0		
WL спални вагони	0	0	0	0		
DL фургони	0	0	1	8 530		
WR ресторант вагони	0	0	0	0		
BR бюфети	0	0	0	0		
ARk бистра	0	0	0	0		
Abd за трудноподвижни лица	1	38 048	0	0		
S салон вагони	0	0	0	0		
PS пощи	0	0	0	0		
Bdds за трудноподвижни лица	2	113 862	0	0		
Дековилни	5	40 835	7	38 027	140,00%	93,12%
Общо:	69	3 078 000	58	1 282 184	84,06%	41,66%

За 12 – те месеца на 2014 г. е извършен среден ремонт на 58 броя вагони. В ППП – София е извършен среден ремонт на 3 броя АВ вагони на стойност 103 132 лв. и на 22 броя В вагони на стойност 741 675 лв. В ППП - Пловдив са направени средни ремонти на 6 В вагони, 2 АВ вагони и 7 дековилни вагони на обща стойност 222 356 лв. В ППП – Горна Оряховица за 12 – те месеца на 2014 г. са извършени средни ремонти на 3 А, 14 В и 1 DL вагони на стойност 215 021 лв. Основната причина за неизпълнението на средните ремонти в поделенията на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД е липсата на резервни части.

Изпълнение на Бизнес плана за годишни ревизии на пътнически вагони

Вид на вагона	12-те месеца на 2014 г.		Изпълнение %
	Бюджет брой	Отчет брой	
A първокласни	16	29	181,25%
B второкласни	138	157	113,77%
AB първа-втора класа	11	20	181,82%
Bc купет вагони	3	3	100,00%
WL спални вагони	0	0	
DL фургони	4	9	225,00%
WR ресторант вагони	0	0	
BR бюфети	5	2	40,00%
ARk бистра	3	3	100,00%
Abd за трудноподвижни лица	3	2	66,67%
S салон вагони	0	3	
PS пощи	0	0	
Bdds за трудноподвижни лица	1	3	300,00%
Дековилни	12	10	83,33%
Общо:	196	241	122,96%

От таблицата е видно, че планът за годишните ревизии за 12 – те месеца на 2014 г. се изпълнява 122,96 %. Неизпълнение има при годишните ревизии на дековилните вагони и вагоните за трудноподвижни лица.

2) Ремонт на локомотиви

Изпълнение на Бизнес плана за текущо поддържане (ТП) и малък периодичен ремонт (МПР)

Вид ремонт	План брой 2014 г	Отчет брой 2014 г	Стойност лв.	% брой
Технически преглед				
- електрически локомотиви	591	537	1 251 633	91
- ЕМВ	206	286	763 115	139
- ДМВ	116	129	135 488	111
- дизелови локомотиви	117	109	371 448	93
- теснопътни локомотиви	36	36	24 683	100
- вагон отоплители	7	7	2 481	100
Общо	1 073	1 104	2 548 848	103
Малък периодичен ремонт				
- електрически локомотиви	118	117	391 077	99
- ЕМВ	50	72	206 845	144
- ДМВ	11	17	12 236	155
- дизелови локомотиви	39	32	140 220	82
- теснопътни локомотиви	6	7	13 027	117
- вагон отоплители	2	2	557	
Общо	226	247	763 963	109
ТП на локомотиви на "БДЖ-ТП"	84	52	271 348	62
МПР на локомотиви на "БДЖ-ТП"	34	19	251 365	56
РН на "БДЖ-ПП"	0	2 680	2 892 249	
РН на локомотиви на "БДЖ-ТП"	0	640	390 842	

Планът за текущите ремонти (ТП) се изпълнява 103% за локомотивите, собственост на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и на 62% за локомотивите, собственост на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД. При планирани 1 073 броя ТП на наши локомотиви за 2014 г. в локомотивните депа са извършени 1 104 броя, от които в Локомотивно депо София 532 броя, в Локомотивно депо Пловдив 236 броя и в Локомотивно депо Горна Оряховица 336 броя. В Локомотивни депа София и Горна Оряховица са извършени и 51 броя ТП на локомотиви, собственост на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД и 1 брой ТП на дизелов локомотив серия 55, собственост на ДП „ТСВ“ Варна.

Планът за малък периодичен ремонт (МПР) се преизпълнява на 109% за локомотивите, собственост на дружеството – при планирани 226 броя МПР са отчетени 247 броя, от които в Локомотивно депо София 121 броя, в Локомотивно депо Пловдив 52 броя и в Локомотивно депо Горна Оряховица 74 броя. Планираните МПР на локомотивите, собственост на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД се изпълняват на 56%.

През 2014 г. са извършени общо 3 320 броя ремонти по необходимост, от които 2 680 броя на локомотиви на дружеството и 640 броя на локомотиви, собственост на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД.

Изпълнение на Бизнес плана за голям периодичен ремонт (ГПР), подемен ремонт (ПР) и среден ремонт (СР)

Вид ремонт	План брой 2014 г.	Отчет брой 2014 г.	Стойност лв.	% брой
- електрически локомотиви	16	12	453 203	75.00
- ЕМВ	21	26	70 453	123.81
- ДМВ	4	10	54 040	250.00
- вагон отоплители	0	0	0	
Общо ГПР	41	48	577 696	117
- електрически локомотиви	23	26	1 495 494	113.04
- ЕМВ	16	13	158 555	81.25
- ДМВ	2	1	5 189	50.00
- дизелови локомотиви	9	7	330 228	77.78
- теснопътни локомотиви	0	1	35 604	
- вагон отоплители	0	0	0	
Общо ПР	50	48	2 025 070	96
- електрически локомотиви	1	1	217 440	100.00
- ЕМВ	2	12	40 602	600.00
- ДМВ	0	0	0	
- дизелови локомотиви	0	0	0	
- теснопътни локомотиви	0	0	0	
Общо СР	3	13	258 042	433
ПР на локомотиви на „БДЖ - ТП“	6	0	0	
Общо ПР	6	0	0	

Изпълнението на големите периодични ремонти (ГПР), извършвани в локомотивните депа на дружеството, е в размер на 117%. При планираните 41 броя ГПР са извършени 48 броя на обща стойност 577 696 лева. Изпълнението на ремонтите по депа е както следва: в Локомотивно депо София – 29, в Локомотивно депо Пловдив – 4 и в Локомотивно депо Горна Оряховица – 15.

За 2014 г. са планирани 56 подедни ремонти (ПР), от които 50 броя на локомотиви на дружеството и 6 броя, собственост на „БДЖ Товарни превози“ ЕООД. Отчетени 48 броя ПР на наши локомотиви, съответно в Локомотивно депо София – 30, в Локомотивно депо Пловдив – 7 и в Локомотивно депо Горна Оряховица – 11. Извършените подедни ремонти по серии локомотиви са както следва:

- Серия 40 и 61 - 26 броя;
- Серия 30 и 31 - 10 броя;
- Серия 32 - 3 броя;
- Серия 10 – 1 брой;
- Дизелови локомотиви - 8 броя .

През 2014 г. са извършени 13 средни ремонта. В Локомотивно депо София са извършени 10 броя Инспекция 4 на ЕМВ серии 30 и 31 и 2 брой Инспекция 5 на ЕМВ серии 30 и 31 - този ремонт се приравнява на среден ремонт. В Локомотивно депо Горна Оряховица е извършен среден ремонт на електрически локомотив серия 44.

5. Инвестиции

През 2014г. „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е направила инвестиции за 24 230 хил. лева, както следва:

- Капитализиран ремонт на тягов подвижен състав (локомотиви, ЕМВ и вагон-отоплители) на стойност 2 648 хил. лева;
- Среден и капитален ремонт на пътнически вагони във вагонни депа и заводи на стойност 10 071 хил. лева;
- Закупени са от „Холдинг БДЖ“ ЕАД 12 бр. пътнически вагони на определен етап от рециклиране на стойност 8 040 хил. лева;
- Закупени са колооси за 3 бр. пътнически вагони на стойност 50 хил. лева;
- Закупен е жп пансион Велико Търново на обща стойност 3 010 хил. лева (в т. ч. земя 1 539 хил. лева, жилищни сгради 1 406 хил. лева и съоръжения 65 хил. лева);
- Закупени са 6 мобилни бензиностанции на стойност 344 хил. лева;
- Изградени са конструкции за мобилни бензиностанции за 9 хил. лева;
- Извършен е ремонт на сграда на пожарна за 25 хил. лева;
- Направени са др. инвестиции в размер на 33 хил. лева.

6. Отчет за финансовото състояние

Данните за движението на активите и пасивите по баланс към 31.12.2014 г., показват:

СЧЕТОВОДЕН БАЛАНС	ЯНУАРИ – ДЕКЕМВРИ 2014				
	1	2	3	4	5
в хил. лева	Отчет 31.12.2014	План 31.12.2014	Отчет 31.12.2013	1/3 (%)	1/2 (%)
Дълготрайни активи	346 734	349 466	395 232	87,73%	99,22%
Краткотрайни активи, в т.ч.:	51 633	61 025	76 101	67,85%	84,61%
Материални запаси	21 469	20 991	21 308	100,76%	102,28%
Краткосрочни вземания	23 703	39 534	43 202	54,87%	59,96%
Парични средства	6 461	500	11 591	55,74%	1292,20%
Активи държани за продажба	2 786	3 113			89,50%
Краткосрочни пасиви, в т.ч.:	165 317	252 405	138 265	119,57%	65,50%
Краткосрочни задължения	165 317	158 574	138 265	119,57%	104,25%
Работен капитал	-113 684	-191 380	-62 164	182,88%	59,40%
Зает капитал	235 836	161 199	333 068	70,81%	146,30%
Дългосрочни пасиви	169 754	94 802	217 755	77,96%	179,06%
Други					
Чиста стойност на активите	66 082	66 397	115 313	57,31%	99,53%
Печалба (загуба)	-12 394	-12 120	-12 997	95,36%	102,26%
Финансов резултат от минали години	-33 829	-31 122	-20 942	161,54%	108,70%
Резерви	102 405	99 739	139 352	73,49%	102,67%
Основен капитал	9 900	9 900	9 900	100,00%	100,00%
Собствен капитал	66 082	66 397	115 313	57,31%	99,53%

• **Дълготрайни активи** – намаляват с 12,27% спрямо 31.12.2013 г., отчетени са 346 734 хил. лева към 31.12.2014 г.

• **Краткотрайни активи** – се намаляват с 32,15%, в т.ч.: намаляват се краткосрочните вземания с 45,13%, а паричните средства се намаляват с 44,26%.

• **Собствен капитал** – отчетени са 66 082 хил. лева към 31.12.2014г. или намаление с 42,69%. Собствения капитал намалява от променения финансов резултат от минали години и намалените резерви вследствие на извършени плащания по задължения към кредитни институции от „Холдинг БДЖ“ ЕАД.

Финансовият резултат на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД по отчет на 2014г. е загуба в размер на 12 394 хил. лева, при отчетена загуба от 12 997 хил. лева за 2013г., т. е. подобряване на резултата със 603 хил. лева. През 2013г. са отчетени неустойките, начислени на фирма „Тюркие Вагон Санай А.Ш Тювасащ“ при доставката на спални вагони в размер на 7 250 хил. лева. При тяхното елиминирание съпоставимият финансов резултат за 2013г. е загуба в размер на 20 247 хил. лева.

Значителна част от реализираната загуба за 2014г. се дължи на увеличените разходи за енергоразпределение повече от намалението на инфраструктурните такси за периода.

7. Основни проблеми и рискове през 2014г.

- Намаляване размера на компенсациите по Договора за ЗОУ през годината.

В първоначално приетия бюджет на Р България за 2014г. бяха определени компенсации за изпълнение на задължението за превоз в размер на 179 875 000 лева.

В съответствие с определената компенсация беше съгласувана транспортната схема за 2014г. при обем превози в размер на 18 641 851 влаккилометри годишно от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията (писмо № 10-21-164/24.06.2014г.).

На база разработения график за движение на влаковете се планираха стандартите за надеждност, капацитет и качество на услугите (влаккилометри, влакчасове, брой влакове, маршрутна скорост, предоставяни места средно на влак).

През месец август с §3 на Указ № 209/ 08.08.2014г. се промени чл. 55 (2) на Закона за Държавния бюджет на Р България за 2014г. и субсидиите за „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД бяха намалени със 17 537 813 лева.

В края на 2014 г. бяха отпуснати допълнително средства от ДБ и размера на субсидията за 2014г. стана 171 330 937 лева.

Намалената компенсация за изпълнение на задължението за превоз, без намаляване на обема превозни услуги доведе до:

- влошаване на финансовия резултат на дружеството;
- липса на средства за разплащане с международни финансови институции по заемни споразумения;
- неизпълнение на програмата за ремонт на локомотиви и вагони.

- Ремонти по железопътната инфраструктура

Големите ремонти на железопътната инфраструктура водят до увеличени разходи и намалени приходи за превозвачите, които не се компенсират от Управителя на железопътната инфраструктура.

Прекъсването на влаковото движение, превозите по обиколни маршрути, допълнително назначените влакове с цел осигуряване на нормално транспортно обслужване,

трансбордирането на пътници доведоха до увеличени разходи за гориво, ел. енергия, инфраструктурни такси, увеличено работно време и увеличени разходи за персонал. От друга страна влошеното качество на предлаганата услуга доведе до отлив на пътници в тези участъци, респективно пропуснати ползи за превозвача.

През м. юни 2014г. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ инициира поредица срещи между превозвачите и ДП „НК ЖИ“ относно компенсиране на превозвачите при реализиране на превози по обходни маршрути, на които обаче не бе постигната договореност.

За периода 27 август 2012г. – септември 2014г. загубите за „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД са в размер на около 5 801 хил. лева.

Предприети действия от страна на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД за претендиране на заплащане на понесените загуби и пропуснати ползи:

- писмо изх. № 03-12-34/26.08.2014г. до Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Изпълнителния директор на ИА „Железопътна администрация“
- писмо изх. №03-12-34/29.10.2014г. до Генералния директор на ДП „НК ЖИ“, копие Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“,
- писмо №03-12-34/30.10.2014г. до Генералния директор на ДП „НК ЖИ“ с отправено предложение от наша страна за провеждане на среща на 05.11. 201г. с цел обсъждане и постигане на решение на поставения въпрос.
- С писмо ЖИ-36358/20.11.2014г. ДП „НК ЖИ“ ни уведомява, че няма правни и фактически основания за плащане на претендираните от нас суми.

➤ Влошаване качеството на предлаганата услуга.

Резултатите за 2014г. показват намаляване конкурентоспособността и ефективността на пътническите железопътни линии. Отчита се спад в търсенето на превозни услуги по железница, който частично се дължи на външни за сектора фактори, но и вътрешни (незадоволително състояние на железопътната инфраструктура като цяло, ниски маршрутни скорости, остарял тягов и подвижен състав, липса на инвестиции). Заплаха за железопътния транспорт е увеличаване дела на използване на лични превозни средства.

Индикатори за влошеното качество са:

- Извършваните ремонтни дейности на железния път в участъци от железопътната мрежа

Продължителните срокове на прекъсване на движението на влаковете, трансбордирането на пътниците (превоз с автобуси) водят до влошаване качеството на обслужване, загуба на пазарни позиции и отлив на клиентите към конкурентния автобусен транспорт. Допълнително неудобство за пътниците на дълги разстояния предизвиква удълженото времетраене при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове поради нарушаването на Графика за движение на влаковете (ГДВ).

- закъсненията на влаковете,
- лошо санитарно- хигиенно състояние на подвижния състав,
- честа отмяна на влакове поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав,

- пренаселени влакове в резултат на недостатъчен брой вагони в съставите на влаковете.

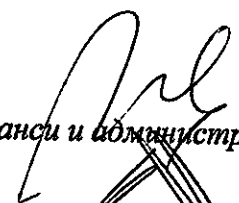
- Планиране обема превози по Договора за извършване на обществени превозни услуги за 2015г.

Бюджетната прогноза за 2015г. е разработена съгласно Указания за подготовката и представянето на проектобюджетите на първостепенните разпоредители с бюджет 2015г. и актуализиране на бюджетните прогнози на 2016г. и 2017г.- планиране в рамките на 90 на сто от утвърдените с РМС №215 от 2014г. показатели по бюджета.

Необходимата компенсация за изпълнение на заложения обем превози 20.045 млн. влаккилометри е в размер на 184.699 млн. лева.

Първоначално разчетената за 2015г. компенсация в размер на 140 млн. лева наложи предприемане на действия за намаляване на разходите. Разработен бе проект за отмяна на 140 влака от вече разработения график за движение на влаковете. След острата реакция и недоволство на обществото е възстановен размера на субсидията в размер на 180 млн. лева.

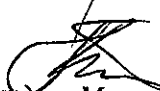

Димитър Костадинов
Управител на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД


Съгласувал:
Йордан Недев
Директор „Финанси и администрация“


Илия Марков
Директор „Маркетинг и продажби“


Изготвил:
Е. Стоянова
Ръководител отдел „Планиране и анализ на финансовите резултати“


Хр. Василева
Ръководител отдел „Планиране и анализ на договора по ЗОУ“


А. Гълъбова
Ръководител отдел „Маркетинг и продукти“

RSM BX LTD

42 G. S. Rakovski Str.

1202 Sofia, Bulgaria

T: +359 (0) 2 491 86 30 F: +359 (0) 2 987 09 34

www.rsmbx.bg

**ДОКЛАД
НА НЕЗАВИСИМИЯ ОДИТОР
ДО ЕДНОЛИЧНИЯ СОБСТВЕНИК НА КАПИТАЛА
НА „БДЖ - ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД**

Доклад върху финансовия отчет

Ние извършихме одит на приложения финансов отчет на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, включващ отчет за финансово състояние към 31 Декември 2014 г., отчет за печалбите или загубите и другия всеобхватен доход, отчет за промените в собствения капитал, отчет за паричните потоци за годината, завършваща на тази дата, както и обобщеното оповестяване на съществените счетоводни политики и другите пояснителни приложения.

Отговорност на ръководството за финансовия отчет

Ръководството е отговорно за изготвянето и достоверното представяне на този финансов отчет, в съответствие с Международните стандарти за финансово отчитане и за такъв вътрешен контрол, който то счита, че е необходим, за да позволи изготвянето на финансов отчет, който да не съдържа съществени отклонения, независимо дали те се дължат на измама или на грешка.

Отговорност на одитора

Нашата отговорност се свежда до изразяване на одиторско мнение върху този финансов отчет, основаващо се на извършения от нас одит. Нашият одит бе проведен в съответствие с Международните одиторски стандарти. Тези стандарти налагат спазване на етичните изисквания от наша страна, както и одитът да бъде планиран и проведен така, че ние да се убедим в разумна степен на сигурност доколко финансовият отчет не съдържа съществени отклонения. Одитът включва изпълнението на процедури с цел получаване на одиторски доказателства относно сумите и оповестяванията, представени във финансовия отчет. Избраните процедури зависят от преценката на одитора, включително

оценката на рисковете от съществени отклонения във финансовия отчет, независимо дали те се дължат на измама или на грешка. При извършването на тези оценки на риска одиторът взема под внимание системата за вътрешен контрол, свързана с изготвянето и достоверното представяне на финансовия отчет от страна на предприятието, за да разработи одиторски процедури, които са подходящи при тези обстоятелства, но не с цел изразяване на мнение относно ефективността на системата за вътрешен контрол на предприятието. Одитът също така включва оценка на уместността на прилаганата счетоводна политика и разумността на счетоводните приблизителни оценки, направени от ръководството, както и оценка на цялостното представяне във финансовия отчет.

Считаме, че извършеният от нас одит предоставя достатъчна и подходяща база за изразеното от нас квалифицирано мнение.

База за квалифицирано мнение

Ние не сме присъствали на инвентаризацията на имоти, машини и съоръжения към 31 декември 2014 г., тъй като тази дата е предхождала датата на нашия одит и нашето назначаване за одитори. Към 31 декември 2014 година Дружеството притежава имоти, машини и съоръжения с балансова стойност 332 588 хил. лв., при 394 975 хил. лв. за 2013 г.. Съгласно счетоводната политика на Дружеството 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. Последните прегледи за оценка на справедливата им стойност от лицензирани оценители са извършени съответно през 2008 г. за земите и 2006 г. за подвижния състав. Земите и подвижният състав (локомотиви и вагони) са с балансова стойност 300 876 хил. лв. към 31 декември 2014 г. и 371 352 хил. лв. към 31 декември 2013 г. Дружеството не е извършвало анализ за наличие на индикации за обезценка на наличните имоти, машини и съоръжения и оборудване. Поради описаното, ние не бяхме в състояние да получим достатъчни и уместни одиторски доказателства относно балансовата стойност на имоти, машини и съоръжения и оборудване към 31 декември 2014г.

Ние не бяхме ангажирани като одитори на дружеството до 31 декември 2014 година и поради това, ние не наблюдавахме инвентаризацията на материалните запаси в началото и в края на годината. Ние не бяхме в състояние да се уверим, чрез използването на алтернативни средства, за количествата материални

запаси, държани към 31 декември 2014 и 2013 година, които са посочени в баланса със стойности съответно от 21 469 хил.лв. и 21 308 хил.лв..

Квалифицирано мнение

По наше мнение с изключение на ефекта от въпроса, описан в параграфа „База за изразяване на квалифицирано мнение“, финансовият отчет дава вярна и честна представа за финансовото състояние на Дружеството „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД към 31 Декември 2014 г., както и за неговите финансови резултати от дейността и за паричните потоци за годината, завършваща тогава, в съответствие с Международните стандарти за финансово отчитане.

Обръщане на внимание

Без да квалифицираме нашето мнение, обръщаме внимание на пояснителното приложение към финансовия отчет, раздел 1, където е показано, че Дружеството е реализирало натрупана нетна загуба в размер на 46 223 хил.лв. към годината, завършваща на 31 декември 2014 г. и, че към тази дата текущите пасиви на Дружеството надвишават сумата на активите му със 113 684 хил.л. Тези условия, показват наличието на съществена несигурност, която може да породри значително съмнение относно способността на Дружеството да продължи да функционира като действащо предприятие.

Без да квалифицираме нашето мнение, обръщаме внимание на пояснение 33 „Разчети със свързани лица в края на годината“ към финансовия отчет, в което е оповестено, че съгласно подписано споразумение от 27.02.2014 г. „БДЖ-Пътнически Превози“ ЕООД допълнително е поело задължения на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, по заеми и финансови лизинги.

Доклад върху други законови изисквания

Съгласно изискванията на чл.38, ал.4 от Закона за счетоводството, ние изразяваме и мнение относно Годишния доклад за дейността. Ние извършихме преглед на годишния неконсолидиран доклад за дейността за 2014 г., изготвен от ръководството „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД. Годишния доклад за дейността е разработен в съответствие с изискванията на чл.33, ал.1 и 2 от Закона за счетоводството. Отговорността за изготвянето на този доклад се носи от Ръководството.

По наше мнение неконсолидираната финансова информация, представена в годишния доклад на ръководството за дейността, за 2014 г., съответства във всички съществени аспекти на финансовата информация, която се съдържа в годишния неконсолидиран финансов отчет за същия отчетен период.

СОП „РСМ Би Екс” ООД

Управител:

ИЗАБЕЛА ДЖАЛЪЗОВА

Регистриран одитор, отговорен за одита:

ИЗАБЕЛА ДЖАЛЪЗОВА

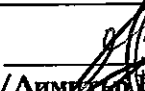
25 юни 2015 година
Гр. София, България



Отчет за финансовото състояние към 31 декември

Активи	Пояснения	31.Декември 2014 '000 лв.	31.Декември 2013 '000 лв.	01.Януари 2013 '000 лв.
Нетекущи активи				
Нематериални активи	5	157	207	212
Имоти, машини и съоръжения	6	332 588	394 975	452 187
Инвестиции в дъщерни предприятия	7	26	26	26
Инвестиции в асоциирани предприятия	8		24	24
Вземания по предоставени дългосрочни заеми на СА	33	13 963		
Нетекущи активи		346 734	395 232	452 449
Текущи активи				
Материални запаси	12	21 469	21 308	18 872
Търговски вземания	13	2 547	2 780	1 470
Вземания от свързани лица	33	10 682	28 350	32 311
Данъчни вземания	14	1 254	962	503
Други вземания	15	9 220	11 110	12 798
Пари и парични еквиваленти	16	6 461	11 591	23 170
Текущи активи		51 633	76 101	89 124
Активи класифицирани като държани за продажба		2 786		
Общо активи		401 153	471 333	541 573

Съставя: 
 /София Йорданова/

Управител: 
 /Димитър Костadinov/

Дата: 30.03.2015 г.

Заверил съгласно одиторски доклад от 25.06.2015г.:



Отчет за финансовото състояние към 31 декември (продължение)

Собствен капитал и пасиви	Пояснения	31.Декември 2014 ‘000 лв.	31.Декември 2013 ‘000 лв.	01.Януари 2013 ‘000 лв.
Собствен капитал				
Основен капитал	18.1	9 900	9 900	9 900
Резерви от преобразуване	18.2	45 814	82 623	197 171
Преоценъчен резерв	18.3	56 591	56 729	56 892
Натрупана загуба		(46 223)	(33 939)	(20 751)
Общо собствен капитал		66 082	115 313	243 212
Пасиви				
Нетекущи пасиви				
Задължения към свързани лица	33	91 591	137 102	96 540
Финансиране за нетекущи активи	19	68 081	70 554	61 947
Пенсионни задължения към персонала	21.2	2 238	1 585	1 787
Отсрочени данъчни пасиви	11	7 844	8 514	4 596
Нетекущи пасиви		169 754	217 755	164 870
Текущи пасиви				
Търговски задължения	22	5 204	6 141	7 795
Краткосрочни задължения към свързани лица	33	120 552	107 595	109 659
Финансиране за оперативната дейност и нетекущи активи	19	25 682	11 309	5 489
Пенсионни и други задължения към персонала	21.2	11 219	7 396	8 161
Данъчни задължения	23	610	3 271	479
Провизии	20	112	106	740
Други задължения	24	1 938	2 447	1 168
Текущи пасиви		165 317	138 265	133 491
Общо пасиви		335 071	356 020	298 361
Общо собствен капитал и пасиви		401 153	471 333	541 573

Съставил:

/София Йорданова/

Управител:

/Димитър Костадинов/

Дата: 30.03.2015 г.

Заверил съгласно одиторски доклад от 25.06.2015г.:



Отчет за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход за годината, приключваща на 31 декември (представен в единен отчет)

	Пояснения	2014 '000 лв.	2013 '000 лв.
Приходи от продажби	25	77 042	92 477
Приходи от финансиране	26	189 545	175 529
Разходи за материали	27	(53 140)	(44 778)
Разходи за външни услуги	28	(53 219)	(59 548)
Разходи за персонала	21	(78 117)	(70 867)
Разходи за амортизация	5,6	(83 901)	(79 939)
Себестойност на продадените стоки и други текущи активи		(488)	(1 781)
Промени в запасите на готовата продукция и незавършеното производство		439	532
Балансова стойност на продадените нетекущи активи		-	-
Печалба от продажба на нетекущи активи	29	44	139
Придобиване на машини и съоръжения по стопански начин		3 224	3 311
Други разходи		(8 731)	(9 246)
Печалба/(загуба) от оперативна дейност		-7 302	5 829
Финансови разходи	30	(5 145)	(12 334)
Финансови приходи	30	383	17
Печалба/(загуба) преди данъци		(12 064)	(6 488)
Приходи /(разходи) от данъци върху дохода	31	(330)	(6 509)
Печалба/(загуба) за годината		(12 394)	(12 997)
Преоценка на нефинансови активи		(44)	
Данък върху дохода отнасящ се до компонентите на другия всеобхватен доход		4	
Общо всеобхватен доход/(загуба) за годината		(12 434)	(12 997)

Съставил: 
/София Йорданова/

Управител: 
/Димитър Костадинов/

Дата: 30.03.2015 г.

Заверил съгласно одиторски доклад от 25.06.2015г.:



Отчет за промените в собствения капитал за годината, прикаляваща на 31 декември

Всички суми са представени в '000 лв.	Основен капитал	Резерв от преобразуване	Преоценъчен резерв	Натрупана загуба	Общо собствен капитал
Салдо към 1 януари 2014 г.	9 900	82 623	56 729	(33 939)	115 313
Корекция на грешки (пояснение 4)					-
Преизчислено салдо към 1 януари 2014 г.	9 900	82 623	56 729	(33 939)	115 313
Намаление на резерви от преобразуване		(36 809)			(36 809)
Сделки със собственика		(36 809)			(36 809)
Печалба за годината				(12 394)	(12 394)
Друг всеобхватен доход:					-
Преценка на нефинансови активи			(44)		(44)
Данък върху дохода отнасящ се до компонентите на другия всеобхватен доход			4		4
Общо всеобхватен доход за годината	-	-	(40)	(12 394)	(12 434)
Прехвърляне на резерви			(98)	110	12
Салдо към 31 декември 2014 г.	9 900	45 814	56 591	(46 223)	66 082

Съставил:

/Софка Йорданова/

Управител:

/Димитър Костадинов/

Дата: 30.03.2015 г.

Заверил съгласно одиторски доклад от 25.06.2015 г.:



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

Всички суми са представени в '000 лв.	Основен капитал	Резерв от преобразуване	Преоценъчен резерв	Натрупана загуба	Общо собствен капитал
Салдо към 1 януари 2013 г.	9 900	197 171	56 893	(20 751)	243 212
Корекция на грешки (пояснение 4)			(1)	(1004)	(371)
Преизчислено салдо към 1 януари 2013 г.	9 900	197 171	56 892	(21 755)	242 841
Намаление на резерви от преобразуване		(114 548)			(114 548)
Сделки със собственика		(114 548)			(114 548)
Печалба за годината				(12 364)	(12 997)
Друг всеобхватен доход:					-
Преценка на нефинансови активи					-
Данък върху дохода отнасящ се до компонентите на другия всеобхватен доход					-
Общо всеобхватен доход за годината		-	-	(12 364)	(12 997)
Прехвърляне на резерви			(163)	180	17
Салдо към 31 декември 2013 г.	9 900	82 623	56 729	(33 939)	115 313

Съставил: 
 /София Йорданова/

Управител: 
 /Димитър Костадинов/



Дата: 30.03.2015 г.

Заверил съгласно одиторски доклад от 25.06.2015г.:



Отчет за паричните потоци за годината, приключваща на 31 декември

	2 014	2 013
Пояснение	'000 лв.	'000 лв.
Оперативна дейност		
Постъпления от финансиране	171 293	169 356
Постъпления от клиенти	87 022	98 561
Плащания към доставчици	(127 918)	(129 765)
Плащания към персонал и осигурителни институции	(77 153)	(74 579)
Платени банкови такси и комисионни	(193)	(178)
Получени лихви и комисионни	3	4
Постъпления от възстановен данък добавена стойност	8 040	18 315
Парични потоци от валутни курсови разлики	(3)	(2)
Други плащания	(4 721)	(12 834)
Нетен паричен поток от оперативна дейност	56 370	68 878
Инвестиционна дейност		
Придобиване на имоти, машини и съоръжения	(17 207)	(20 958)
Постъпления от финансиране	30 000	20 000
Плащания за инвестиция в асоциирано предприятие	-	-
Други парични потоци от инвест. дейност	(36 810)	(25 403)
Нетен паричен поток от инвестиционна дейност	(24 017)	(26 361)
Финансова дейност		
Предоставени заеми	(2 000)	
Постъпления по предоставени заеми	1 891	
Плащания по поети задължения на "ХБДЖ" ЕАД за заеми	(33 094)	(47 899)
Платени лихви по поети задължения на "ХБДЖ" ЕАД по заеми	(4 606)	(6 197)
Получени лихви по предоставени заеми	326	
Нетен паричен поток от финансова дейност	(37 483)	(54 096)
Нетна промяна в пари и парични еквиваленти	(5 130)	(11 579)
Пари и парични еквиваленти в началото на годината	11 591	23 170
Пари и парични еквиваленти в края на годината	6 461	11 591

17

Съставил:

/Софка Йорданова/

Управител:

/Димитър Костадинов/

Дата: 30.03.2015 г.

Заверил съгласно одиторски доклад от 25.06.2015 г.



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, информационните технологии и съобщенията.

Средносписъчният брой на персонала е 6 105 служители през 2014 г. (2013 г.: 6 080)

Дружеството включва в своя състав следните структурни единици:

- ЦУ;
- Поделение за пътнически превози София;
- Поделение за пътнически превози Пловдив;
- Поделение за пътнически превози Горна Оряховица;
- Поделение за почистване и екипиране на подвижен железопътен състав и сгради-от.01.07.2014;
- Център за професионално обучение-от 01.11.2014

Основа за изготвяне на финансовия отчет

Финансовият отчет на Дружеството е съставен в съответствие с Международните стандарти за финансово отчитане (МСФО), разработени и публикувани от Съвета по международни счетоводни стандарти (СМСС) и приети от Европейския съюз (ЕС).

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 2013г.) освен ако не е посочено друго.

Финансовият отчет е индивидуален, тъй като Дружеството е използвало освобождаването от консолидации съгласно МСС 27, „Консолидирани и индивидуални финансови отчети“, параграф 10. 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 No 3.

Финансовият отчет е съставен при спазване на принципа на действащо предприятие.

Дружеството отчита загуба за периода в размер на 12 394 хил. лв. (12 997 хил.лв за 2013г.) Натрупаната загуба към 31.12.2014г. е 46 223 хил.лв. (2013 г-33 939 хил. лв.). Просрочените търговски и други задължения са в размер на 2 500 хил.лв, а по поетите задължения по заеми на „ Холдинг БДЖ” АД-67 163 хил.лв. Текущите пасиви надвишават текущите активи с 113 684 хил.лв. Тези обстоятелства показват наличието на известна несигурност, която може да породи съществено съмнение относно възможността на Дружеството да продължи да функционира като действащо предприятие без подкрепата на едноличния собственик и други източници на финансиране.

Ръководството на дружеството е предприело следните по-значими мерки за подобряване финансовото състояние на дружеството:

- Дружеството провежда политика на оптимизиране и рахолите, материалните запаси и други елементи на оборотния капитал. Очакваният резултат от тези мерки е подобряване на ликвидната позиция и оборотния капитал на дружеството.

С решениена Съвета на директорите № 37 е приет Бизнес-план на дружеството , в който са предвидени редица мерки за увеличаване събираемостта на приходите като:

Въвеждане на влаков билетен касиер в крайградски влакове по проблемни дестинации, където има най-много необслужвани спирки на кратки разстояния;

Разпиряване на дистрибуционната мрежа и въвеждане на допълнителни услуги;

Внедряване на билетоиздаващи автомати, монтирани в гари и спирки във вътрешноградска зона за продажба на билети с номинал от 1,00 лв;

Използване на билетните каси за осъществяване на допълнителни дейности, които биха били възможни по съвместяване с основната дейност в големи гарови центрове;

Закупуване и снабдяване на превозния персонал, обслужващ крайградските и пътнически влакове с PDA устройства с цел бързо издаване на билет;

Извършване на промени в Графика за движение на влакове отразяващи обективно пътникопотока и съобразени с часове на тръгване и пристигане според потребностите на пътниците;

Поетапно разработване и внедряване на система за следене на влаковете в реално време;

Промяна в начина на тарифиране и възможност за по-голяма гъвкавост на превозвача с цел постигане на пазарно-ориентирано ценообразуване, в изпълнение на договора с държавата - необходимо съгласуване с МТИТС;

Увеличаване на допълнителните услуги във влака, чрез отдаване на бистра вагоните под наем, интернет във влака, детски кът във вагоните, възможност за взимане под наем на вагони за превоз на автомобили през лятото;

Разработване на стратегическата рамка за управлението на човешките ресурси в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД; разработване на стратегия и политика за управление и развитие на човешките ресурси, с дългосрочно и всеобхватно действие;

Разработване и въвеждане в експлоатация на билетоиздаваща и информационна система, което ще даде възможност за увеличаване на точките за продажба;

Разпиряване обхвата на системата за управление на складовите наличности.

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. 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.

2. Промени в счетоводната политика

2.1. Общи положения

Приетата счетоводна политика на Дружеството е в съответствие със счетоводната политика от предходната финансова година, с изключение на следните нови и изменени МСС/МСФО разработени и публикувани от Съвета по международни счетоводни стандарти в сила от 1 януари 2014 г., които дружеството е приложило и които имат ефект върху финансовия отчет и са задължителни за прилагане от годишния период, започващ на 1 януари 2014 г.:

МСФО 10 „Консолидирани финансови отчети“ в сила от 1 януари 2014 г., приет от ЕС на 11 декември 2012 г.

МСФО 10 „Консолидирани финансови отчети“ въвежда нова дефиниция на контрола, базирана на определени принципи, която следва да се прилага за всички инвестиции при определянето на базата за консолидация.

МСФО 11 „Съвместни ангажименти“ в сила от 1 януари 2014 г., приет от ЕС на 11 декември 2012 г.

МСФО 11 „Съвместни ангажименти“ замества МСС 31 „Дялове в съвместни предприятия“ и заменя трите категории „съвместно контролирани предприятия“, „съвместно контролирани операции“ и „съвместно контролирани активи“ с две категории – „съвместни операции“ и „съвместни предприятия“. Изборът относно прилагането на метода на пропорционална консолидация при отчитането на съвместни предприятия вече не е допустим. Методът на собствения капитал е задължителен за прилагане при отчитането на всички съвместни предприятия.

МСФО 12 „Оповестяване на дялове в други предприятия“ в сила от 1 януари 2014 г., приет от ЕС на 11 декември 2012 г.

МСФО 12 „Оповестяване на дялове в други предприятия“ е нов стандарт относно изискванията за оповестяване при всички форми на дялово участие в други предприятия, включително съвместни предприятия, асоциирани предприятия, дружества със специална цел и други неконсолидирани структурирани предприятия относно рисковете, на които е изложено Дружеството в резултат на инвестиции в структурирани предприятия.

МСФО 10, МСФО 11, МСФО 12 – Преходни разпоредби, в сила от 1 януари 2014 г., приети от ЕС на 16 април 2013 г.

Преходните разпоредби позволяват на предприятията да не прилагат МСФО 10 ретроспективно при определени обстоятелства и да представят коригирана сравнителна информация съгласно МСФО 10, МСФО 11, МСФО 12 единствено за преходния сравнителен период. Разпоредбите освобождават предприятията от изискването да представят сравнителна информация в неконсолидирани финансови отчети за периоди, предхождащи първата финансова година, в която МСФО 12 е приложен за първи път.

МСС 27 „Индивидуални финансови отчети“ (ревизиран) в сила от 1 януари 2014 г., приет от ЕС на 11 декември 2012 г.

МСС 27 „Индивидуални финансови отчети“ (ревизиран) се отнася вече само за индивидуални финансови отчети, изискванията за които не са съществено променени.

МСФО 10, МСФО 12, МСС 27 (изменения) – Инвестиционни дружества, в сила от 1 януари 2014 г., приети от ЕС през ноември 2013 г.

Измененията изключват дружества, които отговарят на дефиницията „инвестиционни предприятия“ и имат определени характеристики, от изискването да консолидират своите дъщерни предприятия. Вместо това инвестициите в дъщерни предприятия следва да се отчитат от инвестиционните дружества по справедлива стойност в печалбата или загубата.

МСС 28 „Инвестиции в асоциирани и съвместни предприятия“ (ревизиран) в сила от 1 януари 2014 г., приет от ЕС на 11 декември 2012 г.

МСС 28 „Инвестиции в асоциирани и съвместни предприятия“ (ревизиран) изисква прилагането на метода на собствения капитал при отчитането на асоциирани и съвместни предприятия. Промените в обхвата на стандарта са извършени поради публикуването на МСФО 11 „Съвместни ангажименти“.

МСС 32 „Финансови инструменти: представяне“ (изменен) в сила от 1 януари 2014, приет от ЕС на 13 декември 2012 г.

Изменението уточнява, че правото на извършване на нетиране на финансови активи и пасиви трябва да бъде в сила към момента, а не да възниква в зависимост от бъдещо събитие. То също така трябва да може да бъде упражнявано от всички страни в рамките на обичайната дейност, както и в случай на неизпълнение, несъстоятелност или банкрут.

МСС 36 „Обезценка на активи“ (изменен) в сила от 1 януари 2014, приет от ЕС през декември 2013 г.

Измененията изискват оповестяване на информация относно възстановимата стойност на обезценени нефинансови активи, в случай че тя е определена на базата на справедливата стойност, намалена с разходите за продажба. Те следва да се приложат ретроспективно. По-ранното прилагане е възможно само заедно с МСФО 13.

МСС 39 „Финансови инструменти: признаване и оценяване“ (изменен) в сила от 1 януари 2014, приет от ЕС през декември 2013 г.

Измененията позволяват да продължи отчитането на хеджиране в случай на новиране (страните по договора се споразумяват да заменят своя първоначален контрагент с нов контрагент) на деривативи в резултат на законови промени, които са определени като хеджиращи инструменти и които не се търгуват на борсата.

КРМСФО 21 „Данъци“, в сила от 1 януари 2014, приет от ЕС през юни 2014 г.

Разяснението засяга отчитането на задължения за плащане на данъци, различни от данъци върху дохода, наложени от държавата. Задължаващото събитие е дейността, в резултат на която следва да се плати данък съгласно законодателните норми. Дружествата нямат конструктивно задължение да

заплащат данъци за бъдеща оперативна дейност, ако те са икономически принудени да продължат дейността си в бъдещи периоди.

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

Следните нови стандарти, изменения и разяснения към съществуващи вече стандарти са публикувани, но не са влезли в сила за финансовата година, започваща на 1 януари 2014 г. и не са били приложени от по-ранна дата от Дружеството:

МСФО 9 „Финансови инструменти“ в сила от 1 януари 2018 г., все още не е приет от ЕС
Съветът по международни счетоводни стандарти (СМСС) издаде МСФО 9 „Финансови инструменти“, като завърши своя проект за замяна на МСС 39 „Финансови инструменти: признаване и оценяване“. Новият стандарт въвежда значителни промени в класификацията и оценяването на финансови активи и нов модел на очакваната кредитна загуба за обезценка на финансови активи. МСФО 9 включва и ново ръководство за отчитане на хеджирането. Ръководството на Дружеството е все още в процес на оценка на ефекта на МСФО 9 върху финансовия отчет.

МСФО 9 „Финансови инструменти“ (изменен) – Отчитане на хеджирането, в сила от 1 януари 2018 г., все още не е приет от ЕС

Измененията водят до съществена промяна в отчитането на хеджирането, която позволява на дружествата да отразяват техните дейности във връзка с управлението на риска по-добре във финансовите отчети.

МСФО 10 „Консолидирани финансови отчети“ и МСС 28 „Инвестиции в асоциирани предприятия и съвместни предприятия“ (изменени), в сила от 1 януари 2016 г., все още не са приети от ЕС

Тези изменения са в резултат на несъответствието между изискванията на МСФО 10 и МСС 28 при третирането на продажба или апортна вноска на активи между инвеститора и асоциираното предприятие или съвместното предприятие. Вследствие на тези изменения се признава печалба или загуба в пълен размер, когато сделката включва бизнес независимо дали бизнесът е отделен в дъщерно предприятие. Частична печалба или загуба се признава, когато сделката включва активи, които не представляват бизнес, дори и тези активи да са собственост на дъщерно предприятие.

МСФО 11 „Съвместни ангажименти“ (изменен) – Придобиване на дял в съвместна дейност, в сила от 1 януари 2016 г., все още не е приет от ЕС

Това изменение дава насоки относно подходящото счетоводно третиране на придобиването на дял в съвместна дейност, която представлява бизнес.

МСФО 14 „Отсрочени сметки при регулирани цени“ в сила от 1 януари 2016 г., все още не е приет от ЕС

МСФО 14 позволява на дружества, прилагащи за първи път МСФО, да продължат признаването на суми, свързани с регулирани цени в съответствие с изискванията на тяхната предишна счетоводна база, когато прилагат МСФО. С цел подобряване на съпоставимостта с отчети на дружества, които вече прилагат МСФО и не признават такива суми, стандартът изисква да бъде представен отделно ефекта от регулираните цени.

МСФО 15 „Приходи от договори с клиенти“ в сила от 1 януари 2017 г., все още не е приет от ЕС

МСФО 15 заменя МСС 18 „Приходи“, МСС 11 „Договори за строителство“ и свързани с тях разяснения и въвежда нов модел за признаване на приходите на базата на контрол. Новият стандарт променя правилата за определяне дали приходите са признават към даден момент или през даден период от време и води до разширяване и подобряване на оповестяванията относно приходите. МСФО 15 е базирано на основен принцип, който изисква дружеството да признава приход по начин, който отразява прехвърлянето на стоки или предоставянето на услуги на клиентите и в размер, който отразява очакваното възнаграждение, което дружеството ще получи в замяна на тези стоки или услуги. Допуска се по-ранното прилагане на стандарта. Дружествата следва да прилагат стандарта

ретроспективно за всеки представен предходен период или ретроспективно като кумулативният ефект от първоначалното признаване се отразява в текущия период.

МСС 16 „Имоти, машини и съоръжения“ и МСС 38 „Нематериални активи“ (изменени), в сила от 1 януари 2016 г., все още не са приети от ЕС

Тези изменения поясняват, че използването на методи за изчисляване на амортизации, базирани на приходи, не е подходящо, тъй като приходите, генерирани от определена дейност с дълготрайни материални или нематериални активи, не отразяват използването на икономическите ползи, които се очакват от активите.

МСС 16 „Имоти, машини и съоръжения“ и МСС 41 „Земеделие“ (изменени) – Плодоносни растения, в сила от 1 януари 2016 г., все още не са приети от ЕС

Тези изменения засягат финансовото отчитане на плодоносни растения като лозя, каучукови дървета и маслодайни палми. Плодоносните растения следва да се третираят като имоти, машини и съоръжения, тъй като техните процеси са подобни на производство. Вследствие на това те се включват съгласно тези изменения в обхвата на МСС 16 вместо в обхвата на МСС 41. Отглеждането на плодоносни растения остава в обхвата на МСС 41.

МСС 19 „Доходи на наети лица“ (изменен) – Вноски на служители, в сила от 1 юли 2014 г., все още не е приет от ЕС

Измененията към МСС 19 поясняват изискванията на МСС 19 относно вноски на служители или трети лица и дават възможност вноски, които не зависят от броя на годините за предоставяне на услугите, да бъдат третирани като намаление на разходите за текущ стаж в периода, в който съответните услуги са предоставени.

МСС 27 „Индивидуални финансови отчети“ (изменен), в сила от 1 януари 2016 г., все още не е приет от ЕС

Това изменение позволява на дружествата да използват метода на собствения капитал при отчитането на инвестиции в дъщерни предприятия, съвместни и асоциирани предприятия в техните индивидуални финансови отчети.

Годишни подобрения 2012 г. в сила от 1 юли 2014 г., все още не са приети от ЕС

Тези изменения включват промени от цикъла 2010-12 на проекта за годишни подобрения, които засягат 7 стандарта:

- МСФО 2 „Плащане на базата на акции“;
- МСФО 3 „Бизнес комбинации“;
- МСФО 8 „Оперативни сегменти“;
- МСФО 13 „Оценяване на справедлива стойност“;
- МСС 16 „Имоти, машини и съоръжения“ и МСС 38 „Нематериални активи“;
- МСФО 9 „Финансови инструменти“ и МСС 37 „Провизии, условни пасиви и условни активи“;
- МСС 39 „Финансови инструменти: признаване и оценяване“.

Годишни подобрения 2013 г. в сила от 1 юли 2014 г., все още не са приети от ЕС

Тези изменения включват промени от цикъла 2010-12 на проекта за годишни подобрения, които засягат 4 стандарта:

- МСФО 1 „Прилагане за първи път на МСФО“;
- МСФО 3 „Бизнес комбинации“;
- МСФО 13 „Оценяване на справедлива стойност“;
- МСС 40 „Инвестиционни имоти“.

Годишни подобрения 2014 г. в сила от 1 януари 2016 г., все още не са приети от ЕС

Тези изменения засягат 4 стандарта:

- МСФО 5 „Нетекущи активи, държани за продажба, и преустановени дейности“ относно методи на отписване;
- МСФО 7 „Финансови инструменти: оповестяване“ относно договори за услуги;
- МСС 19 „Доходи на наети лица“ относно дисконтови проценти;

3. Счетоводна политика

3.1. 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.

3.2. Представяне на финансовия отчет

Финансовият отчет е представен в съответствие с МСС 1 „Представяне на финансови отчети“ (ревизиран 2007 г.). Дружеството прие да представя отчета за всеобхватния 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.

Дружеството представя два сравнителни периода, защото преизчислява ретроспективно позиции във финансовия си отчет по повод признаване на приходи и разходи за предходни периоди, съгласно изискванията на МСС 8. Счетоводна политика, промени в счетоводните приблизителни оценки и грешки.

3.3. Инвестиции в дъщерни предприятия

Дъщерни предприятия са всички предприятия, които се намират под контрола на Дружеството. Контролът върху дъщерните предприятия на Дружеството се изразява във възможността му да ръководи и определя финансовата и оперативната политика на дъщерните предприятия, така че да се извличат изгоди в резултат на дейността им. 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.

3.4. Инвестиции в асоциирани предприятия

Асоциирани са тези предприятия, върху които Дружеството е в състояние да оказва значително влияние, но които не са нито дъщерни предприятия, нито съвместно контролирани предприятия. Инвестициите в асоциирани предприятия се отчитат по себестойностния метод.

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

3.5. 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.

3.6. Приходи

Приходите включват приходи от предоставяне на превозни услуги и продажба на стоки. Приходите от основните стоки и услуги са представени в пояснение 25.

Приходите се оценяват по справедлива стойност на полученото или подлежащото на получаване възнаграждение, като не се включват данък добавена стойност.

Приходът се признава, когато са изпълнени следните условия:

- Сумата на прихода може да бъде надеждно оценена;
- Вероятно е икономическите ползи от сделката да бъдат получени;
- Направените разходи или тези, които предстои да бъдат направени, могат надеждно да бъдат оценени;
- Критериите за признаване, които са специфични за всяка отделна дейност на Дружеството, са изпълнени. Те са определени в зависимост от продуктите или услугите, предоставени на клиента, и на договорните условия, както са изложени по-долу.

3.6.1. 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 услугата.

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.

3.6.2. Продажба на стоки

Приходите от продажбата на стоки и готова продукция, в хода на нормалната дейност, се признават по справедливата стойност на полученото, или което се очаква да се получи възнаграждение, намалено с върнатите стоки, отстъпки или работи. 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. Прехвърлянето на рисковете и изгодите варира според конкретните условия на договора за продажба.

При замяна на сходни активи, които имат сходна цена, размяната не се разглежда като сделка, която генерира приходи. Ако се разменят несходни активи, приходът се признава по справедливата стойност на получените стоки или услуги. Когато справедливата стойност на получените стоки и услуги не може надеждно да бъде оценена, приходът се оценява по справедливата стойност на предадените стоки и услуги, коригирана със сумата на всички преведени парични средства или парични еквиваленти.

3.6.3. 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 неделима част от общия приход от наем за периода на наема.

3.6.4. Приходи от лихви и дивиденди

Приходите от лихви се отчитат текущо по метода на ефективния лихвен процент. Приходите от дивиденди се признават в момента на възникване на правото за получаване на плащането.

3.6.5. 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.

Финансирания, 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.

3.7. Оперативни разходи

Оперативните разходи се признават в печалбата или загубата при ползването на услугите или на датата на възникването им. Към разходите за дейността се отнасят и финансови разходи, които Дружеството отчита и са свързани с обичайната дейност

3.8. Разходи за лихви и разходи по заеми

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

3.9. Нематериални активи

Нематериалните активи придобити от Дружеството, и имащи ограничен срок на използване, се отчитат по цена на придобиване намалена с натрупаната амортизация и натрупани загуби от обезценка.

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 съпественост в размер на 700 лева.

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.

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

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 отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход на ред „Печалба от продажба на нетекущи активи”

Лизинговите договори, по силата на които на Дружеството се прехвърлят всички значими рискове и изгоди от собствеността, се класифицират като финансов лизинг. При първоначално признаване наетите активи се отчитат по по-ниската от справедлива стойност и настояща стойност на минималните лизингови плащания. След първоначално признаване, активът се отчита според счетоводната политика, приложима за съответния актив. Различни от тези лизингови договори са договори за оперативен лизинг. Наетите активи не се признават в отчета за финансовото състояние на Дружеството.

3.10. 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.

През 1992 г. Дружеството майка „Холдинг БДЖ” ЕАД на основание постановление 179 на Министерски съвет извършва преоценка на дълготрайните материални активи от лицензирани оценители с цел отразяване на бъдещата икономическа изгода, очаквана като резултат от използването на активите. Преоценката е осчетоводена през 1995 г.

Дълготрайните активи в последствие са преоценени към 31 декември 1997 г. на база постановление на Министерски съвет с оглед отчитане на инфлацията в България през последните няколко години. С оглед на по-достовърното представяне на своите активи през 2008 г. Дружеството е променило счетоводната си политика относно оценката на земите. Земите се оценяват по преоценена стойност, като през 2008 г. е извършена преоценка от лицензиран оценител.

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.

Последната оценка по справедлива стойност на подвижния състав е извършена към 31.12.2006г., а на земите към 31.12.2008г.

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. 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.

Имоти, машини и съоръжения, придобити при условията на финансов лизинг, се амортизират на база на очаквания полезен срок на годност, определен посредством сравнение с подобни собствени активи на Дружеството, или на база на лизинговия договор, ако неговият срок е по-кратък.

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"	7 години
Електрически локомотиви	8 години
Други локомотиви	10 години
Вагони, автомобили	10 години

Стопански инвентар	7 години
Компютри	2 години
Други	7 години

Дружеството е променил полезния срок на използване на електрически и дизелови моторни влакове „Дезиро Класик“ (ЕМВ и ДМВ) от 20 г. на 7 г.

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 от 01.01.2011 г. е в размер на 700 лв.

3.11. Отчитане на лизинговите договори

При лизингополучателя

В съответствие с изискванията на МСС 17 „Лизинг“ правата за разпореждане с актива се прехвърлят от лизингодателя върху лизингополучателя в случаите, в които лизингополучателят понася съществените рискове и изгоди, произтичащи от собствеността върху настия актив.

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

Впоследствие лизинговите плащания се разпределят между финансов разход и намаление на неплатеното задължение по финансов лизинг.

Активите, придобити при условията на финансов лизинг, се амортизират в съответствие с изискванията на МСС 16 „Имоти, машини и съоръжения“ или МСС 38 „Нематериални активи“.

Лихвената част от лизинговата вноска представлява постоянен процент от непогасеното задължение и се признава в печалбата или загубата за периода на лизинговия договор.

Всички останали лизингови договори се считат за оперативни лизингови договори. Плащанията по оперативен лизингов договор се признават като разходи по линейния метод за срока на споразумението. Разходите, свързани с оперативния лизинг, напр. разходи за поддръжка и застраховки, се признават в печалбата или загубата в момента на възникването им.

При лизингодателя

Активите, отдадени по оперативни лизингови договори, се отразяват в отчета за финансовото състояние на Дружеството и се амортизират в съответствие с амортизационната политика, възприета по отношение на подобни активи на Дружеството, и изискванията на МСС 16 „Имоти, машини и съоръжения“ или МСС 38 „Нематериални активи“. Доходът от оперативни лизингови договори се признава директно като приход в отчета за печалбата или печалбата и другия всеобхватен доход за съответния отчетен период.

3.12. 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 индират, 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.

3.13. Финансови инструменти

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

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

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

При първоначално признаване на финансов актив и финансов пасив Дружеството ги оценява по справедлива стойност плюс разходите по транзакцията с изключение на финансовите активи и пасиви, отчитани по справедлива стойност в печалбата или загубата, които се признават първоначално по справедлива стойност.

Финансовите активи се признават на датата на сделката.

Финансовите активи и финансовите пасиви се оценяват последващо, както е посочено по-долу.

3.13.1. Финансови активи

С цел последващо оценяване на финансовите активи, с изключение на хеджиращите инструменти, те се класифицират в следните категории:

- кредити и вземания;
- финансови активи, отчитани по справедлива стойност в печалбата или загубата;
- инвестиции, държани до падеж;
- финансови активи на разположение за продажба.

Финансовите активи се разпределят към отделните категории в зависимост от целта, с която са придобити. Категорията на даден финансов инструмент определя метода му на оценяване и дали приходите и разходите се отразяват в печалбата или загубата или в другия всеобхватен доход на Дружеството. Всички финансови активи с изключение на тези, отчитани по справедлива стойност в печалбата или загубата, подлежат на тест за обезценка към датата на финансовия отчет. Финансовите активи се обезценяват, когато съществуват обективни доказателства за това. Прилагат се различни критерии за определяне на загубата от обезценка в зависимост от категорията на финансовите активи, както е описано по-долу.

Всички приходи и разходи, свързани с притежаването на финансови инструменти, се отразяват в печалбата или загубата при получаването им, независимо от това как се оценява балансовата стойност на финансовия актив, за който се отнасят, и се представят в отчета за всеобхватния доход на редове „Финансови разходи” и „Финансови приходи”, с изключение на загубата от обезценка на търговски вземания, която се представя на ред „Други разходи”.

Кредити и вземания

Засми и вземания са финансови активи с фиксирани или определяеми плащания, които не са котираны на активен пазар. Такива активи се признават първоначално по справедлива стойност плюс всички пряко съотносими разходи по сделката. След първоначално признаване засми и вземания се оценяват по амортизирана стойност, като се използва метода на ефективния лихвен процент, намалена със загуби от обезценка. Пари и парични еквиваленти включват парични наличности и депозити на виждане с първоначален матуритет от три месеца или по-малко. Банковите овърдрафти, които са платими при поискване и формират неразделна част от управлението на паричните наличности на Дружеството, се включват като компонент на пари и парични еквиваленти за целите на изготвянето на отчета за паричните потоци.

Инвестиции, държани до падеж

Инвестиции, държани до падеж, са недеривативни финансови инструменти с фиксирани или определяеми плащания и определена дата на падежа, различни от кредити и вземания. Инвестициите се определят като държани до падеж, ако намерението на ръководството на Дружеството е да ги държи до настъпване на падежа им. Инвестициите, държани до падеж, последващо се оценяват по амортизирана стойност чрез метода на ефективната лихва. При наличието на обективни доказателства за обезценка на инвестицията на базата на кредитен рейтинг, финансовите активи се оценяват по настояща стойност на очакваните бъдещи парични потоци. Всички промени в преносната стойност на инвестицията, включително загубата от обезценка, се признават в печалбата или загубата.

Финансови активи на разположение за продажба

Финансови активи на разположение за продажба са недеривативни финансови активи, които са определени като финансови активи на разположение за продажба или не спадат към нито една от останалите категории финансови активи. Финансовите активи от тази категория последващо се оценяват по справедлива стойност с изключение на тези, за които няма котировки на пазарната цена на активен пазар и чиято справедлива стойност не може да бъде надеждно определена. Последните се оценяват по амортизирана стойност по метода на ефективния лихвен процент или по себестойност, в случай че нямат фиксиран падеж. Промените в справедливата им стойност се отразяват в другия всеобхватен доход и се представят в съответния резерв в отчета за собствения капитал, нетно от данъци, с изключение на загубите от обезценка и валутни курсови разлики на парични активи, които се признават в печалбата или загубата. Когато финансов актив на разположение за продажба бъде продаден или обезценен, натрупаните печалби и загуби, признати в другия всеобхватен доход, се прекласифицират от собствения капитал в печалбата или загубата за отчетния период и се представят като прекласифицираща корекция в другия всеобхватен доход. Лихви, изчислени по метода на ефективната лихва, и дивиденди се признават в печалбата или загубата като „финансови приходи”. Възстановяване на загуби от обезценка се признава в другия всеобхватен доход с изключение на дълговите финансови инструменти, при които възстановяването се признава в печалбата или загубата, само ако възстановяването може обективно да бъде свързано със събитие, настъпило след момента на признаване на обезценката.

3.13.2. Финансови пасиви

Финансовите пасиви на Дружеството включват търговски и други задължения. Финансовите пасиви се признават, когато съществува договорно задължение за плащане на парични суми или друг финансов актив на друго предприятие или договорно задължение за размяна на финансови инструменти с друго предприятие при потенциално неблагоприятни условия. Всички разходи, свързани с лихви, и промени в справедливата стойност на финансови инструменти, ако има такива, се признават в печалбата или загубата на ред „Финансови разходи” или „Финансови приходи”.

Финансовите пасиви се оценяват последващо по амортизирана стойност, като се използва методът на ефективната лихва, с изключение на финансови инструменти, държани за търгуване или определени за оценяване по справедлива стойност в печалбата или загубата, които се оценяват по справедлива стойност с отчитане на промените в печалбата или загубата.

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

3.14. 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, 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.

3.15. 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 преходни 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.

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. преценка на земя) или директно в собствения капитал, при което съответният отсрочен данък се признава в другия всеобхватен доход или в собствения капитал.

3.16. 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.

3.17. 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.

3.18. Собствен капитал и резерви

Основният капитал на Дружеството отразява номиналната стойност на емитираните дялове.

Преоценъчният резерв включва ефектите от преоценката на земите 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 18.2).

Натрупаната загуба включва текущия финансов резултат и непокрити загуби от минали години.

Всички транзакции със собственика на Дружеството са представени отделно в отчета за собствения капитал.

3.19. Пенсионни и краткосрочни възнаграждения на служителите

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 компенсация с акции, или с дялове от собствения капитал.

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 двукратен размер на brutното трудово възнаграждение. В случай че служителът е работил в Дружество или в системата на железопътния превоз през последните 10 години, размерът на обезщетението възлиза на шестмесечния размер на brutното му трудово възнаграждение. Колективният трудов договор също определя допълнителни компенсация за някои групи служители.

Съгласно изискванията на Кодекса на труда 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 до шест brutни работни заплати. Дружеството е начисляло правно задължение за изплащане на обезщетения на наетите лица при пенсиониране в съответствие с изискванията на МСС 19 „Доходи на наети лица“ на база на прогнозираните плащания за следващите пет години, дисконтирани към настоящия момент с дългосрочен лихвен процент на без рискови ценни книжа.

Дружеството отчита краткосрочни задължения по компенсируеми отпуски, възникнали на база неизползван платен годишен отпуск в случаите, в които се очаква отпуските да възникват 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.

3.20. 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.

3.21. 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.

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.

3.21.1. 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. Данъчните норми в различните юрисдикции, в които Дружеството извършва дейност, също се вземат предвид. Ако надеждана прогноза за облагаем доход предполага вероятното използване на отсрочен данъчен актив особено в случаи, когато активът може да се употреби без времево ограничение, тогава отсроченият данъчен актив се признава изцяло. Признаването на отсрочени данъчни активи, които подлежат на определени правни или икономически ограничения или несигурност, се преценява от ръководството за всеки отделен случай на базата на специфичните факти и обстоятелства.

3.21.2. Обезценка

Ако има обективни доказателства, че е възникнала загуба от обезценка от кредити и вземания, сумата на загубата се оценява като разлика между балансовата стойност на актива и настоящата стойност на очакваните бъдещи парични потоци (с изключение на бъдещите кредитни загуби, които не са възникнали), дисконтирани с първоначалния ефективен лихвен процент за финансов актив (т.е. ефективният лихвен процент, изчислен при първоначалното признаване). Сумата на загубата се признава в печалбата или загубата. Предприятието първо преценява дали съществува обективно доказателство за обезценка отделно за финансови активи, които са индивидуално значими, и отделно или заедно за финансови активи, които не са индивидуално значими.

Ако в следващ период сумата на загубата от обезценка намалее и спадът може по обективен начин да се свърже със събитие, което възниква, след като обезценката е призната, преди това признатите загуби от обезценка се възстановяват. Възстановяването не води до балансова стойност на финансовия актив, която да надвишава онази амортизирана стойност, която би била на датата на възстановяването, ако не е била призната загуба от обезценка. Възстановената сума се признава в печалбата или загубата.

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.

3.21.3. Полезен живот на амортизируеми активи

Ръководството преразглежда полезния живот на амортизируемите активи в края на всеки отчетен период.

Към 31 декември 2014 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. Действителният полезен живот може да се различава от направената оценка поради техническо и морално изхабяване, предимно на софтуерни продукти и компютърно оборудване.

3.21.4. Провизии

Провизия се признава в случаите, когато Дружеството в резултат от минали събития има правно или конструктивно задължение, което е надеждно измеримо, и е вероятно погасяването му да се осъществи за сметка на изходящ поток от икономически ползи. Провизиите се определят чрез дисконтиране на очаквани бъдещи парични потоци с лихвен процент преди данъци, който отразява текущата пазарна стойност на парите във времето и рисковете, специфични за задължението. Олихвяването на дисконтираната стойност се признава като финансов разход.

Провизиите за гаранции се признават, когато свързаните с тях продукти или услуги са продадени.

Провизиите се базират на исторически данни за гаранциите и на претегляне на всички възможни случаи с вероятностите те да се случат.

Провизията за разходи по реструктуриране се признава, когато Дружеството има одобрен подробен формален план за реструктуриране и реструктурирането е започнало, или е обявено публично. Бъдещи оперативни разходи не се провизират.

Провизия за обременяващи договори се признава, когато очакваните ползи за Дружеството от договора са по-ниски от неизбежните разходи за изпълнение на задълженията по договора. Тази провизия се оценява по настоящата стойност на по-ниското от очакваните разходи за прекратяване на договора и очакваните нетни разходи за продължаване на договора. Преди установяване на провизията, Дружеството признава загуба от обезценка на активи, свързани с този договор.

4. Ефект от корекция на грешки от предходни периоди и Промени в план за продажба.

При преизчисляване на статии (грешки) със задна дата или когато се прекласифицират статии във финансовите отчети, се представят три отчета за финансово състояние и два от всички други отчети, и свързаните с тях пояснителни приложения.

4.1. Отчет за финансовото състояние към 31.12.2013г.

Активи	Пояснение	Преизчислен		
		2 013	ие	2 013
		'000 лв.	'000 лв.	'000 лв.
Нетекущи активи				
Нематериални активи	5	207		207
Имоти, машини и съоръжения	6	391 485	3 490	394 975
Инвестиции в дъщерни предприятия	7	26		26
Инвестиции в асоциирани предприятия	8	24		24
Нетекущи активи		391 742	3 490	395 232
Текущи активи				
Материални запаси	12	21 308		21 308
Търговски вземания	13	2 780		2 780
Вземания от свързани лица	34	28 350		28 350
Данъчни вземания	14	962		962
Други вземания	15	11 110		11 110
Пари и парични еквиваленти	16	11 591		11 591
Текущи активи		76 101	-	76 101
Активи класифицирани като държани за продажба		3 113	(3 113)	-
Общо активи		470 956	377	471 333

Собствен капитал и пасиви	Пояснения	Преизчислен	
		2 013	2 013
		’000 лв.	’000 лв.
Собствен капитал			
Основен капитал	18,1	9 900	9 900
Резерви от преобразуване	18,2	82 623	82 623
Преоценъчен резерв	18,3	53 916	2 813
Натрупана загуба		(31 422)	(2 517)
Общо собствен капитал		115 017	115 313
Пасиви			
Нетекущи пасиви			
Задължения към свързани лица	34	137 102	137 102
Финансиране за нетекущи активи	19	70 554	70 554
Пенсионни задължения към персонала	21,2	1 585	1 585
Отсрочени данъчни пасиви	11	8 201	313
Нетекущи пасиви		217 442	217 755
Текущи пасиви			
Търговски задължения	22	6 127	14
Краткосрочни задължения към свързани лица	34	107 627	(32)
Финансиране за оперативната дейност и нетекущи активи	19	11 590	(281)
Пенсионни и други задължения към персонала	21,2	7 396	7 396
Данъчни задължения	23	3 271	3 271
Провизии	20	106	106
Други задължения	24	2 380	67
Текущи пасиви		138 497	(232)
Общо пасиви		355 939	81
Общо собствен капитал и пасиви		470 956	471 333

Промени в план за продажба

4.1.1. Корекция в ДА за 2012 и 2013 г. - 3 490 хил.лв, от които увеличение на балансова стойност на активи прехвърлени в активи държани за продажба през 2012 г и върнати в експлоатация през 2014 г-4 972 хил. лв, намаление на балансовата стойност на активите с доначислена амортизация за 2012 и 2013 година в размер на 1 073 хил.лв , и намаление на балансовата стойност със сторниране на частично върнати в експлоатация активи през 2013 г. с 409 хил.лв.я

4.1.2. Увеличение на преоценъчния резерв с 2 813 хил.лв от преоценъчния резерв на върнатите в експлоатация ДА.

4.1.3. Увеличение на натрупаната загуба с 2 517 хил-лв, от които 1 676 хил.лв от върнати в експлоатация активи, прехвърлени в активи държани за продажба през 2012 г. и 841 хил.лв от корекции в отчета за печалбата или загубата.

4.1.4. Корекция на пасивите по отсрочени данъци с 313 хил.лв вследствие от върнати в експлоатация активи, които през 2012 са прехвърлени като активи държани за продажба.

Корекции на грешки от предходни периоди

4.1.5. Увеличение на „Търговски задължения” с 14 хил.лв, дължащо се на неосчетоводени разходи за 2013 година.

4.1.6. Намаление на „Краткосрочни задължения към свързани лица” с 32 хил.лв., дължащо се кредитни известия за ел.енергия от „ХБДЖ” ЕАД за 2013г в размер на 35 хил.лв. и неосчетоводени разходи за ж.п. превози за 2013 г. в размер на 3 хил.лв.

4.1.7. Намаление на „ Финансиране за оперативна дейност и нетекущи активи” в размер на 281 хил.лв, от които неотчетени приходи от финансиране за ДА през 2013 г. за 292 хил.лв и отчетени в повече приходи за финансиране на оперативна дейност в размер на 11 хил.лв през 2013 г.

4.1.8. Увеличение на „Други задължения” с 67 хил.лв, дължащи се на неосчетоводени разходи за 2012 г. за такси водоползване в размер на 56 хил.лв и 11 хил.лв-наем компютри за 2013 г.

4.2. Отчет за всеобхватния доход за годината приключваща на 31 декември 2013 г.

Отчет за всеобхватния доход
 за годината, приключваща на 31 декември

Пояснение	2013	Преизчисление	2013
	‘000 лв.		‘000 лв.
Приходи от продажби	25	92 477	92 477
Приходи от финансиране	26	175 248	281
Разходи за материали	27	(44 812)	34
Разходи за външни услуги	28	(59 522)	(26)
Разходи за персонала	21.1	(70 867)	(70 867)
Разходи за амортизация	5, 6	(79 017)	(922)
Себестойност на продадените стоки и други текущи активи		(1 781)	(1 781)
Промени в запасите на готовата продукция и незавършеното производство		532	532
Печалба от продажба на нетекущи активи	29	139	139
Придобиване на машини и съоръжения по стопански начин		3 311	3 311
Други разходи	30	(9 246)	(9 246)
Печалба от оперативна дейност		6 462	(633)
Финансови разходи	31	(12 334)	(12 334)
Финансови приходи	31	17	17
Печалба преди данъци		(5 855)	(6 488)
Приходи от данък върху дохода	32	(6 509)	(6 509)
Печалба за годината		(12 364)	(633)
			-
Преоценка на нефинансови активи		142	(142)
Данък върху дохода отнасящ се до компонентите на другия всеобхватен доход		(14)	14
Общо всеобхватен доход за годината		(12 236)	(761)
			(12 997)

- 4.2.1. Увеличение на финансовия резултат от корекция в начислени приходи от финансиране 2013 г. с 281 хил. лв.
- 4.2.2. Намаление на финансовия резултат с корекции на разходите за материали с 34 хил.лв, дължащи се на кредитно известие за ел.енергия за 35 хил.лв и получени фактури за разход на вода за 2013 г. 1 хил. лв.
- 4.2.3. Увеличение на финансовия резултат за 2013 г. в частта за външни услуги с 26 хил.лв, произтичащи от: кредитно известие от БТК за 14 хил.лв, консултантски услуги за 24 хил.лв, наем компютри за 13 хил.лв и ф-ри за извършени услуги за 3 хил.лв
- 4.2.4. Увеличение на финансовия резултат с начислени разходи за амортизация за 2013 г. в размер на 922 хил. лв. за активи прехвърлени от активи , държани за продажба в ДМА.
- Нетният ефект от корекцията на приходите и разходите за 2013 г. е намаление на печалбата от оперативна дейност в размер на 633 хил. лв.

4.3.1. Преизчисление на натрупаната загуба към 31 декември 2012 г.

‘000 лв.

Признаване на приходи и намаление на разходи за 2012

2

Признаване на разходи за дейността за 2012 г.

(210)

Общ ефект – увеличение на натрупаната загуба

(208)

4.3.2. Преизчисление на натрупаната загуба към 31 декември 2013

‘000 лв.

Увеличение на натрупаната загуба за 2012

(208)

Признаване на приходи и намаление на разходи за 2013

281

Признаване на разходи за дейността за 2013 г.

(914)

Общ ефект – увеличение на натрупаната загуба

(841)

5. Нематериални активи

Балансовите стойности на нематериални активи за представените отчетни периоди могат да бъдат анализирани, както следва:

	Патенти и лицензи ‘000 лв.	Софтуер ‘000 лв.	Други ‘000 лв.	Общо ‘000 лв.
Брутна балансова стойност				
Салдо към 1 януари 2014 г.	4 037	2 342	1	6 380
Новопридобити активи, закупени	2	1	-	3
Рекласификация по групи	-	-	-	-
Отписани активи	-	(3)	-	(3)
Салдо към 31 декември 2014 г.	4 039	2 340	1	6 380
Амортизация				
Салдо към 1 януари 2014 г.	(3 942)	(2 230)	(1)	(6 173)
Рекласификация по групи	-	-	-	-
Отписани активи	-	2	-	2
Амортизация	(17)	(35)	-	(52)
Салдо към 31 декември 2014 г.	(3 959)	(2 263)	(1)	(6 223)
Балансова стойност към 31 декември 2014г.	80	77	-	157

	Патенти и лицензи ‘000 лв.	Софтуер ‘000 лв.	Други ‘000 лв.	Общо ‘000 лв.
Брутна балансова стойност				
Салдо към 1 януари 2013 г.	4 037	2 283	1	6 321
Новопридобити активи, закупени	-	59	-	59
Рекласификация по групи	-	-	-	-
Отписани активи	-	-	-	-
Салдо към 31 декември 2013 г.	4 037	2 342	1	6 380
Амортизация				
Салдо към 1 януари 2013 г.	(3 887)	(2 221)	(1)	(6 109)
Рекласификация по групи	-	-	-	-
Отписани активи	-	-	-	-
Амортизация	(55)	(9)	-	(64)
Салдо към 31 декември 2013 г.	(3 942)	(2 230)	(1)	(6 173)
Балансова стойност към 31 декември 2013 г.	95	112	-	207

6. Имоти, машини и съоръжения

Балансовата стойност на имотите, машините и съоръженията в дружеството може да бъде анализирана, както следва:

	Земя и сгради ‘000 лв.	Съоръже ния ‘000 лв.	Машини и оборудва не ‘000 лв.	Транспор тни средства ‘000 лв.	Стопански инвентар ‘000 лв.	Активи в процес на изгражда не и аванси ‘000 лв.	Общо ‘000 лв.
Брутна балансова стойност							
Салдо към 1 януари 2014 г.	60 159	16 051	32 567	671 334	1 614	3 544	785 269
Новопридобити активи, закупени	2 946	170	400	36	40	24 231	27 823
Отписани активи	(5)	-	(310)	(1)	(67)	(3 525)	(3 908)
Трансфер към активи класифицирани като държани за продажба	-	-	-	(8 579)	-	-	(8 579)
Рекласификация по групи	25	111	101	12 690		(12 927)	-
Салдо към 31 декември 2014 г.	63 125	16 332	32 758	675 480	1 587	11 323	800 605
Амортизация и обезценка							
Салдо към 1 януари 2014 г.	(9 828)	(8 798)	(30 415)	(339 375)	(1 546)	(332)	(390 294)
Отписани активи	4	-	307	1	66	-	378
Трансфер към активи класифицирани като държани за продажба	-	-	-	5 748	-	-	5 748
Рекласификация по групи	-	-	-	-	-	-	-
Амортизация	(850)	(637)	(422)	(81 910)	(30)	-	(83 849)
Салдо към 31 декември 2014 г.	(10 674)	(9 435)	(30 530)	(415 536)	(1 510)	(332)	(468 017)
Балансова стойност към 31 декември 2014 г.	52 451	6 897	2 228	259 944	77	10 991	332 588

	Земя и сгради '000 лв.	Съоръже ния '000 лв.	Мащини и оборудва не '000 лв.	Транспор тни средства '000 лв.	Стопански инвентар '000 лв.	Активи в процес на изгражда не и аванси '000 лв.	Общо '000 лв.
Брутна балансова стойност							
Салдо към 1 януари 2013 г.	60 173	16 052	32 549	589 440	1 592	63 092	762 898
Новопридобити активи, закупени						22 768	22 768
Отписани активи	(15)		(1)	(379)	(2)		(397)
Трансфер от активи класифицирани като държани за продажба							
Рекласификация по групи	1	(1)	19	82 273	24	(82 316)	
Салдо към 31 декември 2013 г.	60 159	16 051	32 567	671 334	1 614	3 544	785 269
Амортизация и обезценка							
Салдо към 1 януари 2013 г.	(9 003)	(8 167)	(30 032)	(261 679)	(1 498)	(332)	(310 711)
Отписани активи	11		1	293	2		307
Трансфер от активи класифицирани като държани за продажба				(14)			(14)
Рекласификация по групи	(1)	1					
Амортизация	(835)	(632)	(384)	(77 975)	(50)		(79 876)
Салдо към 31 декември 2013 г.	(9 828)	(8 798)	(30 415)	(339 375)	(1 546)	(332)	(390 294)
Балансова стойност към 31 декември 2013 г.	50 331	7 253	2 152	331 959	68	3 212	394 975

Към 31.12.2014 година, дружеството има заложили имоти, машини и съоръжения като обезпечение по задължения на „Холдинг БДЖ“ ЕАД с обща балансова стойност 139 777 хил.лв, разпределени както следва:

- 25 броя дизелови моторни влакове с балансова стойност-24 781 хил.лв;
- 25 броя електрически моторни влакове с балансова стойност-70 468 хил.лв;
- 75 бр локомотиви с балансова стойност -23 016 хил.лв;
- 128 бр.пътнически вагони с балансова стойност-20 710;
- недвижими имоти с балансова стойност-802 хил.лв.

Активи, които не се използват в дейността на дружеството

В отчета за финансовото състояние са включени имоти, машини и съоръжения с балансова стойност 33 864 хил. лв. към 31.12.2013 г., които не са били използвани в оперативната дейност през последната година.

Активи извън експлоатация

	2013 ‘000 лв.	2012 ‘000 лв.
Транспортни средства:		
• Локомотиви	20 033	10 831
• Вагони	13 831	9 651
	<u>33 864</u>	<u>20 482</u>

7. Инвестиции в дъщерни предприятия

„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД има инвестиция в „БДЖ – Булвагон“ АД, което е учредено в България и е с предмет на дейност ремонт и производство на пътнически вагони.

Име на дъщерното предприятие	2013 ‘000 лв.	участие %	2012 ‘000 лв.	участие %	2011 ‘000 лв.	участие %
„БДЖ-Булвагон“ АД	<u>26</u>	51.00%	<u>26</u>	51.00%	<u>26</u>	51.00%
	<u>26</u>		<u>26</u>		<u>26</u>	

Инвестицията в дружеството е отразена във финансовия отчет по метода на себестойността.

Акциите на дъщерното предприятие „БДЖ-Булвагон“ АД не са регистрирани на публична борса и поради тази причина не може да бъде установена справедливата им стойност.

През 2014 г. „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД не е получавало дивиденди

„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД няма условни задължения или други постни ангажменти, свързани с инвестицията си в „БДЖ – Булвагон“ АД.

8. Инвестиции в асоциирани предприятия

През 2011 г. „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД инвестира 24 хил. лв. в придобиване на 49% от капитала на „Парселс Деливери“ АД. Инвестицията е отчетена по метода на себестойността. Датата на финансовия отчет на асоциираното предприятие е 31 декември

Акциите в асоциираното предприятие не се търгуват на публична фондова борса и поради тази причина не може да бъде установена справедливата им стойност

„Парселс Деливери“ АД от 2012 г. реализира непрекъснати загуби-за 2012-513 хил.лв, за 2013-449 хил.лв за 2014-334 хил.лв Към 30,09,2014 г. акумулираната загуба е в размер на 1 376 хил.лв. Това обстоятелство и факта, че задължението на дружеството към „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД не намалява и към 31,12,2014 г. е в размер на 191 хил.лв да ва основание към 31,12,2014 г. инвестицията в „Парселс Деливери“ да бъде обезпечена на 100%

9. 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 2014 г.	2 329	9 316	11 645
Към 31 декември 2013 г.	3 489	13 956	17 445

През 2014 г. са отчетени разходи по оперативен лизинг в размер 2 933 хил. лв. (2013 г.: 3 489 хил. лв.), от които 2 237 хил. лв. за ползвани сгради, терени и гаражни коловози собственост на ДП „Железопътна Инфраструктура“ 611 хил. лв. за предоставени локомотиви и вагони от „Холдинг БДЖ“ и 84 хил. лв. към други контрагенти.

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 дял.

10. Оперативен лизинг като лизингодател

Приходите от отдадените на оперативен лизинг активи за 2014 г., възлизат на 250 хил. лв. (2013 г.: 170 хил. лв.), от които 232 хил. лв. приходи от отдадени под наем сгради и терени и 18 от наем локомотиви.

	Минимални лизингови постъпления		
	До 1 Година '000 лв.	От 1 до 5 години '000 лв.	Общо '000 лв.
Към 31.декември 2014 г.	240	960	1 200
Към 31 декември 2013 г.	235	940	1 175

11. Отсрочени данъчни активи и пасиви

Отсрочените данъци възникват в резултат на временни разлики и могат да бъдат представени като следва:

Отсрочени данъчни пасиви (активи)	01.януари 2014	Признати в другия всеобхва тен доход	Признати директ но в капита ла	Признати в печалба та или загубат а	31.декември 2014
	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.
Нетекущи активи					
Имоти, машини и съоръжения	9 164	4	11	(385)	8 794
Текущи активи					
Търговски и други вземания	(238)	-	-	(138)	(376)
Нетекущи пасиви					
Пенсионни и други задължения към персонала	(401)	-	-	(162)	(563)
Фриите по видове – като цяло					
Текущи пасиви					
Провизии	(11)	-	-		(11)
	8 514	4	11	(685)	7 844
Признати като:					
Отсрочени данъчни активи	(650)				(950)
Отсрочени данъчни пасиви	9 164				8 794
Нетно отсрочени данъчни пасиви	8 514				7 844

Отсрочените данъци за сравнителния период 2013 г. могат да бъдат обобщени, както следва:

Отсрочени данъчни пасиви (активи)	01.януари 2013	Признати в другия всеобхва тен доход	Признати директ но в капита ла	Признати в печалба та или загубат а	31.декември 2013
	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.	‘000 лв.
Нетекущи активи					
Имоти, машини и съоръжения	5 217	(15)	(3)	3 965	9 164
Текущи активи					
Търговски и други вземания	(128)	-	-	(110)	(238)
Нетекущи пасиви					
Пенсионни и други задължения към персонала	(419)	-	-	18	(401)
Текущи пасиви					
Провизии	(74)	-	-	63	(11)
	4 596	(15)	(3)	3 936	8 514
Признати като:					
Отсрочени данъчни активи	(621)				(650)
Отсрочени данъчни пасиви	5 217				9 164
Нетно отсрочени данъчни пасиви	4 596				8 514

12. Материални запаси

Материалните запаси, признати в отчета за финансовото състояние, могат да бъдат анализирани, както следва:

	2014 ‘000 лв.	2013 ‘000 лв.
Материали и консумативи	21 101	20 624
Стоки		
Незавършено производство	368	684
Материални запаси	21 469	21 308

През 2014 г. от общо 53 140 хил.лв разходи за материали посочени в Отчета за печалбата или загубата и другия всеобхватен доход разхода на материални запаси е в размер на 7 184 хил.лв.(2013-от 44 812 общо разход, разхода на материални запаси е 6 984 хил.лв.)

Материалите включват следните позиции:

	2014 ‘000 лв.	2013 ‘000 лв.
Резервни части за вагони и локомотиви	14 632	14 176
Резервни части за вагони и локомотиви-втора употреба	2 423	2 469
Горива и смазочни материали	1 515	1 571
Инвентарни материали	237	222
Работно и униформено облекло	392	520
Бракувани активи		86
Други материали	1 902	1 580
	21 101	20 624

Към 31.12.2014г. не е начислена обезценка на материални запаси.

13. Търговски вземания

	2014 ‘000 лв.	2013 ‘000 лв.
Търговски вземания, брутно	2 680	2 884
Обезценка	-133	-104
Търговски вземания	2 547	2 780

Всички вземания са краткосрочни. Нетната балансова стойност на търговските 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 обезценени и съответната обезценка в размер на 133 хил. лв. (2013 г.: 104 хил. лв.) е била призната в отчета за печалбата или загубата другия всеобхватен доход на ред „Други разходи“. Обезценените вземания са били дължими главно от търговски контрагенти, които са имали финансови затруднения..

Търговските вземания към 31 декември 2014 г. са представени, както следва:

	2014 ‘000 лв.	2013 ‘000 лв.
„SIMENS“ AG	1016	1016
„Оптима Турс БГ – Клон България“ ООД	615	417
Чужди ЖП Администрации	154	273
ГД Национална полиция	27	163
„Овергаз Север“ ЕАД	89	100
Министерство на отбраната	72	76
„Викинг Николов“ ЕООД	21	
"ЦЕМ Комерс" ООД	19	17
UIC Direction Economic et Париж	54	41
МТК ГРОУП ООД	14	31
"Ди Би Шенкер Рейл"	7	27
„Вагоноремонтен завод 99“ АД	135	103
Други	324	516
	2 547	2 780

14. Данъчни вземания

	2014 ‘000 лв.	2013 ‘000 лв.
Надвнесен авансов данък печалба	165	
АДС за възстановяване	1 089	962
	1 254	962

15. Други вземания

Другите вземания могат да бъдат представени както следва:

	2014 ‘000 лв.	2013 ‘000 лв.
Разчети по застраховки на електрически моторни влакове	6 101	8 134
Предплатени услуги	863	756
Вземания по съдебни спорове	1592	1884
Предоставени гаранции	191	182
Присъдени вземания	56	43
Вземания по липси и начети	79	79
Други	338	32
Други вземания	9 220	11 110

Вземанията по застраховки на електрически мотрисни влакове възниква във връзка с подписано споразумение с „Холдинг БДЖ“ ЕАД от 21.03.2013 г. по силата на което „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД поема задължение да изплаща както главници, така и разходи по обслужване на заем на „Холдинг БДЖ“ ЕАД към „КФВ ИПЕКС-Банк“ ГмбХ, Франкфурт на Майн, Германия.

Предплатените услуги към 31.12.2014 г. в размер на 863 хил. лв. включват основно застраховки към ЗАД „Булстрад Виена Иншурънс Груп“ за 30 бр.спални вагони-21 хил.лв, застраховки за индустриален пожар-22 хил.лв, застраховка на дизелови и електрически мотрисни влакове на стойност 519 хил.лв, за релсови превозни средства-106 хил.лв., застраховка багажи-8 хил.лв , застраховка пътници към ЗАД „Виктория“ в размер на 184 хил. лв.

16. Пари и парични еквиваленти

Парите и паричните еквиваленти включват следните елементи:

	2014	2013
	‘000 лв.	‘000 лв.
Парични средства в банки и в брой в:		
- български лева	6 185	10 928
- евро	269	501
- щатски долари	3	2
- блокирани парични средства	4	3
парични еквиваленти		157
Пари и парични еквиваленти	6 461	11 591

Към 31 декември 2014 г. блокираните парични средства представляват 3 хил. лв. от частни съдебни изпълнители по сметки в „Юробанк и ЕФ ДЖИ България“ АД.

17. Активи класифицирани като държани за продажба

Активи, класифицирани като държани за продажба могат да бъдат представени, както следва:

Активи, класифицирани като държани за продажба	2014	2013
	‘000 лв.	‘000 лв.
Имоти, машини и съоръжения - Подвижен състав	2 786	3 113
	2 786	3 113

По-подробна информация за активите, класифицирани като държани за продажба може да бъде представена, както следва:

Подвижен състав	2014	2013
	бр	бр
Локомотиви		45
Вагон отоплители		4
Вагони	100	

18. Собствен капитал

18.1. Основен капитал

Основният капитал на Дружеството се състои от 990 044 на брой напълно платени дяла с номинална стойност в размер на 10 лв. за дял, като всички дялове от него са притежание на едноличния собственик на капитала „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Всеки дял дава право на глас, на дивиденди и ликвидационен дял от капитала на Дружеството.

	2013	2013	2012	2012	2011	2011
	Брой дялове	%	Брой дялове	%	Брой дялове	%
					вс	
„Холдинг БДЖ“ ЕАД	990 044	100 %	990 044	100 %	990 044	100 %
	990 044	100 %	990 044	100 %	990 044	100 %

18.2. Резерви 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 в размер на 404 582 хил. лв. е образуван резерви от преобразуване в съответствие с чл. 262ф, 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.

Следните балансови стойности са били определени към дата на придобиване и признати за всеки клас активи и пасиви:

	Призната стойност към 23 май 2011 г. ‘000 лв.
Имоти, машини и съоръжения	438 515
Нематериални активи	235
Общо нетекущи активи	438 750
Материални запаси	11 995
Търговски и други вземания	22 833
Общо текущи активи	34 828
Преоценъчен резерв	37 814
отсрочени данъчни пасиви	4 201
Общо нетекущи пасиви	4 201
Търговски и други задължения	26 981
Общо текущи пасиви	26 981
Нетни разграничими активи и пасиви	404 582
Нетни активи	(404 582)
Формиране на резерви от преобразуване	(404 582)

Въз основа на вписаното преобразуване на 24 май 2011 г., Съветът на директорите с решение от 27.09.2012г., одобрява от финансовите средства, формиращи статията „Резерв от преобразуване“, отразена в „Собствения капитал“ на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД да бъде направено разпределение в полза на „Холдинг БДЖ“ ЕАД на суми, равняващи се на начислените разходи за амортизации на активите, с цел ефективното погасяване на задълженията към кредиторите.

На 21.03.2013 г. и на 27.02.2014 са подписани споразумения между „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, в резултат на което „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД поема изцяло за своя сметка задълженията към кредитори на „Холдинг в частта, касаеща дружеството.

Задълженията към „Холдинг БДЖ“ ЕАД по споразуменията са формирани за сметка на резерва от преобразуване.

Изменението на резерва от преобразуване по години е както следва:

Всички суми са в '000 лв.	Резерви от преобразуване
Салдо към 31 декември 2010 г.	-
Формиран резерв от преобразуване	(404 582)
Салдо към 31 декември 2011 г.	(404 582)
Намаление на резерв от преобразуване в резултат на поето задължение	207 411
Салдо към 31 декември 2012 г.	(197 171)
Намаление на резерв от преобразуване в резултат на поето задължение	114 548
Салдо към 31 декември 2013 г.	(82 623)
Намаление на резерв от преобразуване в резултат на поето задължение	36 809
Салдо към 31 декември 2014 г.	(45 814)

18.3. Преоценъчен резерв

Преоценъчният резерв е формиран от преоценка на земи и железопътен подвижен състав и към 31 декември 2014. размерът му е 56 591 лв.

Преоценъчният резерв, формиран от преоценката на земи и железопътен подвижен състав, не се разпределя за дивиденди до изписване на съответния преоценен актив.

Всички суми са в '000 лв.	Преоценъчен резерв от преоценка на земи и подвижен състав
Салдо към 31 декември 2010 г.	25 449
Прехвърлен при преобразуването преоценъчен резерв	37 814
Салдо към 31 декември 2011 г.	63 263
Прехвърляне на преоценъчен резерв в натрупана загуба	(6 371)
Преоценка на нефинансови активи, нетно от данъци	
Корекция от грешки	1
Салдо към 31 декември 2012 г.	56 893
Прехвърляне на преоценъчен резерв в натрупана загуба	(163)
Преоценка на нефинансови активи, нетно от данъци	
Корекция от грешки	(1)
Салдо към 31 декември 2013г.	56 729
Прехвърляне на преоценъчен резерв в натрупана загуба	(98)
Преоценка на нефинансови активи, нетно от данъци	(40)
Салдо към 31 декември 2014г.	56 591

19. Финансиране

Отразената в отчета за финансовото състояние нетекуща част на отсроченото финансиране е в размер на 68 081 хил. лв. (2013-70 554 хил.лв.) представлява частта от полученото финансиране за придобиване на имоти, машини и съоръжения.

Текущата част на отсроченото финансиране в размер на 25 682 хил. лв. (2013г.-11 309 хил.лв.) е равна на размера на амортизационните отчисления на съответните нетекущи активи, които ще бъдат начислени в следващата финансова година.

Финансирането на текущата 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, информационните технологии и съобщенията.

20.Провизии

Балансовите стойности на провизиите могат да бъдат представени, както следва:

	Съдебни дела
	‘000 лв.
Балансова стойност към 1 януари 2014г.	740
Допълнителни провизии	3
Използвани суми	(535)
Възстановени неизползвани суми	(102)
Балансова стойност към 31 декември 2013 г.	106
Допълнителни провизии	31
Използвани суми	(25)
Балансова стойност към 31 декември 2014 г.	112

21. Възнаграждения на персонала**21.1. Разходи за персонала**

Разходите за възнаграждения на персонала включват:

	2 014	2 013
	‘000 лв.	‘000 лв.
Разходи за заплати	(59 733)	(54 625)
Разходи за социално осигуряване и надбавки	(18 384)	(16 242)
Разходи за персонала	(78 117)	(70 867)

21.2. Пенсионни и други задължения към персонала

Пенсионните и други задължения към персонала, признати в отчета за финансовото състояние, се състоят от следните суми:

	2 014	2 013
	‘000 лв.	‘000 лв.
Нетекущи:		
Провизии за пенсии	2 238	1 585
Нетекущи пенсионни задължения към персонала	2 238	1 585

Текущи:

Задължения към персонала	7 407	4 405
Задължения към осигурителни институции	2 349	1 851
Провизии за пенсии	1 463	1 140

Текущи пенсионни и други задължения към персонала	11 219	7 396
---	--------	-------

Текущата част от задълженията към персонала представляват задължения към служители на Дружеството, които следва да бъдат уредени през 2015 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.

Съгласно изискванията на Кодекса на труда и КТД, 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 до 9 брутни работни заплати, ако лицето има 20 години трудов стаж в системата на железопътния транспорт /включително последните 10 години при един и същ работодател. Дружеството е начислило правно задължение за изплащане на обезщетения на наестите лица при пенсиониране в съответствие с изискванията на МСС 19 „Доходи на насти лица”, на база на прогнозираните плащания за следващите пет години, дисконтирани към настоящия момент с дългосрочен лихвен процент на безрискови ценни книжа.

	Лихвен процент	До 1 година ‘000 лв.	От 1 до 5 годи ни ‘000 лв.	Общо ‘000 лв.
Към 31 декември 2014 г.				
Дължими обезщетения		1 551	2 752	4 303
Сkonto	6%	(88)	(514)	(602)
Дисконтирани парични потоци		1 463	2 238	3 701
Към 31 декември 2013 г.				
Дължими обезщетения		1 208	1 942	3 150
Сkonto	6%	(68)	(357)	(425)
Дисконтирани парични потоци		1 140	1 585	2 725

22. Търговски задължения

Търговските задължения, отразени в отчета за финансовото състояние, включват:

	2014 ‘000 лв.	2013 ‘000 лв.
Задължения към чуждестранни железопътни администрации	1 170	1 285
Задължения към български контрагенти	3 980	4 840
Получени аванси	54	16
	5 204	6 141

Нетната балансова стойност на текущите търговски задължения се присма за разумна приблизителна оценка на справедливата им стойност.

Търговските задължения към 31 декември 2014 г. са представени, както следва:

Задължения към чуждестранни железопътни администрации:

	2014	2013
	'000 лв.	'000 лв.
Гръцки железници – Trainose	1 085	1 079
Сръбски железници - ZS	9	5
Унгария	6	
Украйна -	23	66
Румъния – CFR Calatori	23	56
Русия	10	55
Други	14	24
	1 170	1 285

	2014	2013
	'000 лв.	'000 лв.
Задължения към контрагенти:		
Simens AG	1 165	517
Лукойл България	728	2 697
Бент Ойл АД	135	
БОС ИТ ЕООД	184	183
ВАГОНОРЕМОНТЕН ЗАВОД 99 АД	260	
Викинг Николов ЕООД	83	131
Рувекс-2004 ЕООД	81	
ЧЕЗ Електро България АД	74	72
Кибера Ойл ЕООД	72	
ЕВН	69	63
Хан Крум АД	63	133
УНИТЕКС ПЛК ЕООД	61	
Концерн "Фармаком МБ"-Шабаци АП-Леярна "Пожега" АД	59	63
ПЕРСИМА ЕООД	51	
Енерго-продажби АД	40	45
София Газ ЕАД	38	37
Софийска вода	56	18
ИДЪНРЕД БЪЛГАРИЯ АД		267
ВИАБЕЛ ЕООД		45
Принтком ООД		34
Приста Ойл Холдинг ЕАД		39
Интерком ЕООД		15
Други	761	481
	3 980	4 840

23. Данъчни задължения

Данъчните задължения включват:

	2014	2013
	'000 лв.	'000 лв.
Данък върху доходите на физически лица	474	421
Местни данъци и такси	12	2
Данъци върху разходите	124	275
Данък печалба		2573
	610	3271

24. Други задължения

Другите задължения могат да бъдат обобщени, както следва:

	2014	2013
	'000 лв.	'000 лв.
Разчети по извън трудови правоотношения		
	440	373
Разчети по гаранции	761	863
Лихви просрочие данък печалба		186
TURKIYE VAGON SANAYI A.S. (TUVASAS)	614	614
Други текущи пасиви	123	411
	1 938	2 447

25. Приходи от продажби

Приходите от продажби на Дружеството могат да бъдат анализирани, както следва:

	2014	2013
	'000 лв.	'000 лв.
Приходи от превози	70 239	75 714
Материали	1 253	1 785
Лихви глоби и неустойки	2 547	11 738
Приходи от услуги с тягов подвижен състав и предоставяне на вагони	427	325
Приходи от текущи ремонти на подвижен състав	1 240	1 400
Приходи от наем	250	170
Приходи от продажби на неоперативни активи		
Приходи от капитални ремонти на нести активи	98	55
Обезщетение за ползван имот	86	85
Други	902	1205
	77 042	92 477

26. Приходи от финансиране

	2014	2013
	'000 лв.	'000 лв.
Финансиране за нетекущи активи	18 081	5529
Финансиране на текуща дейност	171 464	170 000
	<u>189 545</u>	<u>175 529</u>

27. Разходи за материали

Разходите за материали включват:

	2014	2013
	'000 лв.	'000 лв.
Ел. енергия, топлоенергия,	(35 274)	(26 811)
Горива	(10 222)	(10 539)
Резервни части	(5 613)	(5 350)
Спомагателни материали	(492)	(702)
Смазочни материали	(405)	
Инвентар и инструменти	(319)	(373)
Работно облекло	(21)	
Офис материали, образци и консумативи	(285)	(338)
Други материали	(509)	(665)
	<u>(53 140)</u>	<u>(44 778)</u>

28. Разходи за външни услуги

Разходите за външни услуги включват:

	2 014	2 013
	'000 лв.	'000 лв.
Инфраструктурни такси и други услуги от ДП "НК ЖИ"	(32 180)	(38 619)
Застраховки	(8 512)	(9 085)
Разходи за ремонти и поддръжка на дълготрайни активи	(5 783)	(6 267)
Охрана	(1 329)	(1 729)
Разходи за предоставени услуги с локомотиви	(285)	(443)
Наем на активи собственост на "Холдинг БДЖ" ЕАД	(611)	(829)
Услуги, текущо поддържане и ремонти от свързани лица	(2 906)	(856)
Лихви по просрочени плащания към свързани лица		
Разходи за комуникации	(218)	(263)
Граждански договори	(89)	(88)
Независим финансов одит	(6)	(8)
Други	(1 300)	(1 361)
	<u>(53 219)</u>	<u>(59 548)</u>

29. Печалба от продажба на нетекущи активи

	2 014 ‘000 лв.	2 013 ‘000 лв.
Приходи от продажба	44	143
Балансова стойност на продадените нетекущи активи		(4)
Печалба от продажба на нетекущи активи	44	139

Други разходи

Другите разходи на Дружеството включват:

	2 014 ‘000 лв.	2 013 ‘000 лв.
Километрично възнаграждение на пътуващ персонал	(2 996)	(3 043)
Разходи за глоби и неустойки	(1 119)	(2 273)
Разходи за загубени дела	(796)	(930)
Разходи за охрана на труда	(819)	(839)
Разходи за провизии на задължения	(1 007)	(387)
Реинтегрирана обезценка/(разходи) от обезценка на вземания от продажби	(1 378)	(1 169)
Алтернативни данъци	(220)	(328)
Разходи за командировки	(293)	(184)
Други	(103)	(93)
	(8 731)	(9 246)

30. Финансови приходи и разходи

Финансовите разходи за представените отчетни периоди могат да бъдат анализирани, както следва:

	2 014 ‘000 лв.	2 013 ‘000 лв.
Разходи за лихви по финансови инструменти, които не се отчитат по справедлива стойност в печалбата или загубата	(4 941)	(12 144)
Загуби от валутни операции	(9)	(10)
Други финансови разходи	(195)	(180)
Финансови разходи	(5 145)	(12 334)

Финансовите приходи за представените отчетни периоди могат да бъдат анализирани, както следва:

	2 014 ‘000 лв.	2 013 ‘000 лв.
Приходи от лихви	3	4
Приходи от лихви от СЛ	376	
Печалби от валутни операции	3	13
Други финансови приходи	1	
Финансови приходи	383	17

31. Приходи/разходи от данъци върху дохода

Очакваните разходи за данъци, базирани на приложимата данъчна ставка за България в размер на 10 % (2013 г.: 10 %), и действително признатите данъчни приходи в печалбата или загубата могат да бъдат равнени, както следва:

	2014 ‘000 лв.	2013 ‘000 лв.
Печалба преди данъчно облагане	(12 064)	(5 855)
Данъчна ставка	(0)	(0)
Очакван разход за данъци върху дохода		
Увеличения на финансовия резултат за данъчни цели	92 493	82 838
Намаления на финансовия резултат за данъчни цели	(70 583)	(51 251)
Корекция от грешки		
Приспадане на данъчни загуби		
Печалба след преобразуване	9 846	25 732
Текущ разход за данък върху дохода	(985)	(2 573)
Отсрочени данъчни приходи:		
Възникване и обратно проявление на временни разлики	655	(3 936)
Приходи от данък върху дохода	(330)	(6 509)

Пояснение 11 предоставя информация за отсрочените данъчни активи и пасиви, включваща стойностите, признати директно в другия всеобхватен доход.

32. Сделки със свързани лица

Свързаните лица на Дружеството включват едноличния собственик, дъщерни и асоциирани предприятия, и предприятия под общ контрол от групата на „БДЖ – Холдинг“ ЕАД, други свързани лица под контрола на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и ключовия управленски персонал, както и всички предприятия от публичния сектор.

32.1. Сделки със собственика

	2014 ‘000 лв.	2013 ‘000 лв.
Продажба на стоки и услуги		
- продажба на стоки и услуги на "Холдинг БДЖ" ЕАД	315	10 302
- лихви просрочие	163	
Покупки на стоки и услуги		
	15 710	25 872
- покупки на активи от "Холдинг БДЖ" ЕАД	8 040	
- разчети с „Холдинг БДЖ“ ЕАД по споразумения за поемане задължения по заеми на ХБДЖ	4 941	109 194

32.2. Сделки с дъщерното предприятие

	2014 ‘000 лв.	2013 ‘000 лв.
Продажба на стоки и услуги		
- лихви "БДЖ-Бувагон" АД	8	7
Покупки на стоки и услуги		
- покупки на стоки и услуги от "БДЖ-Бувагон" АД	2 684	2 684

32.3. Сделки с асоциираното предприятие

	2014 ‘000 лв.	2013 ‘000 лв.
Продажба на стоки и услуги		
- продажба на услуги на "Парселс Деливери" АД	60	60
Покупки на стоки и услуги		
- покупки на услуги от "Парселс Деливери" АД	23	42

32.4. Сделки със свързани лица под общ контрол

	2014 ‘000 лв.	2013 ‘000 лв.
"БДЖ-Товарни превози" ЕООД		
Продажба на стоки и услуги		
- продажба на стоки и услуги на "БДЖ-ТП" ЕООД	4 832	7 372
- продажба на активи на "БДЖ-ТП" ЕООД		
- лихви просрочие	839	2 021
- разчети с "БДЖ-ТП" ЕООД по заеми	376	
Покупки на стоки и услуги		
- покупки на стоки и услуги от "БДЖ-ТП" ЕООД	3 378	2 219
- покупки на активи от "БДЖ-ТП" ЕООД	3 051	
- лихви просрочие	10	5

32.5. Сделки с други свързани лица под общ контрол

	2014 ‘000 лв.	2013 ‘000 лв.
Продажба на стоки и услуги		
- продажба на услуги на Национална компания "Железопътна инфраструктура"	6 947	6 428
- продажба на услуги на "БДЖ Трансимпекс" АД	-	-
- продажба на услуги на "БДЖ - Кончар" АД	77	204
- продажба на услуги на „Български пощи ЕАД	2	1
- продажба на услуги на ДП "ТСВ"	85	21
- Продажба на услуги на МГИТС		
Покупки на стоки и услуги		
- покупки на услуги от Национална компания "Железопътна инфраструктура"	59 118	54 320

- покупки на услуги от "БДЖ - Кончар" АД	1459	832
- покупки на услуги от "БДЖ Трансимпекс" АД		585
- покупки на услуги от „Български пощи“ ЕАД	8	7
- покупки на услуги от МТИТС		9
- покупки на услуги от "Информационно обслужване" АД	24	59

32.6. Сделки с ключов управленски персонал

Ключовият управленски персонал на Дружеството включва управителя. Възнагражденията на ключовия управленски персонал включват следните разходи:

	2014 ‘000 лв.	2013 ‘000 лв.
Краткосрочни възнаграждения:		
Заплати, включително бонуси	67	72
Разходи за социални осигуровки	6	7
Служебни автомобили	5	7
Общо възнаграждения	78	86

33. Разчети със свързани лица в края на годината

	2 014 ‘000 лв.	2 013 ‘000 лв.
Текущи		
Вземания от:		
- собственика		
"Холдинг БДЖ" ЕАД	238	2 959
- дъщерни предприятия		
"БДЖ Бувагон" АД	8	-
- асоциирани предприятия		
"Парселс Деливери" АД	152	133
- свързани лица под общ контрол		
"БДЖ Товарни Превози" ЕООД	8 475	23 658
- други свързани лица под общ контрол		
Национална компания "Железопътна инфраструктура"	920	578
Държавно предприятие "Транспортно строителство възстановяване"	265	254
"БДЖ Трансимпекс" АД	173	192
"БДЖ - Кончар" АД	451	576
Общо текущи вземания от свързани лица	10 682	28 350

2 014	2 013
‘000 лв.	‘000 лв.

Нетекущи

Вземания от:

- свързани лица под общ контрол

"БДЖ Товарни Превози" ЕООД	13 963	
	13 963	-

	2 014 ‘000 лв.	2 013 ‘000 лв.
Текущи		
Задължения към:		
- собственици		
"Холдинг БДЖ" ЕАД	114 327	101 770
- дъщерни предприятия		
"БДЖ Бувагон" АД	26	116
- асоциирани предприятия		
"Парселс Деливери" АД	2	14
- свързани лица под общ контрол		
"БДЖ Товарни Превози" ЕООД	35	66
- други свързани лица под общ контрол		
Национална компания "Железопътна инфраструктура"	5 704	5 394
"Информационно обслужване" АД	20	71
„БДЖ Трансимпекс“ АД		
Български пощи ЕАД	3	
"БДЖ - Кончар" АД	435	164
Общо текущи задължения към свързани лица	120 552	107 595

	2 014 ‘000 лв.	2 013 ‘000 лв.
Нетекущи		
Задължения към:		
- собственици		
"Холдинг БДЖ" ЕАД	91 591	137 102
	91 591	137 102

33.1. Солидарен длъжник по предоставени заеми на Холдинг БДЖ ЕАД

В резултат на направеното на 24.05.2011 г. преобразуване на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и разпределението на прехвърленото имущество, съответно към „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД и към „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД, съгласно договора за преобразуване, 25 броя електрически мотрисни влакове „Дезиро Класик“, доставени от „Сименс“ АД, Германия, са прехвърлени към „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, където обслужват основната дейност на Дружеството. Доставка на тези мотрисни влакове е финансирана чрез заем от „КФВ ИПЕКС-Банк“ ГмбХ, Франкфурт на Майн, Германия, съгласно договори за финансиране I от 11.06.2005 г. (KFW – 15%) и финансиране II от 11.06.2005 г. (KFW – 85%), подписани с „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Тъй като при разделянето всичките рискове, изгоди и тежести свързани с експлоатацията на вагоните се поема от „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, на 27.09.2012 г. с решение на Съвета на директорите се одобрява от финансовите средства формиращи статията „Резерв от преобразуване“, отразена в „Собствения

капитал“ на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД да бъде направено разпределение в полза на „Холдинг БДЖ“ ЕАД на суми равняващи се на начислените разходи за амортизация. Решението е взето с цел ефективното погасяване към кредитора на задължението. С отчислените средства „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД намалява „Резерв от преобразуване“, а „Холдинг БДЖ“ ЕАД намалява размер на инвестицията в дъщерното си дружество. На 20.12.2012 г. е подадена молба за изразяване на становище от Националната агенция по приходите (НАП) по повод данъчното законодателство за изплащане на задължението на Холдинга от „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и прекия интерес на Дружеството да придобие фактическата собственост на активите. НАП изразява становище на 20.02.2013 г., след което на 21.03.2013 г. е подписано споразумение между „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, в резултат на което „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД поема изцяло за своя сметка задълженията и всички възникнали във връзка със заема разходи на „Холдинг БДЖ“ ЕАД към кредитора „КФВ ИПЕКС-Банк“ ГмбХ. Начисления текущ разход по обслужване на заемите е 2 660 хил.лв. Към 31.12.2014 г. размера на формираното задължение към „Холдинг БДЖ“ ЕАД във връзка с гореизложеното е 123 739 хил. лв, от които-48 270-нетекущи.

На 27.02.2014 г. се подписват споразумения между „Холдинг БДЖ“ ЕАД, „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ Товарни превози“ ЕООД за прехвърляне на задължения по заеми и финансови лизинги, с които са закупени прехвърлените при преобразуването активи и за възстановяване на платените на заемодателя суми от „Холдинг БДЖ“ ЕАД за периода от 24.05.2011 до 31.12.2013 г. С решение на Съвета на директорите от 25.02.2014 г. се одобрява от финансовите средства, формиращи статията „Резерв от преобразуване“, отразена в собствения капитал на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД, да бъде направено 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 и „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД намаляват „Резерв от преобразуване“, а „Холдинг БДЖ“ ЕАД намалява размера на инвестицията в дъщерните си дружества. Страните се споразумяват изплащаните от 24.05.2011 г. до 31.12.2013 г. текущи разходи от „Холдинг БДЖ“ ЕАД, както и начислените задължения за лихви към 31.12.2013 г., да бъдат отразени през 2013 г. като намаление на разходите за лихви в „Холдинг БДЖ“ ЕАД и като увеличение на текущите разходи за лихви в БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД

Във връзка със сключените споразумения се отчитат следните операции.

- Задължение към „Първа инвестиционна банка“ АД, „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД се съгласява да поеме до размера и за сметка на правата, прехвърлени му с преобразуването на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, финансовите задължения към ПИБ АД, както и да възстанови извършените от „Холдинг БДЖ“ ЕАД плащания за периода 24.05.2011 г. – 31.12.2013 г. Начисления текущ разход за лихви през 2014 г. е 499 хил. лв. Към 31.12.2014 общия размер на задължението е 7 670 хил.лв
- Задължения към КФВ ИПЕКС – Банк ГмбХ (KWF Инвестиции), „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД се съгласява да поеме до размера и за сметка на правата, прехвърлени му с преобразуването на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, финансовите задължения към КФВ ИПЕКС – Банк ГмбХ (KWF Инвестиции), както и да възстанови извършените от „Холдинг БДЖ“ ЕАД плащания за периода 24.05.2011 г. – 31.12.2013 г. Начисленият текущ разход за 2014 г. е 1 333 хил.лв. Към 31.12.2014 общия размер на задължението е 14 502 хил.лв
- Задължения към ЕВРОФИМА (ЕВРОФИМА 2) На 27.02.2014 г. е подписано споразумение, с което „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД поема издължаването на сумите, дължими на ЕВРОФИМА. За периода Начисленият текущ разход за 2014 г. е 298 хил. лв. Към 31.12.2014 общия размер на задължението е 39 126 хил.лв, от които-39 116-нетекущи.
- Задължения към ЕВРОФИМА (ЕВРОФИМА 1) На 27.02.2014 г. е подписано споразумение, с което „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД поема издължаването на сумите, дължими на ЕВРОФИМА, за активите, закупени по Договор № 2627 и прехвърлени на „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД при преобразуването на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Начисленият текущ разход за 2014 г. е 150 хил.лв лв. Към 31.12.2014 общия размер на задължението е 19 569 хил.лв.

33.2. Предоставени заеми на Свързани лица под общ контрол

- На основание решение на СД по протокол №76 от 25.07.2014г. на „Холдинг БДЖ“ ЕАД е сключен договор № 115/28.07.2014г. за отпускане на временен паричен заем в размер на 2 000 хил.лв. от „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД.
Съгласно условията на договора „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД се задължава да върне предоставения заем до 50 дни от отпускането му. Към 31.12.2014 година по заема остават дължими 750 хил.лв, които са издължени към 20.03.2015 г. Към 31.12.2014г. „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД дължат и лихви за просрочие в размер на 50 хил.лв.
- На основание доклад № 01-00-295/23.07.2014 г. на управителите на „БДЖ-ПП“ ЕООД и БДЖ-ТП“ ЕООД, СД на „Холдинг БДЖ“ ЕАД с протоколи решения № 76/25.07.2014 г и № 84/13.10.2014 г. възлага сключване на договор между страните за новирание задълженията на „БДЖ-ТП“ЕООД към „БДЖ-ПП“ ЕООД в кредит / заем/, който влиза в сила от 01.05.2014 година.
Към датата на сключване на договора / №190 от 23.10.2014г./ трансформиранияте задължения на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД в заем са в размер на 16 363 хил.лв. Към 31.12.2014 размерът на заема е 15 722 хил.лв, а на дължимата лихва -8 хил.лв

За Дружеството е възможно да възникнат допълнителни задължения във връзка с дължими суми по договори за заеми и финансов лизинг на компанията майка „Холдинг БДЖ“ ЕАД, произтичащи от разделянето на дружествата през 2007 г., при което част от активите (локомотиви и вагони) на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД са заложени.

33.3. Съдебни спорове

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 оказват съществено влияние върху финансовата позиция и паричните потоци в бъдещи финансови периоди.

Към датата на финансовия отчет по-значими съдебни дела по които Дружеството е страна са следните:

- Във връзка с изгъланение на договор за доставка на 30 броя спални вагони, фирмата доставчик „Тюркие вагон Санаи А.Ш. „ТЮВАСАШ“ е подала иск за реално изгъланение на стойност 1 530 хил.евро и за претърпяна загуба в размер на 2 491 хил.евро. На основание на иска е заведено МАД №12/2014г по описа на Арбитражния съд при Българската Търговско-промишлена палата. В отговор на исковата молба, „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД е направило, чрез адвокатска кантора, възражение за прихващане съобразно чл.9, ал.4 от Правилника на Арбитражния съд към Българската търговско-промишлена палата за пълната сума от иска на ТЮВАСАШ с оглед удовлетворяването на основателно възникнало вземане от ТЮВАСАШ в следствие закъснението на доставката на спалните вагони. Във връзка с делото дружеството е направило разходи в размер на 331 хил.лв, от които 94 хил.лв-арбитражна такса и 237 хил. лв по договор с адвокатската кантора за процесуално представителство и защита.
- По ГД 15153/2014г., лицето Любипа Радоевич е завело иск за заплащане на неимуществени вреди в размер на 50 хил.лв. Ставовището на юристите на дружеството е, че иска ще бъде отхвърлен поради факта, че виновното лице за настъпилите вреди на ипсеца не е служител на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, а на ДП „НК ЖИ“.
- По ГД 43217/2014г. служителка на дружеството-Маргарита Христова е завела иск с основание чл.71 от Закона за защита срещу дискриминация за 30 хил.лв, който според юристите е неоснователен.
- Въз основа на влязло в сила решение №127/16.07.2013 г по н.д. 153/2013 по описа на Върховния касационен съд, с което е потвърдена присъда №37/04.05.2010 г. по ноща № 449/2009 г. по описа на Плевенски окръжен съд, „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД е осъдено солидарно с Иванка Костадинова, Георги Георгиев и Георги Иванов да заплатят на всеки от пострадалите лица по 100 000 лв неимуществени вреди. Дружеството е изплатило сума в общ размер на 3 171 534.96 лв, в която сума влизат и изтеклите лихви към момента на плащането, държавни такси и разноски. През м.02 2014 година са предприети мерки за събиране на дължимите суми от солидарните длъжници, като са изпратени нотариални покани до посочените лица. Предявяване на регресен иск по реда на чл.54 от ЗЗД е възможно до 17.05.2016 годит.на, когато изтича 5-годишния давностен срок за първото плащане. Към момента на съставяне на отчета няма взето управленско решение за пристъпване към завеждане на дела. Сумата от 2 378 651 лв, представляваща дължимата сума от солидарните длъжници, е осчетоводена като съдебно вземане.

Освен гореописаните дела, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е страна и по несъществени по отделно дела на обща стойност 319 хил. лв.

34. Категории финансови активи и пасиви

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

Финансови активи	2 014	2 013
	‘000 лв.	‘000 лв.
Кредити и вземания:		
Търговски вземания	2 208	2 638
Вземания от свързани лица	24 644	28 349
Други вземания	3 471	3 127
Пари и парични еквиваленти	6 461	11 591
	<u>36 784</u>	<u>45 705</u>

Финансови пасиви	2 014	2 013
	‘000 лв.	‘000 лв.
Търговски задължения	5 150	6 125
Задължения към свързани лица	212 143	244 697
Други задължения	16 000	14 696
	<u>233 293</u>	<u>265 518</u>

35. Цели и политика за управление на финансовия риск

35.1. Валутен риск

По-голямата част от сделките на Дружеството се осъществяват в български лева. Дружеството има и разчети с чужди жп администрации по жп превози в чуждестранна валута. Чуждестранните транзакции на Дружеството са деноминирани главно в евро, което не излага Дружеството на валутен риск.

35.2. 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.

35.3. Анализ на кредитния риск

Кредитният риск представлява рискът даден контрагент да не заплати задължението си към Дружеството. Дружеството е изложена на този риск във връзка с различни финансови инструменти, като възникване на вземания от клиенти, депозирание на 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.

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 транзакции 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 и други вземания през годината са както следва:

Промените в обезценката на
 търговските и други вземания през
 годината са както следва:

	2 014 '000 лв.	2 013 '000 лв.
Салдо към 1 януари	2 391	1 281
рекласификация от свързани лица в съдебни		18
Загуба от обезценка	1 386	1 169
Възстановяване на загуба от обезценка	(33)	(77)
Салдо към 31 декември	3 744	2 391

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 една индустрия и географски области. На базата на исторически показатели, ръководството счита, че кредитната оценка на търговски вземания, които не са с изтекъл падеж, е добра.

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.

35.4. 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 2014 г.		31 декември 2013 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.
Търговски задължения	3 265	1 885	4 613	1 512
Задължения към свързани лица	120 552	91 591	107 595	137 102
Други задължения	12 891	3 109	13 190	1 506
Общо	136 708	96 585	125 398	140 120

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.

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 шест месеца.

36. Поети задължения

Целите на Дружеството във връзка с управление на капитала са:
 да осигури способността на Дружеството да продължи да съществува като действащо предприятие;
 Дружеството наблюдава капитала на базата на съотношението на собствения капитал към нетния дълг.

Нетният дълг включва сумата на всички търговските и други задължения, намалена с балансовата стойност на парите и паричните еквиваленти.

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

	2 014 ‘000 лв.	2 013 ‘000 лв.
Собствен капитал	66 082	115 313
Дълг	335 071	356 020
Пари и парични еквиваленти	(6 461)	(11 591)
Нетен дълг	328 610	344 429
Съотношение на собствен капитал към нетен дълг	1:4.97	1:2.99

Увеличението на съотношението през 2014г. се дължи главно на сключените споразумения с „Холдинг БДЖ“ ЕАД в резултат на което „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД поема изцяло за своя сметка задълженията и всички възникнали във връзка с заеми разходи на „Холдинг БДЖ“ ЕАД към кредитори.

37. Събития след края на отчетния период

Не са възникнали други коригиращи събития или значителни некоригиращи събития между датата на финансовия отчет и датата на одобрението му за публикуване, с изключение на следните:

- Във връзка с направен анализ на участието на дружеството в «Парселс Деливери» АД и решение на Съвета на директорите от 03.04.2015 г. е входирана молба за откриване на производство по несъстоятелност на «Парселс Деливери» АД на основание чл.625 от Търговския закон, на основание на която е заведено Т.Д. 2292/2015 г. СГС VI-10 състав.
- Разработен и план за оздравяване и развитие за периода 2015-2022 г, който е предмет на обсъждане с МТИСТ и МФ.
- Считано от 01.04.2015 г. е закрито Поделение за почистване и екипиране на подвижен железопътен състав и сгради и персонала е прехвърлен към поделенията за пътнически превози.

Финансовият отчет към 31.12.2014 г. (включително сравнителната информация) е одобрен и приет от Съвета на директорите на 25.06.2015г.