

Джоана Димитрова, директор на дирекция "Финанси и управление на собствеността" в НКЖИ: Железницата изчисти старите си дългове

в. Стандарт | Таня КИРКОВА | 27.02.2012 | 00:01

Дават 98 млн. лв. през 2012 г. за магистрала за влакове

Целим ръст на товарните и пътническите превози, каза Джоана Димитрова, директор на дирекция "Финанси и управление на собствеността" в НКЖИ

- Г-жо Димитрова, как Националната компания "Железопътна инфраструктура" приключи 2011 г.?

- Очакваме към 31 декември 2011 г. да имаме 23,5 млн.лв. загуба при планирана в размер на 29,5 млн.лв. Причината за този резултат е, че приходите от инфраструктурни такси не са достатъчни, за да покрият текущата необходимост и да надвишат разходите за текущо поддържане на инфраструктурата и за изграждане на нови обекти. Оказва се, че НКЖИ колкото повече работи, толкова повече трупа загуба. За да имаме повече приходи при наличния брой жп превозвачи, би трябвало те да ползват повече услуги и честотата на използване на инфраструктурата да е по-висока. Надяваме се в бъдеще това да се случи. Общо очакваните приходи от дейността за 2011 г. са в размер на 303,8 млн.лв.

- Повече влакове ли трябва да минават по жп линиите, за да нямате загуби?

- Точно така, трябва повече влакове да минават по жп линиите и да ползват инфраструктурата, за да имаме повече приходи от инфраструктурни такси. Тогава за пряко поддържане ще можем да използваме изцяло приходите от такси, а капиталовите пари (от държавния бюджет) ще отиват за инвестиционни проекти извън ОП "Транспорт".

- Какви други приходи имате?

- Приходите на НКЖИ са преди всичко от държавна субсидия в размер на 127 млн.лв. за 2011 г. Толкова ще получим и за 2012 г. Тези пари се изразходват за административни разходи, които покриват дейността на дружеството - за възнаграждения и социални плащания. Таксите покриват разходите за текущо поддържане и за съпътстващи допълнителни услуги, предоставени по Закона за обществените поръчки. НКЖИ очаква постъпленията от инфраструктурни такси за 2011 г. да бъдат 96 млн.лв. 90 млн.лв. са капиталов трансфер, който за 2012 г. е в същия размер и за него има изготвен титул за изграждането на бъдещите обекти. Очакваме и 23 млн.лв. приходи от друга допълнителна дейност, мерене, дезинфекция. Наши специалисти извършват дейности по поддръжка на инфраструктура на други оператори и ползватели. Приходите веднага се влагат в текущо поддържане на жп мрежата, за да намалим текущите и извънредните аварийни разходи. 26 млн.лв. очакваме от наем от сгради, терени, продажба на жилища, неоперативни активи, материали и скрап и от други операции, свързани с обичайната дейност. Тези средства разходваме за непредвидени разходи, възникнали при форсмажорни обстоятелства (примерно при зимна буря), скални откоси, обрушвания, отпушване на канали, за ремонт на сгради, които са в лошо състояние и имаме предписание от ДНСК или от кметства да бъдат разрушени.

- Международните проекти подпомагат или затрудняват финансово НКЖИ? Колко е националното съфинансиране на проекта "Реконструкция и електрификация на жп линията Пловдив - Свиленград"?

- Националното финансиране за международните проекти - Пловдив - Бургас, Септември - Пловдив и Пловдив - турска граница е целево. То се разплаща по специална система.

Съгласува се, одобрява се и след като се получи одобрение и има разрешение от управляващия орган, се пристъпва към плащане за частта по фактура от СЕБРА.

Абсолютно всички ДДС ангажименти към начислените фактури са задължение на НКЖИ. Данъчната основа се плаща с европейски средства след получено изрично одобрение от управляващия орган, а ДДС разходът е от бюджета на НКЖИ. Тоест ние планираме и бюджетираме за 2012 г. приблизително 98 млн.лв. разходи за ДДС плащания по проектите.

- Какви са очакванията ви за 2012 г.?
 - Най-големият успех за НКЖИ за 2011 г. е покриването на почти всички задължения. В края на 2009 г. имаме 45 млн.лв. задължения към доставчици. Към 31 декември 2011 г. НКЖИ ще приключи с приблизително 5 млн.лв. задължения към контрагенти, като в по-голямата си част те са от старо цесионно задължение от 2005 г. към юридическо лице. Размерът беше около 13 млн.лв. главница плюс дължими лихви. Ще ги погасим до средата на 2012 г. Стари задължение към полиция и пожарна ще бъдат прихванати с реципрочни техни задължения за наеми. Така че през 2012 г. по бизнес план НКЖИ няма да има задължения за минали периоди. Ще обслужва само текущите. До юни всичко ще разплатим и НКЖИ ще бъде коректен платец към абсолютно всички контрагенти и бизнес партньори.
 - През юни 2012 г. пускат новите жп отсечки Крумово - Димитровград и Свиленград - турска граница. Планирахе ли разходи за поддръжката им?
 - В момента, когато строителството приключи и бъдат издадени разрешения за ползване на линията, превозвачите ще плащат инфраструктурна такса за движение по нея. Разходите за новото трасе трябва да бъдат минимални. Целта на НКЖИ е да предоставя все по-добра услуга по повече и по-нови трасета. Затова през 2012 г. ще запазим размера на таксите. Стремехът ни е да се увеличат товарните и пътническите превози. Инфраструктурната такса е еднаква за всички влакови трасета и се определя по методика за инфраструктурните такси, която се изготвя от експерти в НКЖИ и се одобрява от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и ИА "Железопътна администрация".
- Стр. 22

СТАНДАРТ
ПОЗИЦИЯ

Железницата изчисти старите си дългове

Дават
98 млн.
лв. през
2012 г.
за маги-
страли за
влакове

Целим ръст на товарните и пътническите превози, каза Джоана Димитрова, директор на дирекция "Финанси и управление на собствеността" в НКЖИ

- Г-жо Димитрова, как Националната компания "Железопътна инфраструктура" приключи 2011 г.?

- Очакваме към 31 декември 2011 г. да имаме 23,5 млн. лв. загуба при планирана в размер на 29,5 млн. лв. Причината за този резултат е, че приходите от инфраструктурни такси не са достатъчни, за да покрият текущата необходимост и да надвишат разходите за текущо поддържане на инфраструктурата и за изграждане на нови обекти. Оказва се, че НКЖИ колкото повече работи, толкова повече губи. За да имаме повече приходи при наличния брой жп превозвачи, би трябвало те да ползват повече услуги и честотата на използване на инфраструктурата да е по-висока. Надяваме се в бъдеще това да се случи. Общо очакваните приходи от дейността за 2011 г. са в размер на 303,8 млн. лв.

- Повече влакове ли трябва да минават по жп линиите, за да нямаме загуби?

- Точно така, трябва повече влакове да минават по жп линиите и да ползват инфраструктурата, за да имаме повече приходи от инфраструктурни такси. Тогава за пряко поддържане ще можем да използваме изцяло приходите от такси, а капиталовите пари (от държавния бюджет) ще отиват за инвестиционни проекти извън ОП "Транспорт".

- Какви други приходи имате?

- Приходите на НКЖИ са преди всичко от държавна субсидия в размер на 127 млн. лв. за 2011 г. Толкова ще получим и за 2012 г. Тези пари се изразходват за административни разходи, които покриват дейността на дружеството - за възнаграждения и социални плащания. Таксите покриват разходите за текущо поддържане и за съпътстващи допълнителни услуги, предоставени по Закона за обществените поръчки. НКЖИ очаква постъпленията от инфраструктурни такси за 2011 г. да бъдат 96 млн. лв., 90 млн. лв. са капиталов трансфер, който за 2012 г. е в същия размер и за него има изготвен титул за изграждането на бъдещите обекти. Очакваме и 23 млн. лв. приходи от друга допълнителна дейност, мерене, дезинфекция. Наши специалисти извършват дейности по поддръжка на инфраструктура на други оператори и ползватели. Приходите веднага се вливат в текущо поддържане на жп мрежата, за да намалим текущите и извънредните аварийни разходи.

26 млн. лв. очакваме от наем от сгради, терени, продажба на жилища, неоперативни активи,

Джоана
Димитрова
ФОТО СТАНДАРТ

материали и скрап и от други операции, свързани с обичайната дейност. Тези средства разходваме за непредвидени разходи, възникнали при форсмажорни обстоятелства (примерно при зимна буря), скални откоси, обрушвания, отпушване на канали, за ремонт на сгради, които са в лошо състояние и имаме предписание от ДНСК или от кметства да бъдат разрушени.

- Международните проекти подпомагат или затрудняват финансово НКЖИ? Колко е националното съфинансиране на проекта "Реконструкция и електрификация на жп линията Пловдив - Свиленград"?

- Националното финансиране за международните проекти - Пловдив - Бургас, Септември - Пловдив и Пловдив - турска граница е целево. То се разплаща по специална система. Съгласува се, одобрява се и след като се получи одобрение и има разрешение от управляващия орган, се пристъпва към плащане за частта по фактура от СЕБРА. Абсолютно всички ДДС ангажименти към начислените фактури са задължение на НКЖИ. Данъчната основа се плаща с ев-

ропейски средства след получено изрично одобрение от управляващия орган, а ДДС разходът е от бюджета на НКЖИ. Тоест ние планираме и бюджетираме за 2012 г. приблизително 98 млн. лв. разходи за ДДС плащания по проектите.

- Какви са очакванията ви за 2012 г.?

- Най-големият успех за НКЖИ за 2011 г. е покриването на почти всички задължения. В края на 2009 г. имаме 45 млн. лв. задължения към доставчици. Към 31 декември 2011 г. НКЖИ ще приключи с приблизително 5 млн. лв. задължения към контрагенти, като в по-голямата си част те са от старорежимно задължение от 2005 г. към юридическо лице. Размерът беше около 13 млн. лв. главница плюс дължими лихви. Ще ги погасим до средата на 2012 г. Стари задължение към полиция и пожарна ще бъдат прихванати с реципрочни техни задължения за наеми. Така че през 2012 г. по бизнес план НКЖИ няма да има задължения за минали периоди. Ще обслужва само текущите. До юни всяко ще разплатим и НКЖИ

ще бъде коректен платец към абсолютно всички контрагенти и бизнес партньори.

- През юни 2012 г. пускат новите жп отсечки Крумово - Димитровград и Свиленград - турска граница. Планирахте ли разходи за поддръжката им?

- В момента, когато строителството приключи и бъдат издадени разрешения за ползване на линията, превозвачите ще плащат инфраструктурна такса за движение по нея. Разходите за новото трасе трябва да бъдат минимални. Целта на НКЖИ е да предоставя все по-добра услуга по повече и по-нови трасета. Затова през 2012 г. ще запазим размера на таксите. Стремим се да се увеличи товарите и пътническите превози. Инфраструктурната такса е еднаква за всички влакови трасета и се определя по методика за инфраструктурните такси, която се изготвя от експерти в НКЖИ и се одобрява от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и ИА "Железопътна администрация".

Таня КИРКОВА

Понеделник, 27 февруари 2012 г.

VI