

ГОДИШЕН ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

31 декември 2018 г.



ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА



Съдържание

Годишен индивидуален доклад за дейността	i
Нефинансова декларация	ii
Доклад на независимия одитор	iii
Счетоводен баланс	1
Отчет за приходите и разходите	2
Отчет за собствения капитал	3
Отчет за паричните потоци	4
Пояснения към индивидуалния финансов отчет	5

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДОКЛАД ЗА ДЕЙНОСТТА ПРЕЗ 2018 ГОДИНА

I. ОПИСАНИЕ НА ДЕЙНОСТТА

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ, компанията, предприятието) е със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, образувано на основание на чл. 9 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) и е регистрирано с решение на Софийския градски съд № 1 от 15 януари 2002 г., вписана в регистъра II под № 948, том 18, стр. 32 по ф.д. № 23/2002 г. Седалището и адресът на управление на Компанията е: Република България, гр. София, община Сердика, бул. „Кн. Мария Луиза“ №110.

ДП НКЖИ е създадена при преобразуване на Национална компания „БДЖ“ чрез отделяне, считано от 1 януари 2002 г. и е правопреемник на отделените активи и пасиви в частта, отнасяща се до железопътната инфраструктура съгласно разделителен баланс към 31 декември 2001 г. Предприятието е управител на железопътната инфраструктура.

Едноличен собственик на капитала на Компанията е Българската държава чрез Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Органи на управление са:

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
Управителният съвет (УС);
Генералният директор.

ДП НКЖИ има следната структура на административно-стопански териториално обособени звена: Управление на движение на влаковете и гаровата дейност (УДВГД) – 3 звена в София, Горна Оряховица и Пловдив; Железопътни секции (ЖПС) – 6 звена в София, Враца, Горна Оряховица, Пловдив, Шумен и Бургас; Подделение „Електроразпределение“ (ЕРП); Подделение „Сигнализация и телекомуникации“ (СиТ); Център за професионална квалификация (ЦПК).

ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ е едноличен собственик на дъщерно дружество „ТРЕН“ ЕООД с капитал 5 хиляди лева и с предмет на дейност: търговия с електрическа енергия.

Компанията е свързано лице с асоциирани предприятия „Фьосталпине ФАЕ София“ ООД, в което притежава 49% дялово участие и има акционерно участие в „Зона за обществен достъп-Бургас“ АД с 20% от акционерния капитал. ДП НКЖИ има малцинствено участие в ЗАД „Алианс България“ от 2,796%.

Дейностите в предприятието са регламентирани от ЗЖТ, подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане, международни споразумения за железопътни превози, по които Република България е страна и са съобразени с изискванията на директивите на Европейската комисия.

Предметът на дейност на ДП НКЖИ определен в чл.10 от ЗЖТ е:

- осигуряване използването на железопътна инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия;
- извършване на дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура;
- определяне и събиране на инфраструктурните такси (ИТ) от лицензираните железопътни превозвачи в съответствие с методика, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- разработване на графици за движение на влаковете, съгласувано със заявителите, а за пътническите превози – и с общините;
- управление на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност;
- приемане на заявките на заявителите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура за извършване на превоз при публично обявяване на капацитета на железопътната инфраструктура и предоставяне на достъп при условията, предвидени в ЗЖТ;
- приемане и изпълнение на заявките на заявителите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура във връзка с изпълнение на възложените им задължения за извършване на обществени превозни услуги;
- изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за земята и обектите на железопътната инфраструктура;
- разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт;
- предоставяне на други услуги.

Компанията осъществява международно сътрудничество чрез участието си в: Международен съюз на железниците (UIC), Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER), Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД), Организация на европейските управители на железопътна инфраструктура “RailNetEurope” (RNE).

ДП НКЖИ участва и в регионални сдружения и обединения за сътрудничество в железопътния транспорт като Югоизточната регионална група (SERG) и Асоциация коридор Х Плюс. От 2017 г. компанията е пълноправен член на PRIME (Платформа на управителите на железопътна инфраструктура в Европа). ДП НКЖИ участва активно в дейността на управителните органи и работните групи на Товарен Железопътен Коридор № 7 „Ориент/Източно-Средиземноморски“, който е единствения действащ европейски железопътен коридор преминаващ през територията на Република България. От 2018 г. компанията е бенефициент по Споразумение за отпускане на безвъзмездни средства по линия на „Механизма за свързване на Европа“ (MCE) за осъществяване на дейности по установяване и развитие на Товарен Железопътен Коридор № 10 „Алпи-Западни Балкани“ по маршрут Залцбург - Вилах - Любляна - Загреб / Вайс / Линц - Грац - Марибор - Загреб / - Винковци / Вуковар - Товарник - HR / SRB граница - Белград - граница SRB / BG - София - Свиленград - граница между България и Турция, съгласно Изпълнително Решение на ЕК С(2018)1625 на Комисията от 22/03/2018.

Основният документ, който очертава стратегическата рамка на развитие на транспортната система в Република България е Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г. Документът представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта. Стратегията определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в основната и широкообхватната TEN-T мрежа и във второстепенната свързаност. Стратегията съдържа цялостен анализ на проблемите за всеки вид транспорт. За разрешаването им са определени мерки от инфраструктурен, организационен и оперативен характер.

В изпълнение на Интегрираната транспортна стратегия до 2030 г., Република България трябва да притежава *по-конкурентоспособна, финансово стабилна, безопасна и сигурна железница, която да удовлетворява потребностите на населението за качествен транспорт и да допринася за развитието на бизнеса в страната.*

През 2018 г. ДП НКЖИ участва активно в изпълнението на поставените цели на политиката в областта на транспорта за изграждане на базисната транспортна инфраструктура като важно условие за поддържането на устойчив икономически растеж.

Приоритети за развитие на железопътната инфраструктура на Република България:

- Развитие на железопътната инфраструктура на страната като интегрална част от трансевропейската транспортна мрежа;
- Подобряване на сътрудничеството между управителите на инфраструктурата за премахване на граничните ограничения пред железопътните товарни превози, оптимизиране на инвестициите в инфраструктура и управление на капацитета;
- Развитие и управление на интермодални терминали, обслужващи железопътния транспорт;
- Трансформиране мрежата на страната в конкурентоспособен и ефективен транспортен мост между страните от Западна и Централна Европа и страните от Средния и Далечния изток, а също и по оста Север-Юг между Балтийско и Адриатическо море;
- Управление движението на влаковете с нови технологии;
- Възстановяване и модернизиране съществуващата железопътна инфраструктура в съответствие с изискванията на Технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС);
- Развитие на безопасни за околната среда, съобразени с критериите на ЕС, железопътни транспортни схеми и технологии за товарни и пътнически превози, като се намали негативното влияние на транспорта върху околната среда и човешкото здраве. Създаване на подходящи условия за устойчив ръст на превозите при повишена енергийна ефективност;
- Модернизация и електрификация на железопътната инфраструктура по основните направления за страната;
- Подпомагане, стимулиране и ускоряване развитието на комбинирания транспорт. Постигане на баланс между видовете транспорт чрез комбиниране на елементи от сухопътен и железопътен, морски и железопътен или железопътен и въздушен. Изграждане на транспортни интермодални възли, които да позволят бърз преход между различните видове транспорт;
- Внедряване на високо технологични системи за ефективно управление на влаковото движение, гарантиращи висока степен на безопасност и оперативна съвместимост по правилата и стандартите на ЕС. Разширяване прилагането на информационни технологии, базирани на високоскоростни оптични и GSM-R мрежи за предаване на данни;

- Постигане покриване на всички разходи, пряко натрупани като резултат от предоставяне на влаковата услуга, с таксите за ползване на инфраструктурата;
- Ефективно и пълно усвояване на средствата от Структурните и Кохезионния фондове;
- Активно участие в RailNetEurope (RNE) - Асоциация на европейските инфраструктурни мениджъри за насърчаване на международния железопътен бизнес;
- Повишаване конкурентоспособността на железопътния транспорт в рамките на транспортните услуги.

В изпълнение на основните приоритети за развитие на железопътната инфраструктура ДП НКЖИ се стреми към изпълнението на следните задачи и цели:

- Съхранение на активите, предоставени от държавата за управление от ДП НКЖИ и осигуряване на поддръжка в съответствие със състоянието на активите;
- Осигуряване на безопасен и сигурен железопътен транспорт, чрез въвеждане на нови интелигентни системи;
- Реконструкция и подновяване на железопътните линии, разположени по общоевропейските транспортни оси;
- Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура;
- Разширяване на пазарния дял на комбинираните превози чрез развитие на терминалната инфраструктура;
- Постигане на конкурентни и проектни скорости за развитие на бизнес ориентирани трасета;
- Намаляване на загубите от инциденти, чрез намаляване на техния брой по вина на Управителя на железопътната инфраструктура, намаляване на времето за отстраняване на последиците;
- Повишаване на конкурентоспособността на жп транспорт по отношение на качество и ефективност;
- Провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване на потребностите на клиентите от качествено обслужване – сигурност, надеждност, целогодишност и екологичност на предоставяните услуги;
- Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията;
- Въвеждане на нови услуги и дейности;
- Въвеждане на енергоефективни технологии и използване на възобновяеми енергийни източници;
- Провеждане на гъвкава тарифна политика;
- Пълно и ефективно усвояване на средствата от Държавния бюджет, Европейските структурни инвестиционни фондове;
- Поддържане на активна инвестиционна политика по отношение на привличане на различни източници на финансиране извън Държавния бюджет;
- Привличане на частни инвестиции;
- Привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси;
- Подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

Като управител на железопътната инфраструктура в България, ДП НКЖИ организира дейността си в съответствие с дългосрочен договор с държавата по чл. 25 (1) от ЗЖТ, дългосрочна програма за развитие на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура по чл. 27 от ЗЖТ, годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура по чл. 28 от ЗЖТ, годишен бизнес план за дейността на предприятието.

Източници за финансиране на железопътната инфраструктура са: държавният бюджет, приходи от инфраструктурни такси за използването ѝ, приходи от цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, приходи от търговска дейност, приходи от услуги по ценова листа, кредити, фондове на евросъюза по различни програми.

Със Закона за държавния бюджет ежегодно на Компанията се предоставя капиталов трансфер за ремонт и придобиване на дълготрайни материални активи (ДМА) и субсидия за текуща дейност. Със средствата от държавния бюджет се покриват само разходи, свързани с изпълнението на възложените от държавата дейности.

Европейските структурни и инвестиционни фондове на Европейския съюз (ЕС) имат решаваща роля във финансирането на транспортните и екологични инфраструктурни проекти. ДП НКЖИ подготвя и реализира проекти по:

➤ Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., която през програмен период 2014-2020 г. осигурява приемственост и последователност на инвестициите и гарантира завършване на започнатото от Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г., тъй като целите са ѝ продължение на нейната политика и действия. Общата цел на ОПТТИ 2014-2020 г., е продължение на главната цел на ОПТ 2007-2013 г., а именно „Развитие на устойчива транспортна система“. ДП НКЖИ е Бенефициент по *Приоритетна ос I* – Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа, *Приоритетна ос III* – Подобряване на интермодалността при превода на пътници и товари

и развитие на устойчив градски транспорт, *Приоритетна ос IV* – Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта и *Приоритетна ос V* – Техническа помощ на ОПТТИ 2014-2020 г.

➤ Механизъм за свързване на Европа, който действа в периода 2014-2020 г. Чрез него се осигурява финансиране на проекти с висока добавена стойност за целия ЕС с цел усъвършенстване на енергийната, транспортната и цифрова инфраструктура.

Ефектът от изпълнението на политиката в железопътния сектор е свързан с: осигуряване на стабилен График за движение на влаковете (ГДВ); привличане на повече товари и пътници; подобро качество и увеличен капацитет на железопътната инфраструктура; премахване на временни и постоянни намаления на скоростта; намаляване броя и времето за отстраняване на аварии; намаляване на енергийните разходи; намалени средства за поддръжане и експлоатация на жп инфраструктура; свободен и равнопоставен достъп до инфраструктурната мрежа и обекти; повишено качество на транспортното обслужване (по-висока скорост, намалено време пътуване, повишена безопасност, по-висок комфорт).

II. ВАЖНИ СЪБИТИЯ ЗА ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ НАСТЪПИЛИ ПРЕЗ 2018 Г.

Управителният съвет на ДП НКЖИ за периода 01.01.2018 г. до 31.12.2018 г. е в състав, както следва: Христо Алексиев – председател и членове: Иван Марков и Красимир Папукчийски.

Компанията се управлява и представлява от Генерален директор за периода от 01.01.2018 г. до 31.12.2018 г. от Красимир Папукчийски, назначен със заповед № ПД-38/08.02.2018 г. на МТИТС. Промените са вписани в Търговския регистър на 16.02.2018 г.

На 23.01.2018 г. с Решение на Управителният съвет на ДП НКЖИ – Протокол № 03-01/18 е приет проект на Бизнес план на ДП НКЖИ за 2018 г.

На 15.01.2018 г. с Решение на Управителният съвет на ДП НКЖИ – Протокол № 02-01/18 е приет проект на Годишна програма за изграждането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2018 г.

Със заповед № ПД-123/28.05.2018 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е одобрен за изпълнение Бизнес плана на ДП НКЖИ за 2018 г.

На 18.06.2018 г. с Решение на Управителният съвет на ДП НКЖИ – Протокол № 15-06/18 е приет проект на Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за периода 2019-2023 г.

Промени в структурата и размера на капитала на ДП НКЖИ:

- В изпълнение на Заповед № РД-14-07/18.01.2018 г. издадена от Областния управител на област Плевен и Решение на Управителния съвет Протокол № 10-03/18 от 30.03.2018 г. е отнето на ДП НКЖИ, поради отпаднала нужда, правото на управление на имот – частна държавна собственост;

- В изпълнение на Решение № 531 от 15 септември 2017 г. на Министерския съвет на Република България, ДП НКЖИ получава безвъзмездно за управление от МТИТС имоти/земя – публична държавна собственост.

- В изпълнение на Заповед № РкД-22-12/10.08.2018 г. издадена от Областния управител на област Добрич и Решение на Управителния съвет Протокол № 11-04/18 от 13.04.2018 г. е отнето на ДП НКЖИ, поради отпаднала нужда, правото на управление на имот – частна държавна собственост;

Структурни и организационни промени през 2018 г.:

На централно ниво

- С промяна в Правилника за устройството и дейността на ДП НКЖИ и Решение на Управителния съвет – Протокол № 24-10/17 от 06.10.2017 г. в сила от 16.01.2018 г. е извършена промяна в наименованието и функциите на отдел „Изпълнение на програми с национално финансиране“ (ИПНФ). В състава на отдела преминава Звеното за подготовка, управление и изпълнение на проект „Гарови комплекси и терминали“ (ЗПУИП ГКТ), като отделът се преименува в отдел „Интегрирани инвестиционни проекти“ (ИИП).

Целта е оптимизиране дейностите по планиране и подготовка за изпълнение на проекти, свързани с реализацията на инфраструктурни обекти, финансирани с национален бюджет, собствени и европейски средства, подобряване координацията между тях и за повишаване ефекта на управление.

На регионално ниво

Извършено е вътрешно реструктуриране на участъци, подучастъци, райони и подрайони в регионалните структури на Поделение „Сигнализация и телекомуникации“, Поделение „Електроразпределение“ и Железопътните секции.

III. ПРОИЗВОДСТВЕН КАПАЦИТЕТ И СТЕПЕН НА НАТОВАРЕНОСТ

ДП НКЖИ като управител на железопътната инфраструктура на Република България предоставя използването ѝ от лицензирани железопътни предприятия при равнопоставени условия.

Производственият капацитет на железопътната мрежа е сравнително постоянна величина. Средната използваемост на капацитета в последните години непрекъснато намалява. Повишено запълване на капацитета се достига в определени железопътни участъци и линии поради извършване на ремонти на железния път и съоръженията.

При сравнението на натуралните измерители на влаковата работа за 2018 г. спрямо 2017 г. се отчита намаление във влаккилометрите със 795 415 или с 2,66%, а в брутотонкилометровата работа с 418 592 хил. или с 3,15%.

Таблица 1

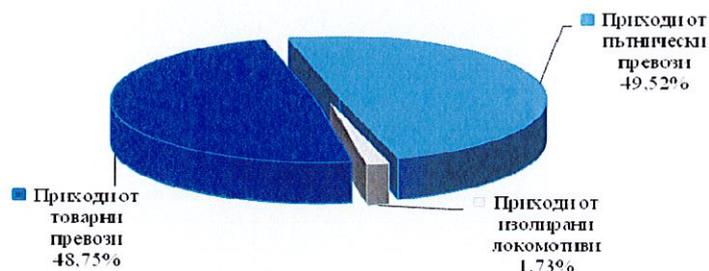
Натурални и стойностни измерители	Влаккилометри	Брутотонкилометри (хил.)	Приходи от инфраструктурни такси (хил. лв.)
Отчет 2018 г.	29 113 088	12 886 436	55 837
Отчет 2017 г.	29 908 503	13 305 028	57 506
Изменение 2018/2017 (+/-)	-795 415	-418 592	-1 669
Изменение 2018/2017 в (%)	-2,66%	-3,15%	-2,90%

По видове превози изменението на превозната работа е, както следва:

- пътнически превози – спад с 2,65% във влаккм. и с 4,33% в брутотонкм.;
- товарни превози – спад 1,51 % във влаккм. и с 2,39% в брутотонкм.;
- изолирани локомотиви – спад с 11,96% във влаккм. и с 12,59% в брутотонкм.

По видове превози структурата на приходите от инфраструктурни такси за 2018 г. е показана в следващата графика:

Структура на приходите от инфраструктурни такси по видове движение за 2018 г.



В приходите от ИТ най-голям е дялът на приходите от пътнически превози, следват приходите от товарни превози и от изолирани локомотиви.

Пазарен дял на извършената работа по железопътни предприятия в натурални и стойностни измерители

През 2018 г. железопътната инфраструктура беше предоставена за ползване като цяло от всички железопътни превозвачи: „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, „БЖК“ АД, „Газтрейд“ АД, „Рейл Карго Кериър България“ ЕООД, „Ди Би Карго България“ ЕООД, ДП „ТСВ“, „Експрес сервис“ ООД, „Карго Транс Вагон България“ АД, „Порт рейл“ ООД, „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, „ГБД Товарни превози“ ЕАД, „Пимк рейл“ ЕАД, „Мини Марица изток“ ЕАД и „ДМВ Карго Рейл“ ЕООД.

Извършените превози, изразени във влаккилометри и брутотонкилометри и реализираните от тях приходи от ИТ за 2018 г. и 2017 г. по железопътни превозвачи, са показани в следващите таблици:

Таблица 2

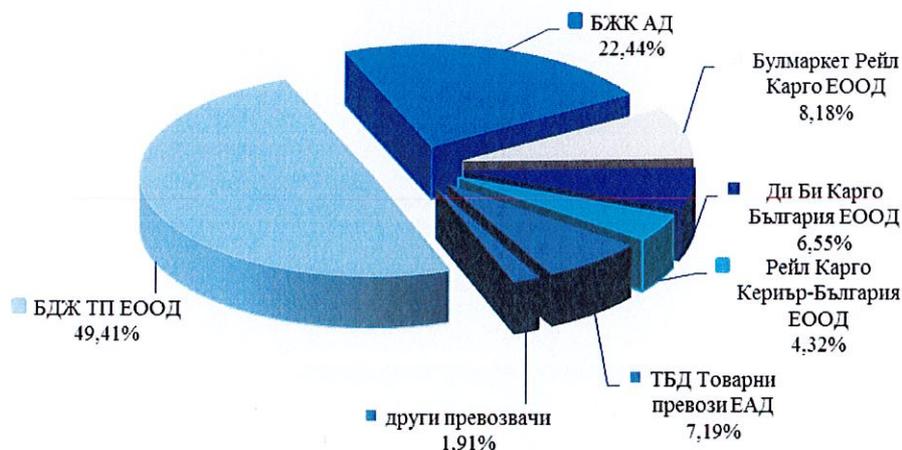
Железопътни превозвачи	натурални измерители							
	Отчет 2018 г.		Отчет 2017 г.		Изменение 2018/2017(+/-)		Изменение 2018/2017 (%)	
	Влаккм.	Брутотонкм. (хил.)	Влаккм.	Брутотонкм. (хил.)	Влаккм.	Брутотонкм. (хил.)	Влаккм.	Брутотонкм. (хил.)
БДЖ ПП ЕООД	21 087 017	4 450 132	21 662 965	4 651 892	-575 948	-201 760	-2,66%	-4,34%
БДЖ ТП ЕООД	4 081 673	4 108 350	3 918 843	3 693 682	162 830	414 668	4,16%	11,23%
БЖК АД	1 593 544	1 953 320	1 983 829	2 601 563	-390 285	-648 243	-19,67%	-24,92%
ТБД Товарни превози ЕАД	630 204	588 422	678 032	671 602	-47 828	-83 180	-7,05%	-12,39%
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	614 584	673 864	652 880	694 229	-38 296	-20 365	-5,87%	-2,93%
Ди Би Карго Б-я ЕООД	493 895	566 732	576 336	611 936	-82 441	-45 204	-14,30%	-7,39%
Рейл Карго Кериър Б-я ЕАД	357 984	392 897	291 133	336 326	66 851	56 571	22,96%	16,82%
Пимк рейл ЕАД	103 965	94 298	30 867	22 948	73 098	71 350	236,82%	310,92%
Порт Рейл ООД	47 738	7 323	61 470	8 274	-13 732	-951	-22,34%	-11,49%
ДП ТСВ	56 455	16 107	48 369	10 729	8 086	5 378	16,72%	50,13%
ДМВ Карго рейл ЕООД	41 859	33 226	22	2	41 837	33 224		
Газтрейд АД	2 804	1 465	2 947	1 670	-143	-205	-4,85%	-12,28%
Мини Марица-изток ЕАД	837	258	352	140	485	118	137,78%	84,29%
Експрес сервиз ООД	481	38	436	33	45	5	10,32%	15,15%
Карго Транс Вагон Б-я АД	48	4	22	2	26	2	118,18%	100,00%
Общо	29 113 088	12 886 436	29 908 503	13 305 028	-795 415	-418 592	-2,66%	-3,15%

Таблица 3

Железопътни превозвачи	Приходи от ИТ за 2018 г. (лв.)	Приходи от ИТ за 2017 г. (лв.)	Изменение 2018/2017(+/-)	Изменение 2018/2017 (%)
БДЖ ПП ЕООД	27 789 428	28 749 200	(959 772)	-3,34%
БДЖ ТП ЕООД	13 859 240	12 688 003	1 171 237	9,23%
БЖК АД	6 291 001	8 186 621	(1 895 620)	-23,16%
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	2 295 274	2 335 264	(39 990)	-1,71%
ТБД Товарни превози ЕАД	2 015 918	2 261 113	(245 195)	-10,84%
Ди Би Карго Б-я ЕООД	1 837 588	2 016 611	(179 023)	-8,88%
Рейл Карго Кериър Б-я ЕАД	1 212 254	1 022 547	189 707	18,55%
Пимк рейл ЕАД	260 892	95 371	165 521	173,55%
ДМВ Карго Рейл ЕООД	116 981	23	116 958	
ДП ТСВ	86 194	66 379	19 815	29,85%
Порт Рейл ООД	64 463	77 212	(12 749)	-16,51%
Газтрейд АД	5 880	6 502	(622)	-9,57%
Мини Марица-изток ЕАД	1 305	626	679	108,47%
Експрес сервиз ООД	479	428	51	11,92%
Карго Транс Вагон Б-я АД	53	27	26	96,30%
Общо приходи от ИТ	55 836 950	57 505 927	(1 668 977)	-2,90%

Делът на железопътните превозвачи в приходите от товарни превози е показан в следващата графика:

Процентно съотношение на приходите от товарни превози по железопътни превозвачи за 2018 г.



Пазарен дял на извършената работа по железопътни превозвачи:

„БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД е единственото лицензирано железопътно предприятие за превоз на пътници и багажи по железопътната мрежа на Република България със 100% пазарен дял в *пътническите превози*.

„БДЖ – Товарни превози“ ЕООД за 2018 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 51,40%; Брутотонкилометрова работа – 48,74%; Приходи от инфраструктурни такси – 49,44%.

Пазарен дял на „БДЖ ТП“ ЕООД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 37,81%; Брутотонкилометрова работа – 37,71%; Приходи от инфраструктурни такси – 41,33%.

„Българска железопътна компания“ АД за 2018 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 20,14%; Брутотонкилометрова работа – 23,18%; Приходи от инфраструктурни такси – 22,61%.

Пазарен дял на „БЖК“ АД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 14,14%; Брутотонкилометрова работа – 16,93%; Приходи от инфраструктурни такси – 14,06%.

„Ди Би Карго България“ ЕООД за 2018 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 6,10%; Брутотонкилометрова работа – 6,72%; Приходи от инфраструктурни такси – 6,57%.

Пазарен дял на „Ди Би Карго България“ ЕООД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 5,65%; Брутотонкилометрова работа – 5,77%; Приходи от инфраструктурни такси – 5,21%.

„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД за 2018 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 7,89%; Брутотонкилометрова работа – 8,01%; Приходи от инфраструктурни такси – 8,28%.

Пазарен дял на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 4,34%; Брутотонкилометрова работа – 4,88%; Приходи от инфраструктурни такси – 4,26%.

„Рейл Карго Кериър България“ ЕООД за 2018 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 4,39%; Брутотонкилометрова работа – 4,66%; Приходи от инфраструктурни такси – 4,32%.

Пазарен дял на „Рейл Карго Кериър България“ ЕООД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 4,33%; Брутотонкилометрова работа – 3,58%; Приходи от инфраструктурни такси – 3,78%.

„ТБД Товарни превози“ ЕАД за 2018 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 7,68%; Брутотонкилометрова работа – 6,94%; Приходи от инфраструктурни такси – 7,10%.

Пазарен дял на „ТБД ТП“ ЕАД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 8,13%; Брутотонкилометрова работа – 8,82%; Приходи от инфраструктурни такси – 8,49%.

Останалите железопътни превозвачи: „Експрес Сервиз“ ООД, „Газтрейл“ АД, „Карго Транс Вагон България“ АД, „Порт Рейл“ ООД, „Пимк рейл“ ЕАД, „ДМВ Карго рейл“ ЕООД, „Мини Марица-изток“ ЕАД и

ДП ТСВ, имат инцидентни превози, поради което техният дял в извършените превози по жп мрежата е минимален/незначителен – под 1%.

ДП НКЖИ предоставя на железопътните предприятия услуги по обслужване и поддръжка, допълнителни, съпътстващи и други услуги, които са посочени в Наредба № 41 от 27.06.2001 г. „За достъп и използване на железопътната инфраструктура“, издадена от Министъра на транспорта и съобщенията.

IV. ПРЕГЛЕД НА ДЕЙНОСТТА

За реализиране на целите на политиката в областта на транспорта през 2018 г. в ДП НКЖИ е извършено следното:

- За повишаване на качеството и ефективността на железопътните превози са ремонтирани участъци и съоръжения от железопътната мрежа за възстановяване на проектните параметри и се изграждат трасета, позволяващи високи скорости и съкратено време пътуване;

- За осигуряване на безопасност и сигурност на превозите са изпълнени следните дейности:

- ремонт и модернизация на железния път и съоръженията за възстановяване и достигане на проектните параметри на железопътната мрежа по проект „Ремонт на железния път и съоръженията за поддръжане на достигнатите скорости“;

- възстановяване, ремонт и модернизация на контактната мрежа, тягови подстанции, секционни постове и съоръженията към тях;

- ремонт и модернизация на съоръжения и устройства на осигурителна техника и изграждане на рингова структура на оптични трасета, чрез дейностите по проект „Модернизиране на осигурителните системи и прелезни устройства“ при спазване на следните приоритети:

- ✓ изграждане на диспечерски центрове за управление и контрол на движението на влаковете чрез компютърни системи;

- ✓ изграждане и усъвършенстване на системите на осигурителната техника за междугарие и телекомуникации, в изпълнение на Националния план за внедряване на ERTMS (Европейска система за управление на железопътния трафик) в пълен обхват (подсистеми за сигнализация ETCS и за телекомуникации GSM-R) по протежение на основните направления, по които ще се реализират инвестиционните проекти, предвидени за съфинансиране по линия на ОПТТИ и МСЕ;

- ✓ пресъоръжаване на прелези с автоматични прелезни устройства;

- ✓ изграждане на система от устройства за динамично следене на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав т.е. „check point“ разположени по цялата жп мрежа.

- Предоставени са нови услуги на операторите чрез изграждане на интермодален терминал Пловдив;
- Модернизирани са приемни здания на гари и площите около тях, в съответствие с европейските изисквания за енергийна ефективност, техническа безопасност и достъпна среда.

- Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на Компанията;

- Съгласуване на международните разписания във внедрената международна система RNE Path Coordination System (PCS, бивш Pathfinder) – за изготвяне на международен график;

- Постоянно актуализиране базата данни във вътрешните системи за планиране, съгласуване и отчитане на влаковата работа (График генератор, Ръководене и отчитане на влаковата работа) със съответните им модули;

- Поддръжане на системата RNE Train Information System (TIS, бивш EUROPTIRAILS) – международна система за следене движението на международните влакове в реално време, при която ежедневно се запълва базата данни с актуалните разписания на влаковете;

- Поддръжане на системата „Симулиране на наклони и криви“, която служи за уеднаквяване на административните разстояния, получени на база първоначалното реперирание на мрежата и реалните разстояния, получени след реконструкциите на железопътните линии;

- Прилагане на информационна система за инфраструктурни такси при международни маршрути Charging Information System (CIS), управлявана от RailNetEurope;

- Поддръжане и актуализиране на база данни, кадастър и състояние online на активите на ДП НКЖИ, чрез внедрената Географска информационна система (ГИС);

- Внедряване на електронен архив за управление, индексирание и съхранение на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС.

- Изпълнение на програмата за управление на отпадъците на ДП НКЖИ;

- Управление на процесите в „Система за управление на качеството по международния стандарт ISO 9001:2015“, която следва политика по качество, ориентирана към осигуряване използването на железопътната инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия и осигурява рамка за създаване и преглеждане на конкретни цели на управлението с цел удовлетворяване на изискванията на всички външни и вътрешни заинтересовани страни;

- Прилагане на определените контролни процедури в изпълнение на одобрената от Управителния съвет „Система за финансово управление и контрол, за смекчаване и контролиране на рисковете в ДП НКЖИ;
- Ефективно и целесъобразно са усвоени предоставените средства от държавния бюджет, приходите от инфраструктурни такси, от дейност „Електроразпределение“ и от други услуги за развитие, поддържане, ремонт и експлоатация на железопътната инфраструктура;
- Ефективно и целесъобразно са усвоени на предоставените средства за изпълнение на големите железопътни проекти, които се финансират от ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ;
- С цел гарантиране на финансова стабилност от 2018 г. средствата и плащанията на ДП НКЖИ са включени в системата на единната сметка и Системата за електронни бюджетни разплащания (СЕБРА) чрез отделна първостепенна система за чужди средства на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- Изпълнени са заложените в годишния бизнес план на Компанията цели, задачи, производствени и финансови показатели.

Дейност „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност“

Основна задача на дейността през 2018 г. беше осигуряване на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура и планиране на влаковата работа, съобразена с инвестиционната програма и строително-ремонтните дейности по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ при осигуряване на безопасно движение на влаковете в съответствие с График за движение на влаковете (ГДВ), изчисляване на инфраструктурните такси за използване на железопътната инфраструктура и осигуряване на отчетна и статистическа информация, относно натоварването по железопътната инфраструктура.

През 2018 г. са разрешени общо 29 534 броя „прозорци“ за работа по железопътната инфраструктура, от които 456 на външни фирми. Разработени са 8 бр. пълни прекъсвания за изпълнението на проекти от Инвестиционната програма на Компанията.

Извън годишната заявка за капацитет са изготвени разписания и направени корекции – общо 35 931 броя на разстояние 1 888 846 км.

Денонощно се управлява движението на влаковете, в изпълнение на ГДВ. Приемат се заявките на железопътните предприятия и се осигурява равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура.

Гаровата нормативна уредба се актуализира непрекъснато, в зависимост от настъпили изменения в нормативната уредба или оперативната обстановка, а също така и при промяна на коловозното и стрелково развитие на гарите.

Направени са 20 предписания за разследване на произшествия в мрежата, издаден е 1 тревожен бюлетин във връзка с допуснати нарушения по сигурността на движението.

Проверено е съответствието с нормативната уредба и са съгласувани 25 броя Таблици на маршрутните зависимости на гарови осигурителни инсталации. Проучени са исканията за прекъсване действието или удължаване срока за това на 88 устройства на гаровата и междугаровата осигурителна техника. Проведени са практически изпити за работа с осигурителната техника на 143 новоназначени началници на гарии и 23 влакови диспечери.

Издадени са заповеди, за закриване служба „движение“ за част от денонощието на 140 гарии и разделни постове, както и закриване на определени работни места за част от денонощието.

За привеждане местонахождението на спирките в съответствие актуалната структура на пътникопотоците в железопътния участък София-Златица и за подобряване транспортното обслужване на населението от село Челопеч, община Челопеч, Софийска област с железопътен транспорт бе открита **нова спирка Челопеч**.

Направени са 20 предписания за разследване на произшествия в мрежата, издаден е 1 тревожен бюлетин във връзка с допуснати нарушения по сигурността на движението.

Създадена е организация за функциониране и провеждане на непрекъснат контрол върху дейностите: продажба на билети и карти от служители на ДП НКЖИ (ръководители движение и прелезопазачи), измерване на вагони на вагонни везни и почистване и дезинфекция на вагони, както и от изготвяне на инструкции.

Дейности по ремонт на железния път и съоръженията

Основна задача на подделение „Железен път и съоръжения“ е да планира, организира, управлява и извършва дейностите по поддържане и ремонт на железния път и железопътните съоръжения (стрелки, тунели, мостове, прелези, подпорни стени, водоотводни съоръжения, откоси и др.) в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, с което да се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като осигурява: Управление на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация; Скоростни условия (завишаване на скоростите от намалени до проектни), гарантиращи устойчив ГДВ; Капацитет на трафика (повишаване на пропускателната способност в участъците), даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа; Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти. Намаляване на шум от новоизградения

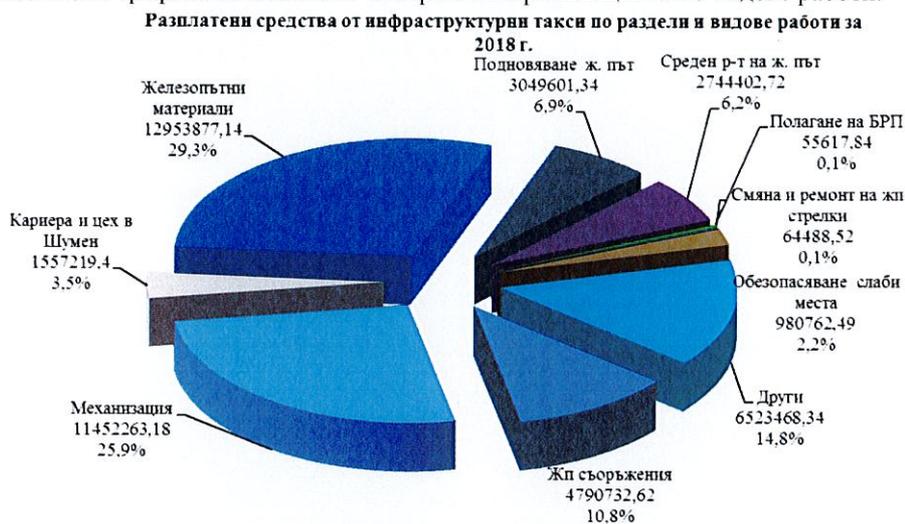
безнаставов релсов път; Увеличаване на срока на експлоатация на железния път (влагане на по-тежък тип горно строене от 60 кг/м).

Усилията през годината бяха насочени предимно в участъци с ограничения на скоростите и такива, които поради влошеното си състояние ще наложат намаляване на съществуващите скорости.

Реализацията на ремонтните дейности по железния път и стрелките се осъществява изключително със собствена тежка пътна механизация. Възлагането на строителството, услугите и изборът на доставчици се извършва, при спазване на изискванията на Закона за обществените поръчки.

Със средствата от инфраструктурни такси през 2018 г. са извършени разплащания на обща стойност 44 172 433,59 лв. с ДДС.

В следващата графика са посочени извършените разплащания по видове работи:



Част „Железен път, стрелки и съоръжения“

През 2018 г. е изпълнено:

- Механизирано подновяване на железен път на обща стойност 3 049 601,34 лв. на 5 обекта, както следва: гара Владая - 2-ри и 3-ти коловози; междугарие Драгичево-Перник разпределителна; междугарие Владая-Драгичево; междугарие Дъскотна-Търнак; железен път в гара Бов;

- Среден ремонт на железния път със смяна на елементи от горното строене (нови и втора употреба) с използване на ТПМ, измерване на габарит, контрол на геометричните параметри на железния път и визуален контрол на техническото състояние на елементите на горното строене в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория и други по стопански начин на стойност 2 744 402,72 лв.;

- Полагане на безнаставов релсов път на стойност 55 617,84 лв.;
- Смяна и ремонт на железопътни стрелки на стойност 64 488,52 лв.;
- Обезопасяване на слаби места на стойност 980 762,49 лв.;
- Други на стойност 6 523 468,34 лв.

Част „Инженерни съоръжения“

През 2018 г. е изпълнено:

- Ремонт на стоманобетонени мостове на стойност 310 542,20 лв.;
- Ремонт на стоманени мостове на стойност 508 914,65 лв.;
- Ремонт на тунели на стойност 104 893,96 лв.;
- Ремонт на железопътни прелези на стойност 3 482 278,84 лв.;
- Ремонт на други съоръжения на стойност 272,247,73 лв.;
- Ремонт на мост над река Дунав при град Русе на стойност 102,255,24 лв.;
- Изпълнение от ДП НКЖИ на мерките, предвидени в Националните програми за изпълнение на Плановите за управление на речните басейни и Плановите за управление на риска от наводнения 2016-2021 г. на стойност 9 600,00 лв.

Част „Механизация“

За ремонт, доставка на резервни части, консумативи, колооси на механизация през 2018 г. са разплатени 11 452 263,18 лв., както следва:

- Тежка пътна механизация на стойност 1 695 252,11 лв. за ремонт, ревизия и доставка на колооси и резервни части;

- Подвижен железопътен състав на стойност 3 953 670,22 лв. за ремонт, ревизия и доставка на колооси и на резервни части за вагони, вагонетки и възстановителни средства и влекачи;
- Доставка на гориво-смазочни материали на стойност 5 072 456,84 лв.;
- Други на стойност 730 884,01 лв. за ремонт и доставка на резервни части за автомобили, строителна техника, лека пътна механизация, възстановителни средства, доставка на лека пътна механизация, преглед, поддръжка и ремонт на съоръжения с повишена опасност и други

Част „Железопътна кариера и цех за електроконтактни заварки“

Железопътна кариера „Карлуково“ е специализирана в производството на трошен камък за жп линии, необходим за текущото поддържане на железопътната мрежа, а така също и за ново строителство на жп линии.

През 2018 г. в кариера Карлуково е произведен 79 416 м³ баласт за жп линии (трошен камък) и 52 944 м³ дребна фракция с размери 5 ÷ 25 и 0 ÷ 32 мм.

В производствено звено „Цех за електроконтактни заварки Шумен“, се заваряват по електроконтактен способ релси за безнаставов път с дължина от 120 ÷ 125 м до 150 м. Заваряват се нови и релси втора употреба. Не се допуска заваряването на релси с пукнатини, наранявания по петата и главата, набити релсови краища, вълнообразно износване, с разлики в напречните размери, с ексцентрицитет в напречния профил и други дефекти.

През 2018г. е заварен на дълги релсови нишки железен път с дължина 52 441 м, от които 3 478 м железен път тип 60 нови за подновяване на горното строене на железния път и 48 963 м железен път тип 49 кг/м втора употреба за направа на безнаставов релсов път.

Част „Железопътни материали“

През 2018 г. са доставени нови железопътни материали за железопътните секции на обща стойност 12 953 877,14 лв., както следва:

- Дървени траверси на стойност 4 201 037,94 лв.;
- Стоманобетонени траверси на стойност 2 316 513,65 лв.;
- ЖП стрелки и стрелкови части на стойност 4 009 899,00 лв.;
- Възстановяване на стрелкови части на стойност 109 254,00 лв.;
- Свързочен и скрепителен материал на обща стойност 1 870 615,20 лв в т.ч.: тирфони за 202 704,00 лв., връзки за релси тип 49 за 463 260,00 лв., доставка на еластични скрепителни системи за 66,960,00 лв., болтове и гайки за жп линии за 279 416,40 лв., изолиращи елементи за 178 547,40 лв., пласмасови и гумени подложки за 168 804,00 лв. и други;
- баласт за железопътните линии на стойност 446 557,35 лв.

С изпълнението на инвестиционната програма на поделението, ремонтните работи и текущо поддържане на железния път и съоръженията през 2018 г. се постигна:

- ✓ Възстановяване на проектни скорости в 2 междугария с обща дължина 25,346 км;
- ✓ Завишаване на скорости в 2 междугария – 21,818 км;
- ✓ Запазване на съществуващи скорости – 3 188,440 км;
- ✓ Премахване на 32 бр./70,112 км временни ограничения на скорости;
- ✓ Премахване на 6 бр./5,423 км постоянни ограничения на скорости;
- ✓ Намаляване на време пътуването с 23,7 минути.

Дейности по сигнализация и телекомуникация

Основна задача на Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ е техническо осигуряване и оптимизиране безопасността на движение на влаковете чрез съоръженията и системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване на нетягови консуматори намиращи се на територията на железопътната инфраструктура в страната, в съответствие с изискванията за безопасност и оперативна съвместимост. Това включва качествена и ефективна експлоатация и въвеждане на високо технологични системи осигуряващи безопасност и оперативна съвместимост.

Дейност „Осигурителна техника“

Осигурителната техника осъществява: контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура (светофори и стрелки) чрез гарови централизации (механични, електро-механични, релейни и компютърни) и междугаровите системи (автоблокировка, полуавтоматична блокировка), контрол и управление на скоростта на движение на влаковете чрез системата АЛС/ETCS и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете (ДЦ).

През 2018 г. извършената работа по поддръжка и ремонт на съоръженията на осигурителната техника е както следва: *пресъоръжен* 1 бр. прелез; *реhabилитирани* 2 бр. експлоатационни пунктове (в т.ч.: подмяна на преобразуватели и инвертори за МРЦ); *възстановени технически параметри* на 2 160 м кабелни линии; *вложени* 140 бр. муфи; *положени нови* 20 599 м кабели в гари; *направени* 6 бр. преустройства в гари във връзка с ремонт на железния път, изградени и *възстановени* заземителни мрежи на ОТ (54 бр. заземителни колове).

Дейност „Телекомуникации“

Системите от телекомуникационната мрежа реализират всички видове съобщителни връзки в железопътната инфраструктура – служебни вътрешногарови, междугарови, диспечерски, влакови диспечерски радиовръзки, маневрени, общослужебни телефонни, телексни, селекторни и други.

През 2018 г. по съоръженията на телекомуникация е изпълнено следното: възстановени 8 969 м временни връзки с временен кабел, 4 104 м съобщителни медни кабели и технически параметри на 2 722 м кабелни линии; възстановени/изградени са 885 м оптични съобщителни кабелни линии; демонтирани 10 222 м телекомуникационни кабели, и 4 бр. АТЦ и преносни системи; вложени 402 муфи за съобщителни медни кабели и 11 муфи за оптични съобщителни кабели.

Дейност „Електроснабдяване и енергиен контрол“

Устройствата за електроснабдяване и енергиен контрол осигуряват непрекъснатото и ефективно електрозахранване на нетяговите консуматори и контрол на разхода на електроенергия в Компанията.

През 2018 г. извършената работа в натурални измерители е, както следва: пресъоръжени 38 бр. трафопостове (в т.ч. монтаж на катодни отводители, подмяна на изолатори и прекъсвачи); възстановени 13 016 м кабели СН и НН; възстановено външно осветление, пилонно и перонно (2 651 бр. осветителни тела); възстановено вътрешно осветление (1 971 бр. осветителни тела); Монтирани 149 бр. дефектно-токови защиты; възстановени нагреватели за отопление на 471 бр. стрелки; монтирани електромери за измерване на ел. енергия на 180 бр. жилища, фирми и служебни помещения; изграждане и възстановяване на заземителни мрежи на ЕС и ЕК (134 бр. заземителни колове); вложени 334 бр. муфи за кабели СН и НН.

Със собствени средства на ДП НКЖИ през 2018 г. е изпълнен ремонт на следните по-значителни обекти: Ремонт на ТДИ, УПОСИ, редуктори и други за 99 453 лв. с ДДС; Ремонт на сграда КСАУДВ за 58 603 лв.; Ремонт/боядисване на мачти РДВР за 57 212 лв. с ДДС; Проектиране ЕЦ-М с броячи на оси и компютърно управление гара Своге за 36 054 лв. с ДДС; Проектиране МРЦ гара Любеново предавателна за 35 976 лв. с ДДС; Изграждане видеонаблюдение на опасен участък км.58+220/53+30 Макоцево-Долно Камарци за 35 984 лв. с ДДС; Изграждане кабинка за междугарова апаратура с апаратура сп. Чумерна за 27 642 лв. с ДДС

С изпълнението на производствената програмна поделението през 2018 г. е осигурена:

- ✓ Надеждна и безопасна работа на движението на влаковете;
- ✓ Непрекъсваемост на комуникационните системи, осигуряващи организацията и координацията на железопътния транспортен процес;
- ✓ Надеждно електрозахранване на консуматорите и подобряване осветеността в експлоатационните пунктове;
- ✓ Подобряване организацията на текущата поддръжка на съоръженията и гарантиране на висока степен на готовност за реакция при аварийни ситуации.

Дейности по енергетичните и електротехнически съоръжения

Поделение „Електроразпределение“ експлоатира и поддържа съществуващите трансформации, комутационни и преносни съоръжения, създава и одобрява технически изисквания за изграждане и обновяване на нови енергийни съоръжения с цел непрекъснато и ефективно трансформиране и пренасяне на тягова електрическа енергия до железопътните превозвачи.

Експлоатационната дейност на Поделението включва: ежедневна профилактика на контактната мрежа и тяговите подстанции; отстраняване на възникнали повреди и аварии; извършване на ремонтни работи и обновяване на съоръженията; привеждане на параметрите на контактната мрежа и съоръженията в съответствие с изискванията на ТСОС. Енергосъоръженията, експлоатирани от ДП НКЖИ са тяговите подстанции и контактната мрежа.

Обща разгърната дължина на електрифицираните линии – 4 723 км (в т.ч. текущ път и гарови коловози), както следва: двойни електрифицирани железопътни линии – 1 979 км; единични електрифицирани железопътни линии – 1 880 км; гарови електрифицирани коловози – 864 км.

Нивото на електрификация към 2018 г. е 73% от ОРД на железопътната мрежа, като подавания ток е 25 kV с честота 50 Hz.

Главна цел на дейностите по ремонта на контактната мрежа, тяговите подстанции и специализираната механизация е подобряване на сигурността и надеждността при работа, постигане **намаляване на влаковите времезакъснения** причинени от повреди на енергийни съоръжения, както и намаляване на времето за отстраняване на възникналите аварии и прекъсване на захранването по причина повреда на енергосъоръженията.

За 2018 г. броя на повредите по съоръженията на подсистема „Енергия“ са намалени с 1,8% спрямо 2017 г. като повредите по енергосъоръженията по вина на поделение „Електроразпределение“ са по-малко с 2,4%.

Изменението на повредите според участниците в железопътната система регистрирани през 2018 г., в сравнение с 2017 г. е както следва:

- по причина на БДЖ-ПП ЕООД – намаление с 51,5%;
- по причина на БДЖ-ТП ЕООД – намаление с 27,3%;
- по причина на частни превозвачи – по-малко повреди с 50,0%.

Ремонт на енергетичните съоръжения

За осигуряване на безопасност и безаварийност на жп транспорта, намаляване на отказите в енергийните съоръжения и времезакъсненията на влаковете, в рамките на приходите от лицензионна дейност, с решение на УС на ДП НКЖИ за 2018 г е одобрен титулен списък за обекти за ремонт и внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения със собствени средства. Изпълнени са обекти на обща стойност 19 236 хил. лв. ДДС.

- **Доставка на материали за контактната мрежа.** Доставени са бронзови носещи въжета за подмяна на 300 км биметални, медни износени носещи въжета в контактната мрежа и контактен проводник за подмяна на 56 км, контактна мрежа, както и свързващи възли, детайли и медни въжета необходими при смяната на носещите въжета. *Подменени по стопански начин* са носещи въжета в участъците: Захарна фабрика-Горна баня; Столник-Саранци; Христо Даново-Сопот; Бов-Лакатник; Мездра; Бели извор; Криводол; Орешец; Димово; Горна Оряховица-Джулюница П1; Русе разпределителна-Образцов чифлик; Образцов Чифлик-Ястребово; Провадия- Синдел П1; Езерово-Тополите П1 и П2; Тополите-Варна товарен парк П1 и П2; Плевен-Пордим П1 и П2; Плачковци-Кръстец (Бъзовец-Кръстец); Карлово-Ботев; Желю войвода-Зимница; Лозарево-Карнобат П2; Казанлък-Черганово-Тулово общо 277 км; Черганово-Тулово – общо 52 км. *Подменени от външни фирми* са носещи въжета в участъците: Тулово-Змейово; Реброво-Своге П2; Змейово-Стара Загора.

- **Ремонт на контактната мрежа и съоръженията към нея.** Подменени са 150 броя амортизирани и наклонени стълбове, в участъци на железопътната инфраструктура по договор от 2016 г. за подмяна на наклонени и амортизирани стълбове. Завършена е Електрификацията на коловози в товарна гара Димитровград (8 км). За обект „Електрификацията на 83-та жп линия Нова Загора-Симеоновград са доставени материали. Боядисани са желязо решетъчните стълбове на гара Мърчево и гара Медковец. Преустроена е контактна мрежа на закрити гари: бивша гара Ракево; гара Воднянци; гара Сталийска махала; гара Василковци. Преустройство на контактната мрежа и съоръженията към нея в участъци с ремонт на железния път, както следва: Извършена е рехабилитация контактна мрежа Люляково-Дъскотна като са изправени общо 276 бр. стълба, сменени 12,3 км носещо въже и контактен проводник. Рехабилитация контактна мрежа Реброво-Своге П2 като са изправени 80 бр. стълба. Ремонт на контактната мрежа в участъка Змейово-Стара Загора като са изправени 361 бр. стълба, подменени носещо въже и контактен проводник – 14,8 км. Преустройство на контактна мрежа в гърловината на г. Пирдоп. Ремонт железен път Делян-Дяково в част: Контактна мрежа. Ремонт на контактната мрежа в участъка Тулово-Змейово. От обект :Механизирано подновяване на железния път на 2-ри и 3-ти коловози в гара Владая с обща дължина 1 349 м, среден ремонт на стрелки № 1, № 2/4, № 3 и № 5 в част Контактна мрежа. Рехабилитация на основен секционен пост – ОСП Владая. Механизирано подновяване на жп от км 18+742 до км 23+503 междугарието Владая-Драгичево в част Контактна мрежа.

- **Ремонт на специализирана механизация.** Извършен е среден ремонт на 15 броя релсови самоходни специализирани машини, както и ремонт на самостоятелни възли от РССМ. Доставени са лазерни измерителни устройства за измерване параметрите на контактната мрежа, както и филтри, акумулаторни батерии и други резервни части за релсови самоходни специализирани машини.

- **Модернизация на съоръжения в тягови подстанции и ОСП.** Изпълнени и разплатени са договорите на строителния надзор на обекти за модернизация на Тягови подстанции Бов и Пирдоп, чиято модернизация приключи през 2018 г. Изпълнена и приета е оценката на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост за модернизирани тягови подстанции Мездра, Бов и Завет.

- **Ремонт на сгради на подрайони и подстанции.** Извършени са ремонти на сгради, както следва: Изготвен е проект за ремонт на сграда ПЕ Шумен; Реконструкция на покрив на сграда ТПС Честово; Оценка на съответствието и стр. надзор на сградата на Честово; Възстановени са нанесени щети от бурята в Сливен, като обекта ще бъде разплатен през 2019 г.

- **Доставка на специализирана механизация.** През 2018 г. са доставени 7 броя нови автомобили. Сключен е договор за доставка на 33 броя специализирани автомобили, които ще се доставят и разплатят през 2019 г.

С изпълнението на реконструкция, модернизация и внедряване на нови технологии за контактна мрежа в енергийната система на ДП НКЖИ през 2018 г. е постигнато:

- ✓ Повишаване на надеждността и безотказността на контактната мрежа;
- ✓ Подобряване състоянието на съоръженията;
- ✓ Привеждане на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (ТСОС и произтичащите от тях стандарти и европейските норми).

С изпълнението на модернизацията и изграждането на система за телеуправление на тяговите подстанции, секционните постове и гаровите разединители през 2018 г. е постигнато:

- ✓ Централизирано управление на съоръженията за тягово енергоснабдяване от енергодиспечерите и подобряване оперативността при експлоатация им от съответните енергодиспечерски участъци;

- ✓ Повишаване надеждността на захранване на контактната мрежа, респ. на електрическия подвижен състав и осигуряване нормално по ниво напрежение в контактната мрежа, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 50163;
- ✓ Постигане на оперативна съвместимост с Трансевропейската железопътна система в съответствие с изискванията на Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз;
- ✓ Намаляване вредното влияние върху околната среда, чрез подмяна на съоръженията съдържащи вредни, отровни и канцерогенни вещества (трансформаторно масло, течен електролит в акумулаторните и кондензаторните батерии и др.);
- ✓ Намаляване на персонала, зает с експлоатацията на ТПС, поради безотказната работа на съвременните съоръжения;
- ✓ Намаляване на разходите за планови и аварийни ремонти на комутационните и измервателни апарати от ново поколение.

V. ПЕРСОНАЛ И ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ

Персонал

Изменението на персонала през 2018 г. в сравнение с 2017 г. е показано в следващата таблица:

Таблица 4

Численост по разписание на длъжностите		Списъчен брой на персонала	
	Брой		Брой
31.12.2018 г.	11 644	31.12.2018 г.	11 092
31.12.2017 г.	11 778	31.12.2017 г.	11 260
<i>Изменение 2018/2017 г. (+/-)</i>	- 134	<i>Изменение 2018/2017 г. (+/-)</i>	- 168
<i>Изменение 2018/2017 г. (%)</i>	- 1,14%	<i>Изменение 2018/2017 г. (%)</i>	- 1,49%

Към 31.12.2018 г. числеността на персонала в ДП НКЖИ е 11 092 бр. и е намалена със 168 бр. спрямо 31.12.2017 г. През 2018 г. в ДП НКЖИ са постъпили 916 броя работници и служители и са напуснали 1 084 броя. Въпреки големият брой работници и служители, постъпили на работа през 2018 г., за експлоатационните дейности се наблюдава текучество и недостиг на персонал, възлизащ към 31.12.2018 г. на 634 броя, което е 5,44% от общата численост по щат.

Политика на доходите

В изпълнение политиката за повишаване на доходите, през 2018 г. е извършено следното:

- На основание Постановление на МС, в сила от 01.01.2018 г. е определена минимална работна заплата за страната в размер на 510 лв. В съответствие с договорения механизъм в КТД 2016 г., в сила от 01.01.2018 г. са увеличени основните заплати на работещите в предприятието определени по този механизъм с 10%, съобразно нарастването на минималната работна заплата.
- В изпълнение решение на ЦСС по КТД на ДП НКЖИ, в сила от 01.06.2018 г. е въведено заплащане на допълнително трудово възнаграждение за ключови работни места за част от експлоатационния персонал (до 25% от експлоатационния персонал), като за целта са утвърдени конкретни методики с определени параметри и лимити за финансови средства и персонал по поделения.
- В изпълнение политиката за развитие и усъвършенстване на социалния диалог в сила от 01.06.2018 г. е сключен нов Колективен трудов договор и приета социална програма.

Обучение и развитие на персонала

Продължава провеждането на последователна политика по вътрешно фирмено обучение на персонала с цел минимизиране на недостига на експлоатационен персонал и преодоляване на дефицитите в компетенциите на всички нива. През 2018 г. преминали процес на обучение за преквалификация са 110 курсисти, за придобиване на професионална квалификация 155, за придобиване на правоспособност 381, за разширяване на професионалната квалификация 257 и периодично обучение по нормативни документи 5 702 курсисти.

С цел презентирание на Компанията като работодател през 2018 г. ДП НКЖИ участва в „Национални дни на кариерата – Добра кариера, Добър живот 2018 г.“ (в градовете София, Пловдив, Русе и Габрово), „Дни на специалностите“ (организираны във ВТУ „Т. Каблешков“), Конференция на тема: „HR: Предизвикателства, възможности и мотиватори“ (организирана от Българска асоциация за управление на хора). Участие в „HR Маратон“ в гр. Пловдив, организиран от БАУХ на тема: Общ регламент относно защитата на данни.

VI. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННАТА ПРОГРАМА**ДЪРЖАВНО ФИНАНСИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА**

На основание на Договора между Република България и ДП НКЖИ и одобрената от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта и експлоатацията на железопътната инфраструктура със Закона за Държавния бюджет на Република България за 2018 г., (ДВ, бр. 99 от 12.12.2017 г.) и ПМС № 332 от 22.12.2017 г. за изпълнение на ДБ, {ДВ, бр. 103 от 28.12.2017 г.} на ДП НКЖИ са предоставени 115 000 000 лв. капиталов трансфер и 145 000 000 лв. субсидия.

Капиталови трансфери

С предоставените средства като капиталов трансфер за 2018 г. се осигури изпълнението и съответното финансиране на проекти от инвестиционната програма на предприятието за ремонт, рехабилитация и изграждане на обекти от железопътната инфраструктура, както и възстановяване на предоставената временна финансова помощ по ПМС № 271/06.10.2015 г. за приключване на инвестиционни проекти на ДП НКЖИ по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.

Субсидия за текуща дейност

Предоставената субсидия за 2018 г. за финансиране на дейностите по текущо поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура беше насочена основно към осигуряване на трудови, социални и осигурителни плащания на персонала.

Усвояването на средствата от капиталов трансфер по проекти от поименния списък за капиталови разходи и на субсидията за 2018 г. е показано в следващата таблица:

Таблица 5

НАИМЕНОВАНИЕ	Усвоени средства за 2018 г. (лева)
51-00 Основен ремонт на дълготрайни материални активи	70 009 590
Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости (проект 3)	40 544 132
Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства (проект 4)	14 055 816
Модернизация и реконструкция на тягови подстанции (проект 5)	6 587 394
Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания (проект 20)	3 999 257
Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница (проект 8)	4 822 991
52-00 Придобиване на дълготрайни материални активи	44 990 410
52-03 Придобиване на друго оборудване, машини и съоръжения	727 160
Доставка жп механизация	727 160
52-06 Изграждане на инфраструктурни обекти	44 263 250
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел (проект 7)	9 263 250
Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма "Транспорт" 2007-2013 - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	35 000 000
ОБЩО КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	115 000 000

СУБСИДИЯ ЗА ТЕКУЩА ПОДДРЪЖКА ПО ДОГОВОР С ДЪРЖАВАТА	145 000 000
--	--------------------

ВСИЧКО РАЗХОДИ	260 000 000
-----------------------	--------------------

ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

ДП НКЖИ е Бенефициент по значителен брой проекти с финансиране от ЕС по различни програми и фондове.

Към 31.12.2018 г. на различно ниво на изпълнение и подготовка са следните железопътни инфраструктурни проекти, свързани с проектиране и изграждане на железопътната инфраструктура:

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 -2020**1. Приоритетна ос 1 – „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ трансевропейска транспортна мрежа“**

1.1. Проект „Рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“. *Обща стойност съгласно ДБФП – 675 092 693 лв. без ДДС. Физическо изпълнение към 31.12.2018 г. – 10,36% . Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 67 117 583 лв. Финансов напредък – 9,94 %.*

1.2. Проект „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец“. *Стойност по ДБФП – 1 084 999 272,24 лв. без ДДС. Физическо изпълнение към 31.12.2018 г. – 0,14%. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 1 474 478,55 лв. Финансов напредък – 0,14%*

На 09.02.2018 г. между УО на ОПТТИ и ДП НКЖИ е сключен Договор № ДОПТТИ-2/09.02.2018 г. за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Приоритетна ос I на ОПТТИ.

След реализирането на проекта скоростите в участъка Елин Пелин- Костенец ще достигнат 160 км/ч за пътнически влакове и 120 км/ч за товарни влакове.

1.3. Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив-Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“. *Стойност по ДБФП – 17 782 623,00 лв. без ДДС. Физическо изпълнение към 31.12.2018 г. – 100%. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 17 773 900,32 лв. Финансов напредък – 100%*

На 19.04.2018 г. е издадено Разрешение за ползване за ТПС Бургас.

На 09.08.2018 г. е издадено Разрешение за ползване ТПС Ямбол и ТПС Карнобат.

1.4. Проект „Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“. *Стойност по ДБФП – 16 933 894,37 лв. без ДДС. Физическо изпълнение към 31.12.2018 г. – 100%. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 16 478 538,23 лв. Финансов напредък – 100%.*

На 08.06.2018 г. е издадено Разрешение за ползване на пътен надлез на км. 107+423,59 в междугариято Септември-Пазарджик.

На 11.05.2018 г. е издадено Разрешение за ползване на пътен надлез на км. 137+336,54 в района на гара Стамболийски.

1.5. Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония“. *Стойност по ДБФП – 26 096 447,40 лв. без ДДС. Физически напредък към 31.12.2018 г. – 23,08%. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 6 658 486,45 лв. Финансов напредък – 25,51%.*

2. Приоритетна ос 3 – „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“

2.1. Проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“. *Стойност по ДБФП – 6 255 893,00 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 237 039,26 лв. Финансов напредък – 3,79%.*

Техническите проекти за трите гарови комплекса са изготвени и одобрени от Експертния технически съвет при ДП НКЖИ. Издадени са разрешенията за строеж. Обявена е процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли“. Постъпилите оферти са в процес на преглед и оценка.

2.2. Проект „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“. *Индикативна стойност – 5 400 942,08 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 202 081,73 лв. Финансов напредък – 3,69%*

Техническият проект за комплекса е одобрен от Експертния технически съвет при НКЖИ и е издадено е разрешение за строеж. Обявена е процедура за избор на изпълнител на обществена поръчка с предмет: „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли“. Предстои подписване на договор с избрания изпълнител.

2.3. Проект „Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“. *Индикативна стойност – 16 555 590,00 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 379 624,16 лв. Финансов напредък – 2,29%.*

Изпълнени са *договори* за изготвяне на предпроектни проучвания, конструктивно обследване, идейни проекти и технически задания за реконструкция на гаровите комплекси. Изготвените идейни проекти са одобрени от Експертния технически съвет (ЕТС) при ДП НКЖИ.

В процес на изпълнение е договор с предмет „Изготвяне на Анализ Разходи-Ползи и Формуляр за кандидатстване за проект „Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“.

2.4. Проект „Предварителни проучвания за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг“. Индикативна стойност на проекта – 2 521 383,00 лв. без ДДС

Одобрена от Управителен съвет на ДП НКЖИ е документация за провеждане на тръжна процедура по ЗОП за избор на изпълнител.

3. Приоритетна ос 4 – „Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“

3.1. Проект „Изграждане на ETCS в участъка София-Септември“. Индикативна стойност – 40 000 000,00 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 14 623,16 лв. Финансов напредък – 0,08%.

Изпълнен е договор за изготвяне на финансов анализ.

3.2. Проект „Модернизация на гарови централизации в участъка Русе-Каспичан“. Индикативна стойност – 28 000 000,00 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 114,65 лв.

Актуализиран е финансовият анализ. Изготвен е Формуляр за кандидатстване, който е съгласуван с Държавна агенция „Електронно управление“.

3.3. Проект „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Национална компания „Железопътна инфраструктура“ включително Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (контролни точки „check-point“. Индикативна стойност на проекта – 18 000 000,00 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 29 500,00 лв. Финансов напредък – 0,16%.

Изготвен е формулярът за кандидатстване по ОПТТИ, който след съгласуване с Държавна агенция „Електронно управление“ е одобрен от УО на ОПТТИ. Предстои провеждане на обществени поръчки по ЗОП за избор на изпълнители и сключване на договори.

4. Приоритетна ос 5: „Техническа помощ“

4.1. Проект „Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирането, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от Европейските фондове“. Стойност по ДБФП – 679 850,00 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 14 400,00 лв. без ДДС. Физически напредък – 16,67%. Финансов напредък към 31.12.2018 г. – 2,12%

Предстои провеждане на обществени поръчки по ЗОП за избор на изпълнители и сключване на договори.

4.2. Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман – железопътен участък Петърч-Драгоман-граница с Република Сърбия“. Стойност по ДБФП – 1 972 217,73 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 1 347 820,67 лв. Физически напредък – 52,63%. Финансов напредък към 31.12.2018 г. – 68,34%

Дейностите по проекта, свързани с подготовката на жп участък София-Драгоман са прехвърлени за финансиране от ОПТ към ОПТТИ.

4.3. Проект „Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 г. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, финансирани със средства на ЕСИФ“. Стойност по ДБФП – 8 109 208,54 лв. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 4 649 616,42 лв. Физически напредък – 68%. Финансов напредък към 31.12.2018 г. – 57,34%

4.4. Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ. Стойност по ДБФП – 914 747,28 лв без ДДС (съгласно подписан Анекс). Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 513 936,76 лв. Физически напредък – 99%. Финансов напредък към 31.12.2018 г. – 56,18%.

Предаден и одобрен от ДП НКЖИ е окончателният доклад по проекта.

4.5. Проект „Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП „НКЖИ“ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ“. Стойност по ДБФП – 260 000,00 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 178 617,28 лв. Финансов напредък – 68,70%. Физически напредък – 74,56%.

На 15.10.2018 г. двата автомобила са въведени в експлоатация.

МЕХАНИЗЪМ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА

Проектите, одобрени за финансиране по Механизма за свързване на Европа са, както следва:

1. Проект „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София-Волуяк“. Стойност по Споразумение – 203 819 092,05 лв. без ДДС. Разплатени средства – 1 127 28,33 лв. Финансов напредък – 0,55%

Проектът е част от проекта за развитието на железопътен възел София и попада в Транс-европейската транспортна мрежа (TEN-T) и основните национални транспортни оси.

Приключена е тръжната процедура за избор на изпълнител на проектиране и строителство на системи за сигнализация и телекомуникации и ERTMS за проекта.

2. Проект „Модернизация на железопътен участък София-Елин Пелин“. Стойност по Споразумение – 132 966 320,22 лв. без ДДС. Разплатени средства – 30 814 853,93 лв. Финансов напредък към 31.12.2018 г. – 23,17%.

Проектът е за модернизация и реконструкция, в съответствие с изискванията на ЕС за коридорите от основната TEN-T мрежа, на участък с дължина 22 км от коридор Ориент/Източно-Средиземноморски. Строителните работи обхващат: премахване на 2 прелеза в гара Казичене и спирка Верила; строителство на 2 нови надлеза; строителство/реконструкция/рехабилитация на 6 железопътни мостове, 1 железопътен подлез, 2 пътни надлеза, 1 пътен подлез, 5 пешеходни подлеза, 4 пешеходни надлеза, 4 селскостопански подлеза, 17 водостоци; строителство/реконструкция на 13 перони в следните гари/спирки: Подуяне, Христо Смирненски, Искърско шосе, Искър, Казичене, Верила; модернизиране и реконструиране на двойна жп линия и контактна мрежа между София и Елин Пелин, и коловозно развитие и контактна мрежа в гарите Подуяне, Искър и Казичене; модернизиране на осигурителната и телекомуникационна система според стандартите за инфраструктура на ТСОС между гара София и гара Елин Пелин.

3. Проект „Модернизация на железопътен участък Костенец-Септември“. Стойност по Споразумение – 348 641 612,66 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 392 973,36 лв. Финансов напредък към 31.12.2018 г. – 0,11%

Проектът е за модернизация и реконструкция на жп участък Костенец - Септември с дължина 24,5 км от коридор Ориент/Източно Средиземноморски като част от основната TEN-T мрежа. Строителните работи включват: модернизация с двоен коловоз с дължина 24,5 км по железопътна отсечка Костенец-Септември; модернизация с двоен коловоз с дължина 10,573 км по съществуваща железопътна линия; изграждане на нова железопътна линия с двоен коловоз с дължина 13,902 км; монтаж на нова контактна мрежа с променлив ток 1x25 kV/50 Hz и оборудване за електрозахранване; реконструкция на ТПС Белово; отстраняване на железопътни прелези и строителство на нови пътни надлези; изграждане на 23 моста и виадукти с обща дължина 2400,9 м; модернизиране на гари/изграждане на нова жп гара Костенец; реконструкция на жп гара Белово; изграждане на 3 железопътни едотръбни тунела за двойна жп линия с обща дължина 4 568 м съгласно ТСОС; инсталация на шумозащитни бариери, дренажни тръби и подпорни стени; инсталация на маршрутно-компютърна централизация в г. Костенец и г. Белово с автоблокировка в междугарията.

4. Проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“. Стойност по Споразумение – 202 383 878,57 лв. без ДДС. Разплатени средства – 347 143,64 лв. Физическо изпълнение – 10%. Финансов напредък – 0,17%.

В обхвата на проекта се включват железопътните линии около град Пловдив, където отделните участъци попадат в трасето на две основни железопътни линии. Предвидена е рехабилитация и модернизация на железопътните коловози, контактна мрежа, сигнализация и телекомуникации, изграждане на надлези/подлези след премахване на съществуващи жп прелези.

Избраният вариант е в съществуващия сервитут с изключение на някои участъци, където съществуващите граници са изменени поради промени в геометрията и хоризонталните криви по протежение на железопътната линия между гара Пловдив-разпределителна/Изток и гара Крумово.

5. Проект „По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания“. Стойност по ФС – 609 868,87 лв. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 230 413,28 лв. Физически напредък – 100%. Финансов напредък – 100%

Изпълнението на проекта приключи на 31.12.2018 г.

6. Проект „От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки“. Стойност на частта на НКЖИ по споразумение – 97 791,50 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2018 г. – 33 291,00 лв. Физически напредък – 40%. Финансов напредък към 31.12.2018 г. – 34,04%

Компонентът на ДП НКЖИ, включен в проекта обхваща изготвяне на технически/работен проект за рехабилитация, включително чрез подмяна на железния път и прилежащите стрелки в участъка между стрелка № 103, разположена в края на Коловоз № 34 извън собствеността на БМФ Порт Бургас Изток – 2, и стрелка № 28, разположена в северния край на Коловоз № 5 на гара Владимир Павлов с обща дължина от 3552 м, както и изграждане на нова „S“- връзка към Първи изтеглител между стрелка № 103 и стрелка № 8.

VII. ФИНАНСОВ АНАЛИЗ

Настъпилите през 2018 г. важни събития, отнасящи се до Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ не са оказали съществено влияние върху резултатите във финансовия отчет към 31.12.2018 г.

Анализ на приходите и разходите

Приходите от оперативна дейност на Компанията за 2018 г. са в размер на 424 549 хил. лв. и са с 27 408 хил. лв. (6,9%) повече от отчетените за 2017 г. приходи в размер на 397 141 хил. лв. Увеличени са приходите от финансираня.

За 2018 г. ДП НКЖИ отчита **Приходи от услуги** в размер на 105 374 хил. лв., които включват:

- *Приходи от инфраструктурни такси* – реализираните приходи са 55 837 хил. лв. В сравнение с 2017 г. са по-малко с 1 669 хил. лв. (2,9%), следствие от намалената от началото на годината влакова работа, както следва: със 795 415 влаккм. (2,7%) и с 418 593 хил. брутотонкм. (2,9%).

През 2018 г. е запазен размера на ставките за инфраструктурни такси в сила от 01.01.2014 г., от 0,7902 лв. за влаккилометър, 0,0025 лв. за брутотонкилометър и на ставките за комбинирани превози с блок-влакове и за превоз на товарни автомобили с блок-влакове.

Приходите от ИТ са основен източник за финансиране на разходите, произтекли директно вследствие на движението на влаковете. Това са разходи за текущо поддържане и ремонт за задържане и привеждане състоянието на железния път, стрелките и съоръженията в техническа изправност, осигуряваща необходимото ниво на сигурност и безопасност на движението.

За 2018 г. *приходите от инфраструктурни такси* представляват 53,0% от приходите от услуги.

- *Приходи от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт* – отчетените приходи са в размер на 39 399 хил. лв. В сравнение с 2017 г. се отчита намаление с 1 897 хил. лв. (4,6%).

От 01.01.2016 г. приходите от предоставянето на услугата „разпределение на тягова електроенергия по разпределителни мрежи на железопътния транспорт“, която заплащат железопътните оператори се формират при цена на услугата в размер 146,73 лв./MWh без ДДС. Цената е нормативно определена от Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР).

С тези приходи се покриват разходите на дейност „Електроразпределение“ като се гарантира безотказността и ефективността на енергийната система, обслужваща железопътните превозвачи.

За 2018 г. *приходите от разпределение на тягова електроенергия* заемат 37,4% от приходите от услуги.

- *Приходи от други услуги* – реализираните приходи са 10 138 хил. лв. и са с 629 хил. лв. (6,6%) повече от отчетените за 2017 г. Увеличени са приходите от дезинфекционни станции и гранични дезинфекционни пунктове. Приходите са от: ремонтни дейности и услуги – 4 034 хил. лв., предоставени на превозвачи съоръжения – 2 633 хил. лв., дезинфекционни станции – 1 693 хил. лв., кантарни участъци – 732 хил. лв., приходи от съхранение на ВВЗ – 661 хил. лв., и други приходи – 385 хил. лв.

За 2018 г. *приходите от други услуги* заемат 9,6% от приходите от услуги.

Другите приходи от оперативна дейност на ДП НКЖИ за 2018 г. са в размер на 304 147 хил. лв. и включват:

- *Приходи от финансираня*. За 2018 г. са отчетени 284 759 хил. лв., с 27 151 хил. лв. (10,5%) повече от предходната година. Увеличени са приходите от финансираня от държавата, свързани с покриване на разходи както и финансиранята свързани с текущи и нетекущи активи (амортизации на безвъзмездно придобити активи, финансирани от Държавния бюджет, ЕСИФ и други източници, след въвеждането им в експлоатация, за срока на полезния живот на активите).

През 2017 г. бяха завършени и пуснати в експлоатация железопътните проекти, финансирани със средства от Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. на обща стойност над 1 100 000 хил. лв.

- *Други приходи*. За 2018 г. реализираните приходи са в размер на 19 388 хил. лв. Формирани са от: продажба на активи – 6 459 хил. лв., заведени материали от брак/втора употреба – 4 769 хил. лв., наеми – 3 589 хил. лв., глоби и неустойки – 3 533 хил. лв., ликвидация на ДМА – 142 хил. лв. и други приходи – 896 хил. лв.

Финансовите приходи са в размер на 696 хил. лв. (в т.ч.: 693 хил. лв. приходи от съучастия, 2 хил. лв. приходи от лихви върху пари и парични еквиваленти и хиляда лева печалба от курсови разлики), което е по-малко с 46 хил. лв. спрямо отчетените за 2017 г. 742 хил. лв. (в т.ч.: 698 хил. лв. приходи от съучастия, 31 хил. лв. приходи от лихви върху пари и парични еквиваленти и 13 хил. лв. печалба от курсови разлики).

Разходите за оперативна дейност на ДП НКЖИ за 2018 г. са в размер на 509 958 хил. лв. и в сравнение с 2017 г. са увеличени с 58 621 хил. лв. (13,0%).

В структурата на разходите за оперативна дейност за 2018 г. основен дял като стойност и процент заемат разходите за амортизации – 39,7%, следвани от разходите за възнаграждения и осигуровки на персонала – 36,4%, материали и външни услуги – 15,6%, други разходи за дейността – 8,3%.

- *Разходи за материали.* За 2018 г. разходите са в размер на 43 902 хил. лв. и спрямо 2017 г. са увеличени общо с 4 280 хил. лв. (10,8%). Увеличение се отчита във всички елементи на тези разходи.

- *Външни услуги.* Отчетените разходи за 2018 г. са в размер на 35 806 хил. лв. Спрямо 2017 г. са повече с 1 824 хил. лв. (5,4%). Увеличени са разходите за абонаментни услуги, ремонт и текущо поддържане, за почистване и ХЕИ, имуществени застраховки. Намалени са разходите за транспортни услуги и наеми.

Най-голям относителен дял в разходи за външни услуги заемат разходите за транспортни услуги – 8 765 хил. лв. или 24,5%. От тях 4 963 хил. лв. са разходи за карти и билети за пътуване на персонала с железопътен транспорт.

През 2018 г. продължава политиката на мониторинг и контрол на разходите по всички нива на управление и дейности, прецизиране на договорите и на разходите на финансови средства, с цел ефективно усвояване на средствата за експлоатация, поддържане, ремонт и инвестиции, оптимизиране на административните и непроизводствени разходи.

- *Амортизации.* Отчетени са 202 512 хил. лв. Спрямо 2017 г. разходите за амортизации увеличени с 14 673 хил. лв. (7,8%), в резултат от въвеждане в експлоатация на новоизградени активи.

- *Разходи за персонал.* Разходите за възнаграждения и осигуровки за 2018 г. са 185 692 хил. лв., което е с 14 412 хил. лв. (8,4%) повече от отчетените за 2017 г.

Съгласно договореното в КТД е променена минималната основна заплата за предприятието, съобразно нарастването на минималната работна заплата за страната. Средната брутна месечна работна заплата за 2018 г. е 1 032,52 лв и спрямо отчетената за 2017 г. от 914,03 лв. е увеличена със 118,49 лв. (13%).

Средният списъчен брой на персонала (без лица в отпуск по майчинство) е 11 187 броя, като се отчита намаление със 173 средно списъчни бройки спрямо 2017 г.

- *Други разходи.* Отчетени са 42 046 хил. лв. и включват разходи за служебни пътувания и командировки, работно и униформено облекло, охрана на труда, брак на дълготрайни активи, 50% от получените наеми, балансова стойност на продадени активи и други разходи за дейността.

Значителното увеличение на другите разходи за дейността в сравнение с 2017 г. е в резултат от осчетоводяване на разход в размер на 27 834 хил. лв. в изпълнение на арбитражно решение. Върховния касационен съд на Република България със свое Решение № 165 от 31.10.2018 г. постановява изпълнение на Решение от 01.12.2017 г. на Арбитражния съд при Българската търговско-промишлена палата (АС при БТПП) по международно арбитражно дело № 82/2015 г., с което ДП НКЖИ е осъдена да заплати на „ПОРР Бай“ ГмбХ и ДЗЗД Консорциум „Железопътна инфраструктура 2011“ вреди и пропуснати доходи, във връзка с изпълнение на *Договор № 3889/19.01.2012 г.* Посочената сума включва също и разходи за лихва за забава, както и разноски за арбитражно производство.

Финансови разходи

Отчетените финансови разходи са в размер на 164 хил. лв. (в т.ч. 139 хил. лв. разходи за лихви по планове с дефинирани доходи), срещу 260 хил. лв., отчетени за 2017 г. (в т.ч. 160 хил. лв. разходи за лихви по планове с дефинирани доходи).

Анализ на вземанията и задълженията

Вземанията на Компанията към 31.12.2018 г. по балансова стойност са в размер на 112 400 хил. лв., като спрямо началото на годината са увеличени с 2 914 хил. лв. (2,7%) в резултат от увеличение на вземанията от клиенти и доставчици. От тях 80 809 хил. лв. са вземания от неизплатени инфраструктурни такси и други услуги от „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дъщерните му дружества като спрямо началото на годината тези вземания са увеличени с 976 хил. лв.

Задълженията на Компанията към 31.12.2018 г. са в размер на 283 699 хил. лв. в т.ч. до 1 година 107 069 хил. лв. Към 30 юни 2018 г. по бюджета на МТИТС са погасени задълженията по безвъзмездно предоставените средства в размер на 35 000 хил. лв. по ПМС № 271/06.10.2015 г.

ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура““ приключва 2018 г. със счетоводна загуба в размер на 84 877 хил. лв., преди влияние на данъци и след данъци – загуба в размер на 81 648 хил. лв.

Информация за сключени големи сделки между свързани лица през 2018 г.

Свързаните лица на ДП НКЖИ включват едноличният собственик, асоциирани предприятия, ключовият управленски персонал и държавни предприятия, с които е под общ правителствен контрол чрез Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, което упражнява правата на собственик на капитала на тези дружества. Ако не е изрично упоменато, транзакциите със свързани лица не са извършвани при специални условия и не се предоставят или получават никакви гаранции.

През 2018 г. извършените сделки, са както следва:

Сделки с дъщерни предприятия

- „ТРЕН“ ЕООД – продажба на услуги за 7 хил. лв. Разпределени дивиденди – 239 хил. лв.

Сделки с асоциирани предприятия

- „фьосталпине ФАЕ София“ ООД – извършени услуги за 36 хил. лв., получени стрелкови части и други за 3 948 хил. лв. Разпределени дивиденди – 409 хил. лв.

Сделки с други предприятия под общ контрол

- „Холдинг БДЖ“ ЕАД – продажба на стоки и услуги (ползвани площи и др. услуги) за 585 хил. лв., покупки на стоки и услуги за 237 хил. лв.
- „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси, разпределение тягова ел. енергия, ползвани площи) за 54 645 хил. лв., покупка на стоки и услуги (жп карти и др. услуги) за 5 624 хил. лв.
- „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД – продажба на стоки услуги (инфраструктурни такси, разпределение тягова ел. енергия, ползвани площи и др. услуги) за 26 754 хил. лв., покупки на стоки и услуги (превози и др. услуги) за 4 046 хил. лв.
- ДП „ТСВ“ – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси и др. услуги) за 198 хил. лв., покупки на стоки и услуги (строителни услуги и ремонти) за 4 414 хил. лв.

Сделки с ключов управленски персонал

- Ключовият управленски персонал включва членовете на Управителния съвет и на Одитния комитет на ДП НКЖИ и Генералния директор на Компанията. Доходите на ключовия управленски персонал, са както следва: заплати и други краткосрочни доходи в размер на 153 хил. лв. и осигуровки в размер на 18 хил. лв.

Значими финансови показатели за дейността на ДП НКЖИ

Приходи от продажби на услуги – за 2018 г. реализираните приходи са в размер на 105 374 хил. лв. Спрямо 2017 г. се отчита намаление с 2 937 хил. лв.

Оперативни разходи – за 2018 г. оперативните разходи са в размер на 307 446 хил. лв. Спрямо 2017 г. са увеличени с 43 948 хил. лв.

ЕВИТДА – Оперативната печалба преди лихви, данъци и амортизации е отрицателна величина в размер на 167 656 хил. лв., като в сравнение с 2017 г. нараства с 43 691 хил. лв.

ЕВИТ – Оперативната печалба преди лихви, данъци е отрицателна величина в размер на 370 168 хил. лв., като в сравнение с 2017 г. нараства с 58 364 хил. лв.

Паричен поток – (чиста печалба + амортизации) е в размер на 284 160 хил. лв. и нараства с 44 614 хил. лв. в сравнение с 2017 г.

Собственият капитал намалява от 1 459 833 хил. лв. към 31.12.2017 г. на 1 371 672 хил. лв. към 31.12.2018 г. Намалението на собственият капитал е вследствие от отчетения негативен финансов резултат за отчетния период.

Таблица 6

	Отчет към 31.12.2018	Отчет към 31.12.2017 преизчислен	Абсолютно изменение (2018-2017)	Индекс 2018-2017
Обща ликвидност	3,23	4,34	-1,11	0,74
Бърза ликвидност	2,65	3,42	-0,77	0,77
Абсолютна ликвидност	1,640	1,810	-0,17	0,91
Финансова автономност (коэффициент на глатежеспособност)	3,38	3,57	-0,19	0,95
Коэффициент на задлъжнялост	0,30	0,28	0,02	1,07
Оборот на вземанията от клиенти (гъпи)	1,29	1,34	-0,05	0,96
Период на събиране на вземанията от клиенти	280дни	268дни	12дни	1,04
Период на погасяване на задълженията по доставката	13дни	21дни	-8дни	0,62
Времетраене на един оборот на материалните запаси	187дни	172дни	15дни	1,09
Брой на оборотите на материалните запаси	1,93	2,10	-0,17	0,92
Заетост на материалните запаси	0,52	0,48	0,04	1,08
Рентабилност на приходите от продажби	-0,67	-0,41	-0,26	1,63
Нетна рентабилност на собствения капитал	-0,060	-0,030	-0,03	2,00
Рентабилност на активите	-0,020	-0,010	-0,01	2,00
Ефективност на разходите от оперативна дейност	0,83	0,88	-0,05	0,94
Ефективност на приходите от оперативна дейност	1,21	1,14	0,07	1,06
Нетен оборотен капитал	247 208	227 214	19 994	1,09
Зает капитал	4 191 737	4 108 031	83 706	1,02
Дългосрочни пасиви	2 820 065	2 648 198	171 867	1,06
Чиста стойност на активите	1 371 672	1 459 833	-88 161	0,94

Изменението на финансовите показатели на ДП НКЖИ през 2018 г., е както следва:

- **Показателите за ликвидност** за двата периода показват добро равнище на общата, бързата и абсолютната ликвидност. ДП НКЖИ разполага с повече краткотрайни активи, които може да използва за погасяване на текущите си задължения.

- **Показателят за финансова автономност** и за двата периода показва финансова стабилност и относителна независимост по отношение на кредиторите.

- **Показателите за рентабилност** са отрицателни величини, тъй като финансовият резултат и за двете години е загуба.

- **Текущите активи** превишават текущите пасиви и компанията има наличие на оборотен капитал.

- За 2018 г. е **увеличен периодът на събиране на вземанията от клиенти** с 12 дни (от 268 на 280 дни).

- **Периодът на погасяване на задълженията към доставчици** е намален с 8 дни (от 21 на 13 дни). ДП НКЖИ изпълнява големи инвестиционни проекти, финансирани от ЕСИФ, Механизъм за свързване на Европа, както и инвестиционна програма, финансирана от държавния бюджет. Над 79% от задълженията към доставчици са със срок на възникване до 3 месеца и имат текущ характер.

С оглед недопускане забавяне на плащанията във времето е създадена финансово-оперативна организация за съгласуване нивото на извършена работа и преглед на всички текущи документи.

- При краткотрайните материални активи се отчита **увеличение на времетраенето на оборота на материалните запаси** с 15 дни.

VIII. БЪДЕЩО РАЗВИТИЕ НА ДП НКЖИ

Очакваното развитие на ДП НКЖИ е основано на приетите от Управителния съвет на Компанията: Бизнес план за 2019 г., Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2019 г., Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за периода 2019-2023 г.

Очаквано финансово състояние на Компанията за 2019 г.:

- Увеличение на приходите от дейността през 2019 г. спрямо отчетените за 2018 г., вследствие на прогнозирано увеличение на приходите от продажби на услуги и приходите от финансираня в частта на финансираня за нетекущи активи.

- Увеличение на приходите от инфраструктурни такси планирани на база графика за движението на влаковете 2018/2019 г., при очакван лек ръст на превозите и запазване на размера на ставките за инфраструктурни такси.

- Увеличение на приходите от разпределение на тягова електрическа енергия при разчетен лек ръст на обема на превозите и цена за тягово разпределение от 146,73 лв./MWh до м. юни и 160,00 лв./MWh от м. юли до края на годината.

- Намаление на разходите за дейността спрямо отчетените за 2018 г., главно от намаление на другите разходи и на разходите за материали. Планиран е ръст на разходите за външни услуги, амортизации, възнаграждения и осигуровки на персонала.

- Подобряване на финансовите показатели в т.ч.: по-добро равнище на показателите за ликвидност, на производителността на едно лице.

- Разчетен финансов резултат за 2019 г. – счетоводна загуба в размер на 59 000 хил. лв.

В изпълнение на чл. 25, ал. 1 от ЗЖТ държавата участва във финансирането на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Със Закона за Държавния бюджет на Република България за 2019 г., (обн. ДВ, бр.103 от 13.12.2018 г.) и ПМС № 344 от 21.12.2018 г. за изпълнение на ДБ, (обн. ДВ, бр. 107 от 28.12.2018 г.) на ДП НКЖИ са предоставени 120 000 хил. лв. капиталов трансфер и 145 000 хил. лв. субсидия.

Инвестиционната програма, одобрена от Управителния съвет на Компанията за 2019 г. предвижда разходи общо в размер на 697 043 хил. лв. в т.ч.: 120 000 хил. лв. финансирани от държавния бюджет и 577 043 хил. лв. с ДДС финансирани от ЕСИФ за проекти по ОПТТИ и МСЕ.

инж. Красимир Гапукчински
 Генерален директор

Лидия Давидова
 Главен счетоводител

Дата на съставяне: 28 март 2019 г.



НЕФИНАНSOVA ДЕКЛАРАЦИЯ
на
ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ
„НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
за 2018 г.

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

Настоящата Нефинансова декларация е неразделна част от Доклад за дейността през 2018 г. на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и е изготвена, съгласно разпоредбите и в съответствие с изискванията на:

- чл. 41 за изготвяне на Нефинансова декларация по чл. 48 от Закона за счетоводството (ЗСч), изм. и доп. ДВ бр. 13 от 12.02.2019 г.;
- Указание на Министерство на финансите от 21.12.2017 г. с Изх. № УК-3, относно прилагане на глава седма „Годишни доклади“, раздел трети „Нефинансова декларация“ и раздел четвърти „Консолидирана нефинансова декларация“ от ЗСч;
- чл. 1 от Директива 2014/95/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за изменение на Директива 2013/34/ЕС по отношение на оповестяването на нефинансова информация и на информация за многообразието от страна на някои големи предприятия и групи.

При избора на подход за изготвянето на нефинансовата декларация, ръководството се позовава на рамки, които най-пълно отговарят на политиката на предприятието по отношение на дейностите, осъществявани в областта на екологията, социалните въпроси и тези, свързани със служителите, правата на човека и борбата против корупцията, като:

- Ръководство за отчетността в областта на устойчивото развитие на Глобалната инициатива за отчетността (Global Reporting), чиято структурата е предназначена да служи като еталон за отчитане на икономическото, екологичното и социалното представяне на организациите;
- Глобален договор на ООН ((UN) Global Compact), който призовава компаниите да възприемат, подкрепят и приложат в своята сфера на влияние, сбор от ценности, разделени в четири основни категории – права на човека, трудови норми, околна среда и антикорупция;

Информацията, съдържаща се в Нефинансовата декларация е насочена да задоволи интереса на заинтересовани страни, като: инвеститори, работници, потребители, доставчици, клиенти, местни общности, публични органи, уязвими групи, социални партньори и гражданското общество.

2. БИЗНЕС МОДЕЛ

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ, „Компанията“, „предприятието“) съществува от 01.01.2002 г., създадено при преобразуването на Национална Компания „Български държавни железници“ и образувано на основание чл. 9, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон.

ДП НКЖИ е „Предприятие от обществен интерес“, съгласно § 1 т. 22 от Допълнителните разпоредби на ЗСч. Компанията е основен управител на железопътната инфраструктура в Република България.

Едноличен собственик на капитала на Компанията е Българската държава, чрез Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

✓ Органи на управление

Органите на управление на ДП НКЖИ, съгласно ЗЖТ са: Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията; Управителният съвет; Генералният директор.

ДП НКЖИ се управлява от Управителен съвет и се ръководи и представлява от Генерален директор.

✓ Предмет на дейност

Основният предмет на дейност на Компанията е: осигуряване на равнопоставени условия при използването на инфраструктурата от лицензирани превозвачи; извършване на дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура; развива транспортните връзки и сътрудничеството с другите жп администрации; управление на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност; приемане и изпълнение на всички заявки, произтичащи от задълженията за обществени услуги; осъществяване на инвестиционна политика при развитието и модернизацията, поддържането и ремонта на железопътната инфраструктура за реализация на европейските критерии и стандарти и др.

ДП НКЖИ организира дейността си в съответствие с 5-годишен договор с държавата по чл. 25 (1) от ЗЖТ, дългосрочна програма за развитие на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура по чл. 27 от ЗЖТ, годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура по чл. 28 от ЗЖТ, годишен бизнес план за дейността. Компанията организира цялостната си дейност въз основа на проучвания, прогнози и програми за развитие на железопътната инфраструктура в съответствие с този договор.

Дейностите в ДП НКЖИ са регламентирани от Закона за железопътния транспорт, подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане, международните споразумения за железопътни превози, по които Република България е страна и са съобразени с изискванията на директивите и Регламентите на Европейската комисия. Съгласно действащото законодателство на Компанията е възложено стопанисването и управлението на предоставените ѝ активи – публична и частна държавна собственост.

✓ Международно сътрудничество

ДП НКЖИ осъществява международно научно-техническо сътрудничество чрез участието си в: Международен съюз на железниците (UIC); Югоизточна регионална група (SERG); Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER); Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД); Организацията на европейските

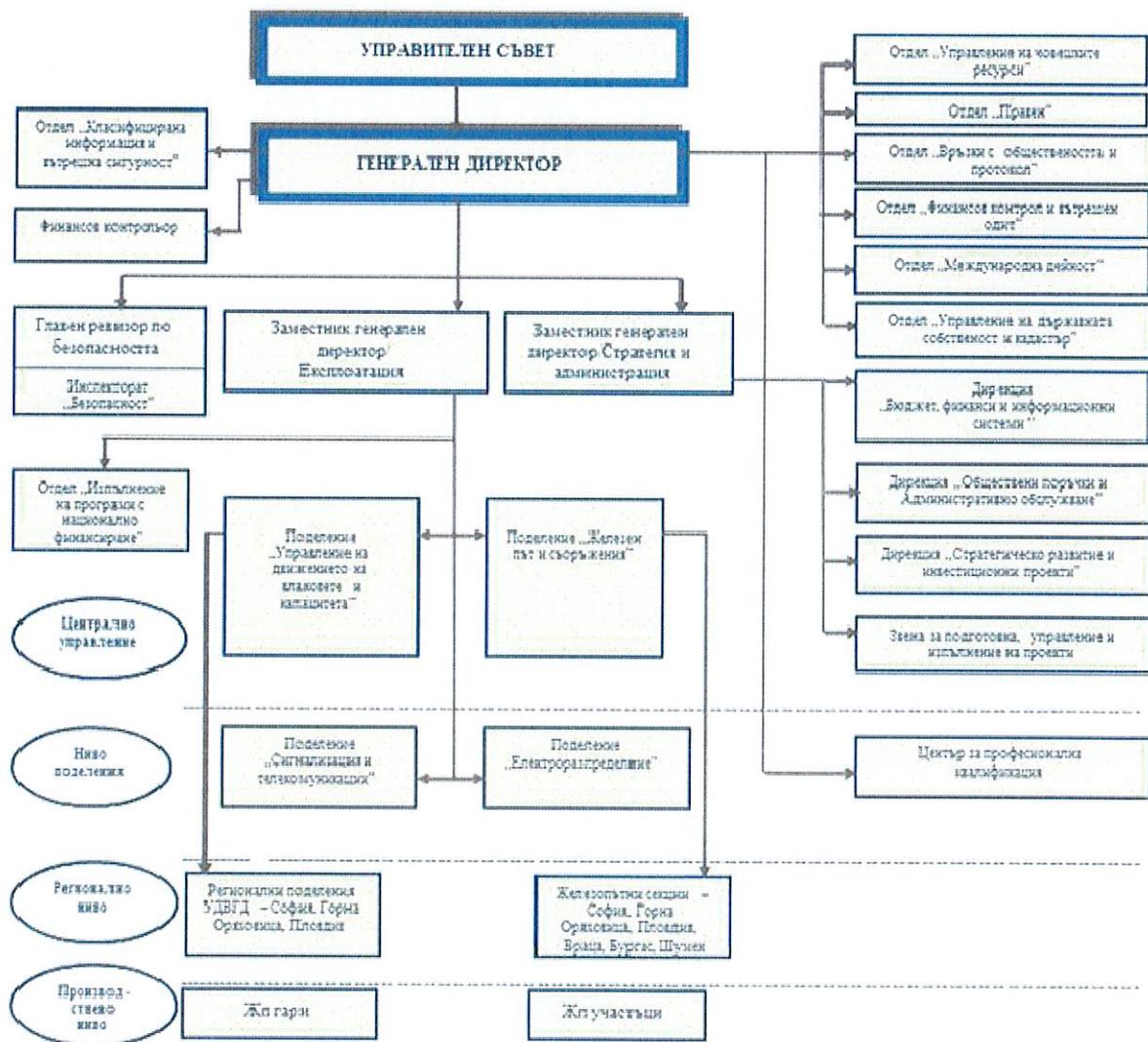
управители на железопътна инфраструктура „Rail Net Europe“ (RNE); Товарен железопътен коридор № 7 „Ориент/Източно-Средиземноморски“ (OEM); Товарен железопътен коридор №10 – Алпийско-Западно Балкански (ТЖК 10); Платформа на железопътните инфраструктурни мениджъри в Европа (PRIME); Асоциация Коридор 10 Плюс. Управителят на инфраструктурата развива двустранно сътрудничество с чуждестранни администрации с цел повишаване ефективността на железопътните превози.

2.1 ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА ДП НКЖИ

Структурата и организацията на работа в ДП НКЖИ, са определени чрез:

- Правилник за устройството и дейността на ДП НКЖИ;
- Статут и правилници за дейността на дирекции/поделиния/отдели одобрени от Генералния директор.

Организационно-управленска структура на ДП НКЖИ към 31.12.2018 г.:



2.2 ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ДП НКЖИ

Стратегическият документ на Европейския съюз (ЕС), който очертава тенденциите в развитието на железопътния транспорт в Съюза, е десетгодишната стратегия за растеж „Европа 2020“: Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж. Стратегията предлага конкретни действия на европейско и национално ниво за постигане на високи нива на заетост, нисковъглеродна икономика, социална и териториална кохезия.

✓ **Основните цели за развитие на ДП НКЖИ** са обосновани от трите основни принципа, заложи в Европа 2020, а именно:

- **Устойчивост:** на поддръжката; на изпълнението на планираните етапи за постигане на изискванията на техническата спецификация за оперативна съвместимост; финансова устойчивост;

- **Безопасност и екология:** намаляване на газовите емисии, чрез електрификация и/или подновяване на контактна мрежа; модернизация на тяговите подстанции; намаляване броя на инцидентите по вина на Управителя на инфраструктурата, чрез модернизация на осигурителните системи и въвеждане на контролни точки и система за управление на влаковата работа;

- **Ефективност:** въвеждане на интелигентни транспортни системи за управление движението на влаковете; намаляване на разходите за експлоатация и поддръжане; увеличение на капацитета; постигане на достъпна среда за хора в неравностойно положение.

✓ В ролята си на Бенефициент, ДП НКЖИ изпълнява значителен брой проекти с финансиране от Европейската комисия по различни програми и фондове, като очакваният ефект от изпълнението на проектите ще се изрази в постигане на заложените приоритети в тях, а именно:

- **ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.**, чиято обща цел е „Развитие на устойчива транспортна система“. Тя съответства на целите на Стратегия „Европа 2020“, както и на целите на Националната програма за реформи и на Националната програма за развитие: България 2020. Програмата ще спомогне за постигане на основните цели – тематична цел № 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и отстраняване на „тесните места“ в ключовите мрежови инфраструктури“ и тематична цел № 4 „Подкрепа за преминаването към нисковъглеродна икономика във всички сектори“ – чрез реализиране на съответните инвестиционни приоритети.

- **Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)** като инструмент за финансиране и прилагане на европейската политика в областта на инфраструктурата, подкрепя иновациите в транспортната система, с цел подобряване на инфраструктурата, намаляване въздействието на транспорта върху околната среда, повишаване на енергийната ефективност и безопасността.

✓ **Основните приоритети**, към които ДП НКЖИ се стреми са следните:

- Пазарна ориентация на Компанията и политика за утвърждаването ѝ като обществено отговорна организация;

- Изграждане на конкурентоспособна организация и търговско ориентирано предприятие;

- Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Модернизиране и привеждане на железопътната инфраструктура в съответствие с европейските стандарти за безопасност;
- Висок професионален кадрови потенциал;
- Осигуряване на качествен и леснодостъпен жп транспорт (премахване на транспортни бариери) за хора в неравностойно положение.

2.3 СТРАТЕГИЯ НА ДП НКЖИ

Основният документ, който очертава стратегическата рамка на развитие на транспортната система в Република България е **Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г.** Стратегията определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, вкл. приоритети за инвестиции в основната и широкообхватната Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) и във второстепенната свързаност.

В изпълнение на Интегрираната транспортната стратегия до 2030 г., в края на разглеждания период Република България трябва да притежава по - конкурентоспособна, финансово стабилна, безопасна и сигурна железница, която да удовлетворява потребностите на населението за качествен транспорт и да допринася за развитието на бизнеса в страната.

- Повишаване на конкурентоспособността (по отношение на качество и ефективност);

- ✓ Провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване на потребностите на клиентите от качествено обслужване – сигурност, надеждност, целогодишност и екологичност на предоставяните услуги;

- Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията;

- Въвеждане и предоставяне на нови услуги и дейности;

- Привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси;

- Провеждане на гъвкава тарифна политика;

- Приложение на фирмена програма за управление на отпадъците на ДП НКЖИ;

- Обучение на персонала и повишаване на административния капацитет;

- ✓ Сътрудничество с управителите на инфраструктура на европейско равнище, както и с техните потребители.

ДП НКЖИ извършва дейността си в съответствие с провежданата от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията *политика в областта на транспорта* и включените в обхвата на политиката *бюджетни програми* „Развитие и поддръжка на транспортната инфраструктура“ и „Организация, управление на транспорта, осигуряване на безопасност, сигурност и екологосъобразност“.

2.4 ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА ДП НКЖИ

В качеството си на основен управител на железопътната инфраструктура на Република България ДП НКЖИ предоставя по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия, включително лицензирани превозвачи равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги.

✓ **Условията и редът за достъп и използване на железопътната инфраструктура** на територията на Република България са регламентирани в Закона за железопътния транспорт и Наредба № 41/2001 за достъп и ползване на железопътната инфраструктура.

Съгласно тези документи, превозвачите заплащат инфраструктурни такси за използване на железопътната инфраструктура и цени за допълнителни и съпътстващи услуги.

✓ **Определянето на таксите събирани от ДП НКЖИ** се основава на принципите залегнали в законовата нормативна рамка и са съобразени с изискванията на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство, Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията, относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга и Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 година относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги.

✓ **Инфраструктурните такси за достъп и използване на железопътната инфраструктура** са установени от управителя на инфраструктурата (УИ) съобразно Методика, приета с ПМС №92 от 04.05.2012 г. и одобрена от Министерския съвет, по предложение на Министъра на транспорта, съгласувано с регулаторния орган Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

Политиката за инфраструктурните такси на Управителя на железопътната инфраструктура в Република България е представена подробно в Референтния документ за състоянието на железопътната мрежа на ДП НКЖИ, публикуван на страницата на Компанията.

✓ Железопътните превозвачи, заплащат на управителя на железопътната инфраструктура утвърдена **цена за разпределение на тягова електрическа енергия** по разпределителните мрежи на железопътния транспорт. В изпълнение на Закона за енергетика, Правилата за търговия с електрическа енергия и лицензионните изисквания са сключени отделни договори с всички опериращи на територията на Република България железопътни превозвачи за предоставяне на услугата „разпределение на тягова електрическа енергия“. Цените за тяговата електроенергия се определят в съответствие със Закона за Енергетиката и Решение на Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР).

✓ За изчисляването на инфраструктурните такси, които да са в съответствие с новото законодателство на ЕС (Директива 2012/34/ЕС и Регламента за изпълнение 2015/909/ЕС за железопътния сектор), както и с българското законодателство след транспонирането на Директивата, през 2018 г. ДП НКЖИ изготви **Проект на методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура.**

С новата методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура се цели да се регламентират условията и реда за формиране и определяне размера на ставките на инфраструктурните такси за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, в зависимост от пазарния сегмент, брутното тегло на подвижния състав, неговото основно натоварване и скоростта на движение на съответния влак, както и от действително разпределената и потребена електрическа енергия по преносната мрежа.

Новата Методика въвежда два компонента за формирането на таксата и определянето на размера на ставките на инфраструктурната такса:

- **Инфраструктурна такса за преминаване по железен път** – изчислява се на влаккилометър и зависи от действително преминалите километри, пазарния сегмент, групите железопътни участъци, групите влакове и изолирани возила, техния вид и категория;

- **Инфраструктурна такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия** – изчислява се на мегаватчас (MWh) и зависи само от действително разпределената и потребена електрическа енергия по преносната мрежа на управителя на инфраструктурата.

С приемането на новата Методика ще се гарантира прилагането на ценова политика, която изисква справедливо разпределяне на таксите между пътническия и товарния транспорт на базата на ефективни, прозрачни и недискриминационни принципи и ще се осигури ефективно управление, поддържане и развитие на железопътната инфраструктура.

Съгласно чл. 25 ал. 1 от ЗЖТ държавата участва във финансирането на дейностите по поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура, като размерът се определя в рамките на 5-годишен договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, от една страна и ДП НКЖИ, от друга. Първият договор е подписан на 28.12.2005 г.

В изпълнение на Договора с държавата Управителят на инфраструктурата извършва дейности по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, включително в създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително-мобилизационни мероприятия в съответствие с Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за период от пет години и Годишна програма, която определя обема на дейността за съответната година.

Със Закона за държавния бюджет (ЗДБ) ежегодно на ДП НКЖИ се предоставя капиталов трансфер за ремонт и придобиване на дълготрайни материални активи (ДМА) и субсидия за текуща дейност. Със средствата от държавния бюджет се покриват само разходи, свързани с изпълнението на възложените от държавата дейности.

Значителна част от инвестициите, необходими за изграждане и модернизация на железопътна инфраструктура се осигуряват по Европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ). ДП НКЖИ е Бенефициент по Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. (ОПТ), Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. (ОПТТИ), Механизъм за свързване на Европа (МСЕ).

3. ФИРМЕНИ ПОЛИТИКИ

3.1 ПОЛИТИКА ПО КАЧЕСТВО

ДП НКЖИ прилага „Система за управление на качеството по международния стандарт ISO 9001:2015“, с която следва политика по качество, ориентирана към осигуряване използването на железопътната инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия. Политиката по качеството осигурява рамка за създаване и преглеждане на конкретни цели на Управлението и е насочена към удовлетворяване на изискванията на всички външни и вътрешни заинтересовани страни:

- Клиенти;
- Работна и обществена среда;
- Човешки ресурс;
- Доставчици;
- Собственик – Държавата;
- Контролни органи и финансови институции.

Ръководството на ДП НКЖИ е ангажирано с непрекъснато подобряване на системата за управление на качеството, чрез личното си участие, ангажимент и отговорност за удовлетворяване на приложимите изисквания към дейността на ДП НКЖИ и последователно прилагане на Системата за управление на качество, съгласно изискванията на БДС EN ISO 9001:2015.

3.2 ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА

В съответствие с Организационно-управленската структура на ДП НКЖИ, към Главният ревизор по безопасността е създадена Инспекция „Екология“, която провежда екологична политика в Компанията, като контролира, координира и ръководи екологичната дейност. Инспекция „Екология“ следи за спазване на държавната политика в областта на околната среда, осъществявана от Министерство на околната среда и водите, Изпълнителна агенция по околна среда и водите, Регионалните инспекции по околна среда и водите, Басейновите дирекции и Дирекциите на националните паркове и оказва съдействие при осъществяване на дейността им в поделенията на ДП НКЖИ. От 2018 година Компанията подава информация към Българска Агенция по Безопасност на Храните (БАБХ), относно националния план за действие за устойчива употреба на пестициди в Република България.

Влияние на дейността на ДП НКЖИ за осъществяване на целите на политиката по опазване на околната среда, за ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората.

1. Опазване чистотата на атмосферният въздух.

Поради специфичната дейност в ДП НКЖИ замърсяването на въздуха е минимално. Като отговорно предприятие остарелите автомобили се подменят с нови. Замърсяване на въздуха с прахови емисии и отработени газове от строителните и транспортни машини се наблюдава при изграждане, ремонт и/или рехабилитация на железопътната инфраструктура. По време на експлоатацията на железопътната инфраструктура не се наблюдава замърсяване на въздуха.

2. Дейността на Компанията не води до замърсяване на водите.

3. Оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) и екологична оценка на плановете и програми.

Сред основните административно-регулативни инструменти, предвидени в Закона за опазване на околната среда (ЗООС), са провежданите процедури по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) и екологичната оценка на плановете и програми. Всеки проект или дейност, посочени в съответното приложение към Закона за опазване на околната среда (Приложение № 1), които биха могли да въздействат върху един или няколко компонента на околната среда, е предмет на задължителна процедура по ОВОС. Дейностите, включени в Приложение № 2 към ЗООС, подлежат на преценка относно необходимостта от ОВОС. При изготвяне на инфраструктурните проекти, задължително се извършват горепосочените процедури с цел опазване на околната среда.

4. Управление на отпадъците.

В изпълнение на Закона за управление на отпадъците (ЗУО) в подразделенията на ДП НКЖИ се извършва временно съхранение на отпадъците. Обособени са 143 бр. площадки за временно съхраняване на отпадъци (ПВСО), на мястото на генерирането им, в съответните регионални подразделения. Генерираните отпадъци се съхраняват временно и след натрупване на количества се предават по договор на лица, притежаващи необходимия документ по чл. 35 от ЗУО.

5. Намаляване на шумовото натоварване.

ДП НКЖИ ще продължи с досегашната си практика при изграждане, ремонт, реконструкция и/или модернизация на железния път да намалява шумовото натоварване чрез: полагане на нови типове конструкции на горно строене на железния път с използване на еластични скрепления, еластомерни демпфериращи подложки; полагане на безнаставов релсов път, на нови лубрикатори за релси; шлайфане на релсите с цел премахване на вълнообразно износване; полагане на стрелки за високоскоростно движение, на еластични прелезни настилки; замяна на метални мостови конструкции без баластово легло; изграждане на шумозаглушителни и предпазни стени.

6. Енергийна ефективност

По отношение на енергийната ефективност, при ремонтите на сградния фонд в гарите се подновява изцяло дограмата с нова алуминиева дограма. Санират се всички части на сградата и се изграждат топлоизолационни окачени тавани, които намаляват светлата височина на сградата и увеличават топлината в нея.

7. Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората

Комплексното изпълнение на мерките по тази приоритетна дейност ще допринесе за устойчивото развитие на транспортния сектор в съответствие с политиките на ЕС. Основната цел, която трябва да бъде постигната в периода 2017 - 2020 г. е изграждането на устойчива транспортна система, отговаряща на икономическите, социалните и екологични потребности, която да е напълно интегрирана и конкурентоспособна.

Тенденцията, която се наблюдава в транспортната политика на Общността, е към развитие на транспортните мрежи при следване на принципите на интермодалността. Чрез прилагането им се цели да се подобри ефективността на всеки вид транспорт и да се преодолеят пречките пред оперативната съвместимост между различните видове транспорт, за да се подпомогне мобилизирането на резервите в производителността на транспортните системи в Европа и тяхното насочване към устойчиво развитие, а чрез комодалността се цели да се търси баланс между икономическите интереси и грижата за околната среда.

Провежданата политика се основава на Пътна карта за постигане до 2050 г. на конкурентоспособна икономика с ниска въглеродна интензивност, като една от целите е свързана с климата и енергетиката: държавите-членки са поели ангажимент до 2020 г. да намалят емисиите на парникови газове с 20%, да увеличат с 20% дела на възобновяемите енергийни източници в своя енергиен баланс и да постигнат целта за 20%-но спестяване на първична енергия. Изпълнението на стратегическия план за енергийни технологии е изключително важно за реализацията на основните етапи възможно най-икономически ефективно и за постигане на максимални ползи за производствените отрасли в ЕС.

Съгласно изискванията на екологичното законодателство, ДП НКЖИ изготвя следните документи:

- Сертификати за произход на отпадъците, генерирани от дейността на Компанията, които са неразделна част от договорите за продажба;
- Работни листа за класификация на отпадъците;
- Годишни отчети за генерираните количества отпадъци по отчетни книги, за всеки отпадък и за всяка една обособена площадка;
- Годишен отчет относно количества SF6 /елегаз/, съдържащи се в комутационна апаратура за високо напрежение;
- Идентификационни документи при транспортиране на опасни отпадъци.

ДП НКЖИ като възложител на строително-монтажни работи (СМР) съгласува и следи за изпълнение задължението на изпълнителя към изготвеният План за управление на строителните отпадъци с обхват и съдържание, определени от *Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали (Наредбата)*, при:

- Възлагане на обществени поръчки за проектиране и изпълнение на строежи, с изключение на премахване на строежи, в документацията за избор на изпълнител и в договори за възлагане се включват задължения към участниците в строително-инвестиционния процес за спазване на изискванията за изпълнение на целите за рециклиране и оползотворяване на строителните отпадъци и изискването за влагане на рециклирани строителни материали и/или оползотворяване на строителни отпадъци в обратни насипи;

- При обществени поръчки за строително-монтажни работи и премахване на строежи, в документацията за избор на изпълнител и в договори за възлагане се включва задължение към изпълнителя за изготвяне на План за управление на строителните отпадъци в обхват и съдържание, определени с Наредбата.

В изпълнение на **Националната програма за статистически изследвания и изискванията на Европейския съюз**, ДП НКЖИ ежегодно отчита:

- Емисии в атмосферния въздух;
- Разходи за опазване и възстановяване на околната среда;
- Движение на дълготрайните материални активи с екологично предназначение;
- Водопотребление.

3.3 СОЦИАЛНА ПОЛИТИКА

ДП НКЖИ провежда последователна социална политика спрямо работещите, следвайки Годишна социална програма, договорена в Колективния трудов договор на компанията, която включва:

- Осигуряване на ваучери за храна;
- Осигуряване на социална сума срещу ползване на отпуск;
- Отпускане на социални помощи на затруднени работници и служители;
- Възстановяване в почивни бази;
- Осигуряване на възможност за безплатно пътуване по железопътната мрежа;
- Допълнително пенсионно осигуряване.

3.3.1 ПОЛИТИКА ПО ОТНОШЕНИЕ НА СЛУЖИТЕЛИТЕ

Политиката по отношение на служителите е разписана като **ангажимент на работодателя** в Колективния трудов договор на компанията, като:

- Създаване на здравословен социален климат;
- Социална сигурност на работещите и устойчива заетост;
- Повишаване ролята и ефективността на социалния диалог със синдикатите и представителите на работниците и служителите;
- Въвеждане на мерки за по-добър баланс на трудовия и личен живот;
- Отговорна комуникация и потребности към работещия;
- Равенство между половете и защита от насилие на работното място.

3.3.2 РАВНОПОСТАВЕНОСТ И ЗАЧИТАНЕ НА ЧОВЕШКИТЕ ПРАВА

В Колективния трудов договор **работодателят е гарантирал** прилагането на:

- Принципа на равнопоставеност на половете по отношение на заплащането на труда, достъп до обучение и кариерно развитие. ДП НКЖИ разглежда като предпоставка за устойчив бизнес успеха действащата политика на равни възможности от 2014 г., която осигурява равно третиране и равни възможности за служителите;
- Нулева толерантност от страна на работодателя към прояви на физически, психически и сексуален тормоз на работното място;
- Превенция на стреса.

3.3.3 ЗДРАВЕ И БЕЗОПАСНОСТ ПРИ РАБОТА

Осигуряването на здравословни и безопасни условия на труд се осъществява в съответствие на оценката на риска за здравето и безопасността на работещите и при необходимост се планират и прилагат превантивни мерки и методи на работа. Те осигуряват подобряване нивото на защита на работещите, както и интеграция на всички дейности и структурни звена в предприятието. В Програма 2018 г. са планирани за приложение подходящи мерки за предотвратяване на риска, като са степенувани по приоритети, с цел неговото намаляване или ограничаване.

За определяне на приоритетите са спазени следните основни критерии:

- сериозност на вредата, която може да възникне от идентифицираната опасност;
- брой лица, които могат да бъдат засегнати от опасността.

Реализират се мерки в следните приоритетни области: управление на професионалните рискове; ефективно прилагане на законодателството в областта на безопасните и здравословни условия на труд; изграждане на поведение в участниците в трудовия процес, насочено към опазване на здравето и повишаване работоспособността.

Дейността по осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в ДП НКЖИ се осъществява системно, като процес на постоянно подобряване на работната среда. Осъществява се политика на преминаване от ниво на безопасност съответстващо на минималните изисквания към по-високи нива на защита, които водят до минимизиране и ограничаване на рисковете, оптимизиране условията на труд, създаване на предпоставки за удовлетвореност от труда.

Службата по **трудова медицина** към ДП НКЖИ осъществява функции и задачи, произтичащи от Закона за здравословни и безопасни условия на труд (ЗЗБУТ) и Наредба № 3/25.01.2008 г., които са насочени към консултиране и подпомагане директорите на поделения в ДП НКЖИ за прилагане на ефективни подходи и действия за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд.

Изпълнението на изискванията на Наредба № 11 от 21.12.2005 г. за определяне на условията и реда за осигуряване на **безплатна храна** и/или добавки към нея са разписани като ангажимент на работодателя в Колективния трудов договор на компанията. Работодателят осигурява безплатна храна, тонизиращи и ободряващи напитки на персонала работещ при определени условия на труд.

Работодателят осигурява, за сметка на предприятието, снабдяването и всички дейности по поддържането на **лични предпазни средства**, в т.ч. специално работно облекло, съгласно изискванията на Наредба № 3 от 19.04.2001 г., както и **работно**, и **униформено** облекло, съгласно изискванията на Наредбата за безплатното работно и униформено облекло от 20.01.2011 г.

3.3.4 ПРОФЕСИОНАЛНО РАЗВИТИЕ

ДП НКЖИ провежда политика по осигуряване на квалифициран и компетентен персонал със съответно образование, обучение и квалификация, чрез разписани процедури за набиране и подбор на кадри, оценка на работниците и служителите и ежегодно планиране на нуждите от персонал.

Компанията извършва вътрешнофирмено професионално обучение по утвърдена годишна **Програма за провеждане на курсове за професионално обучение в Центъра за професионална квалификация** и в съответствие с регламент в Правилник за професионалното обучение на персонала на ДП НКЖИ.

Позовавайки се на целите и приоритети заложи в Плана за действие на Република България за прилагане на **Конвенцията за правата на хората с увреждания (2015 – 2020)**, Компанията осигурява *равни възможности за реализация на хора с увреждания*, с цел тяхното адаптиране в трудовата среда и интегрирането им в обществения живот.

През 2018 г. за **повишаване на квалификацията и придобиване на нова квалификация** са обучени 903 бр. и на 5 702 бр. работници и служители е проведено периодично обучение по нормативни документи.

През 2018 г. в компанията са проведени **семинари и специализирани конференции** от външни обучителни организации:

- Международна конференция за управление на хора на тема „Предизвикателства, възможности и мотиватори“;
- Международна конференция за управление на хора на тема „Новият HR: Нова среда, нови възможности“;
- HR конференция: „Правни и психологически решения за справяне с проблемни служители“;

3.3.5 В ПОМОЩ НА ОБЩЕСТВОТО

✓ Сътрудничество с висши училища

ДП НКЖИ има сключени договори за сътрудничество със следните висши училища: Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“, Технически университет гр. София, Университет за национално и световно стопанство (факултет „Икономика на инфраструктурата“), Минно-геоложки университет и с професионалните гимназии по жп транспорт: „Никола Корчев“ гр. София; „Христо Смирненски“ гр. Карлово и „Никола Йонков Вапцаров“ гр. Горна Оряховица.

✓ Насърчаване на заетостта

За успешно стартиране на кариерата в компанията са разработени: *Програма за изплащане на стипендии на ученици* от средни училища и професионални гимназии със специалности, имащи отношение към дейността на компанията и *Стипендиантска програма за студенти*, която през месец декември 2018 г. е разширена, с цел да обхване по-голяма целева група студенти.

По Стипендиантските програми са сключени 10 бр. договори с ученици и 4 бр. със студенти, обучаващи се по специалности свързани с дейността на компанията. По проект „Студентски и ученически практики“ за 2018 г. е проведено практическо обучение в реална работна среда на 2 броя студенти и 7 броя ученика. Проведени са производствени практики на 46 броя студента и ученика.

✓ Участие във форуми, конференции и семинари

С цел презентиране на компанията като работодател, ДП НКЖИ участва в следните форуми: „Национални дни на кариерата – Добра кариера, Добър живот 2018 г.“, в гр. София, гр. Пловдив, гр. Русе и гр. Габрово; „Дни на кариерата“ във ВТУ „Тодор Каблешков“; Дни на специалностите“, организирани във ВТУ „Т. Каблешков“.

3.3.6 РАВЕНСТВО НА ПОЛОВЕТЕ НА РЪКОВОДНИ ПОЗИЦИИ

В контекста на членството на България в Европейския съюз и в съответствие със заложените цели в Национална стратегия за насърчаване на равнопоставеността на половете за периода 2016-2020 г., политиката на ДП НКЖИ по отношение равнопоставеността на половете е ориентирана към създаване на условия за:

- Равнопоставено третиране на мъжете и жените при назначаването им на отговорни ръководни позиции в структурните звена на дружеството;
- Балансирано представителство на мъжете и жените в процеса на взимане на решения по социалната политика на дружеството и синдикалните организации.

3.4 ПОЛИТИКА ЗА БОРБА ПРОТИВ КОРУПЦИЯТА

Във връзка с разрешаване на въпросите и случаите на корупция и подкупи в Компанията са разработени „Вътрешни правила за въвеждане на антикорупционни процедури в ДП НКЖИ“.

С вътрешните правила се въвеждат антикорупционни процедури в ДП НКЖИ, както и определяне на механизмите за сигнализиране, проверка, разкриване и докладване на корупционни практики, измами, нередности, злоупотреба със служебно положение, конфликт на интереси и търговия с власт в ДП НКЖИ.

Индикаторите, използвани при оценка на риска, свързан с корупция, измами, нередности, злоупотреба със служебно положение, конфликт на интереси и търговия с власт са:

- Внезапна промяна на имотното състояние на даден служител;
- Сключване на анекси по договори за обществени поръчки, извън случаите, посочени в ЗОП;
- Нередовно отчитане на финансовите средства;
- Получаване на подаръци в натура, извън обичайните рекламни или сувенирни материали;
- Използване на служебното положение за получаване на дадена услуга;
- Други индикатори, посочени в “Индикатори за нередности и измами” – технически указания на ИА „Одит на средства от Европейския съюз”.

За осъществяване на вътрешен контрол, предназначен за предотвратяване на корупцията и подкупите, в компанията функционират отдел "Финансов контрол и вътрешен одит" и отдел „Класифицирана информация и вътрешна сигурност“. Дейността на отделите се подпомага от дирекция „Бюджет, финанси и информационни системи“.

В предприятието са разработени механизми за подаване на сигнали за нарушения и корупция и др. Същите са регламентирани във „Вътрешни правила за защита на лицата, подаващи сигнали за корупция, злоупотреба със служебно положение, търговия с влияние и конфликт на интереси срещу служители на ДП НКЖИ“ и „Вътрешни правила за въвеждане на антикорупционни процедури в ДП НКЖИ“.

Механизмите за подаване на сигнали са подробно разписани в горесцитираните документи.

В ДП НКЖИ въз основа на оценка на риска се осъществява вътрешен одит на всички структури, програми, дейности и процеси. При изпълнение на одитните ангажменти се проверяват и оценяват съответствието на дейностите със законодателството, вътрешните актове и договорите; надеждността и всеобхватността на финансовата и оперативната информация; ефективността, ефикасността и икономичността на дейностите; опазването на активите и информацията; изпълнението на задачите и постигането на целите.

4. ОСНОВНИ РИСКОВЕ СВЪРЗАНИ С ЕКОЛОГИЧНИТЕ И СОЦИАЛНИ ВЪПРОСИ

4.1 ОСНОВНИ ЕКОЛОГИЧНИ РИСКОВЕ

Железопътният транспорт е екологично най-безопасен. За използването на това предимство, както и за устойчивото развитие на транспортната система е необходимо

опазването на околната среда. **Рисковете и приоритетите** свързани с опазването на околната среда в железопътната инфраструктура са в сферата на:

- Опазване на въздуха. Източници на въздушно замърсяване са дизеловите локомотиви и пътно-ремонтните машини. Вредното влияние от работата на машините се неутрализира частично от насажденията.
- Опазване на водните ресурси. Недопускане замърсяване на жп инфраструктурата. Развитие на водопроводно-канализационна система на предприятията на жп инфраструктурата;
- Опазване на почвата. Наблюдение на източниците на замърсяване. Строг контрол върху средствата и технологиите за химически вегетационен контрол на растителността по жп линии и разработка на мероприятия и превантивен контрол по премахването ѝ;
- Управление на отпадъците. Осигуряване на техническа и технологическа реконструкция с цел намаляване до минимум на производствените отпадъци. Обезпечаване рекултивацията на почвата след отстраняване на отпадъците.

От железопътния транспорт ежегодно се образуват голямо количество твърди битови и производствени отпадъци, значителна част от които се натрупват на територията на железопътната инфраструктура.

Имайки предвид, че основната част се изхвърля по трасето, това е голямо замърсяване от превоз на товари, нефт и нефтопродукти, прах, пясък, желязо (от изтриване на релсите), биологични отпадъци (растителност) и т.н.

Редуциране на рисковете:

- Намаляване на шумовото замърсяване (провеждане на мониторинг за акустично замърсяване; внедряване на нови решения по използването на звукоизолиращи и звукопоглъщащи материали, внедряване на рационални способности за планиране ограничаването на строителството в неблагоприятни райони);
- ограничаване на електромагнитното влияние (инвентаризация на източниците на електромагнитно поле и внедряване на мероприятия по надзор на електромагнитното влияние; създаване на санитарно-защитни зони; внедряване на локална защита);
- редуциране на радиационно влияние (ведомствен радиологичен контрол на източниците на йонизиращи излъчвания; организационни инженерно-технически мероприятия, преди всичко при осъществяване на проектно-строителни работи и при работа с източници на йонизиращи излъчвания).

Железопътната инфраструктура включва и телекомуникационна и осигурителна техника, които се използват с цел повишаване сигурността и безопасността на превозите. Във връзка с това се прилага Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS), която обединява две системи: Европейска система за управление на влаковете (ECTS) и Глобална система за мобилни комуникации (GSMR).

4.2 ОСНОВНИ СОЦИАЛНИ РИСКОВЕ

Основни рискове свързани с персонала са:

- Количествен и качествен дефицит на персонала най-вече в големите градове и промишлени центрове;

- Текучество на персонала поради липса на мотивация и конкуренция на пазара на труда от страна на мобилни оператори, енергоразпределителни дружества, метрополитен, строителни фирми, както и отваряне на европейския пазар на труда;
- Задълбочаваща се тенденция на недостиг на експлоатационен персонал в специфични дейности;
- Очертаващата се неблагоприятна тенденция във възрастовата структура на работната сила. 82% от персонала е на възраст над 40 години. Средната възраст е 48,8 години.

Редукция на рисковете свързани с персонала:

Преодоляване на кадровия недостиг чрез:

- Използване на механизмите за преразпределение на наличния списъчен състав;
- Ефективни механизми за предаване на знания и опит и осигуряване на приемственост и взаимозаменяемост. Стимулиране на менторството;
- Ограничаване на текущото чрез въвеждане подобряване и разширяване на социална политика на предприятието с допълнителни социални стимули и пакети.
- Повишаване на социалния статус чрез изпълнение на реална Социална програма.
- Повишаване на доходите и стимулиране на персонала за постигнати резултати.
- Провеждане на ефективна политика за повишаване на професионалната квалификация. Идентифициране и планиране необходимостта от професионално обучение.
- Обучение за придобиване на нова квалификация за сметка на работодателя на външни на компанията лица, срещу сключване на договор.

5. НЕФИНАНСОВИ КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕКОЛОГИЯ, ПРОИЗВОДСТВЕНА СРЕДА И ПЕРСОНАЛА НА ДРУЖЕСТВОТО

5.1 НЕФИНАНСОВИ КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕКОЛОГИЯ

ДП НКЖИ следва политика по управление и осигуряване на стандарти за безопасност, сигурност и опазване на околната среда, която включва следните ключови цели:

- Поощряване използването на железопътен транспорт чрез подобряване на железопътната инфраструктура и услуги;
- Разширяване на електрификацията на железниците чрез електрификация на железопътните линии по протежение на Трансевропейската транспортна мрежа;
- Модернизация на железопътната инфраструктура по направленията на Трансевропейската железопътна мрежа;
- Инвестиции за доставка на механизация и технологично оборудване за поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура в рамките на проектните технически и технологични параметри.

5.2 НЕФИНАНСОВИ КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ПЕРСОНАЛА

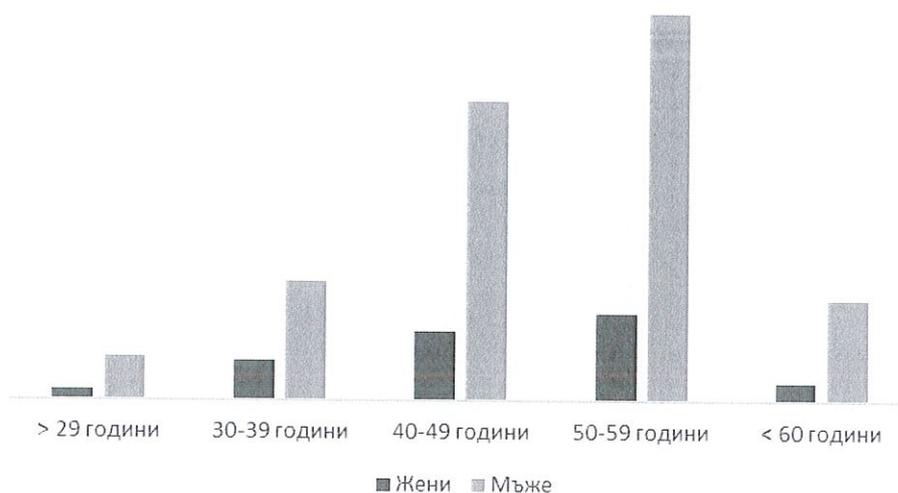
В ДП НКЖИ се провежда последователна политика по обучение и развитие на персонала, вътрешна преквалификация с цел минимизиране на недостига от персонал и преодоляване на дефицитите в компетенциите.

✓ **Списъчен състав на персонала в ДП НКЖИ към 31.12.2018 г. е 11 092 бр., като спрямо 2017 г. е намаляла със 168 бр.**

Служители	2018	%	2017	%	+/-
Жени	2 116	19%	2 128	19%	-12
Мъже	8 976	81%	9 132	81%	-156
	11 092		11 260		-168

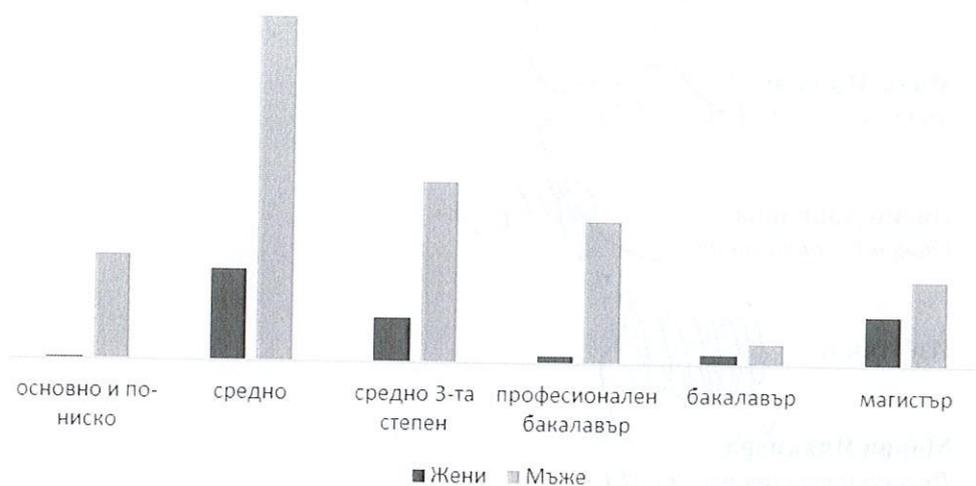
✓ **Списъчен състав на персонала по пол и възраст към 31.12.2018 г.**

	> 29 години	30-39 години	40-49 години	50-59 години	< 60 години	Общо	%
Жени	91	377	657	826	165	2 116	19%
Мъже	407	1 126	2 829	3 659	955	8 976	81%
	498	1 503	3 486	4 485	1 120	11 092	100%



✓ **Персонал по пол и образование към 31.12.2018 г.**

	основно и по-ниско средно	средно 3-та степен	средно професионален бакалавър	бакалавър	магистър	Общо	
Жени	27	937	453	84	108	507	2 116
Мъже	1 080	3 515	1 841	1 451	218	871	8 976
	1 107	4 452	2 294	1 535	326	1 378	11 092



През 2018 г. са постъпили 916 и са напуснали 1 084 лица. Наблюдава се значително увеличение на броя на напусналите работници и служители през 2018 г. спрямо 2017 г., което води до голямо текучество и перманентен недостиг на персонал, възлизаш на 634 броя към 31.12.2018 г.

. . 2

С уважение,

инж. Красимир Напукчийски
 Генерален директор
 на ДП „НКЖИ“



Дата на съставяне:

09.04.2019 г.



ДОКЛАД НА НЕЗАВИСИМИЯ ОДИТОР

ДО
СОБСТВЕНИКА НА
ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”
ГР. СОФИЯ

Доклад относно одита на индивидуалния финансов отчет

Квалифицирано мнение

Ние извършихме одит на индивидуалния финансов отчет на ДП „Национална Компания „Железопътна инфраструктура” („Компанията”), съдържащ индивидуален счетоводен баланс към 31 декември 2018 г. и индивидуален отчет за приходите и разходите, индивидуален отчет за собствения капитал и индивидуален отчет за паричните потоци за годината, завършваща на тази дата, както и приложение към индивидуалния финансов отчет, съдържащо обобщено оповестяване на съществените счетоводни политики и друга пояснителна информация.

По наше мнение, с изключение на ефекта от въпросите, описани в раздела от нашия доклад „База за изразяване на квалифицирано мнение“, приложеният индивидуален финансов отчет представя достоверно, във всички съществени аспекти, финансовото състояние на Компанията към 31 декември 2018 г. и нейните финансови резултати от дейността, и паричните й потоци за годината, завършваща на тази дата, в съответствие с Националните счетоводни стандарти (НСС), приложими в България.

База за изразяване на квалифицирано мнение

В счетоводния баланс към 31 декември 2018 година, Компанията представя „Земни и сгради“ с обща балансова стойност 422,710 хил.лв. (2017 г.: 417,441 хил.лв.). Както е оповестено в пояснителна бележка 18 „Дълготрайни материални активи“ към индивидуалния финансов отчет за годината приключваща на 31 декември 2018 година, Компанията не притежава надлежни документи за собственост за земи с балансова стойност 75,950 хил.лв. и за сгради с балансова стойност 10,894 хил.лв. Компанията поетапно продължава осигуряването на необходимите документи за собственост. Ние не бяхме в състояние да се убедим в разумна степен на сигурност, относно пълните права на собственост на Компанията за тези активи, представени в индивидуалния финансов отчет към 31 декември 2018 година.

В Група „Дълготрайни материални активи“ в Счетоводния баланс на Компанията към 31 декември 2018 година“ са представени Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи с балансова стойност 395,832 хил.лв. (пояснителна бележка 18), в състава на които са включени обездвижени разходи за обекти с обща балансова стойност 4,458 хил.лв. Продължителният период на изграждане и недовършване на тези обекти, както и тяхната изложеност на влиянието на външни фактори са индикация, че съществува вероятност възстановимата стойност на тези натрупани разходи за активи да е по-ниска от представените им балансови стойности. Ние не получихме достатъчни и уместни доказателства относно оценката им на представяне, както и от необходимостта от корекции, и да определим възможния ефект в индивидуалния финансов отчет на Компанията към 31 декември 2018 година.

В Счетоводния баланс към 31 декември 2018 година са представени Вземания от клиенти с балансова стойност 97,857 хил.лв. (пояснителна бележка 21). Вземания с балансова стойност 73,821 хил.лв. са възникнали преди повече от една година (пояснителна бележка 30.2. „Анализ на кредитния риск“), като в тези вземания са включени и вземания от Група „Холдинг Български Държавни Железници“ ЕАД с балансова стойност 73,343 хил.лв. Голямата концентрация на вземанията с произход над една година, приетото в предходни периоди решение за уреждането им по схемата дълг срещу собственост, както и сключените последващи споразумения за продължителен бъдещ период на уреждане, поставят под съмнение възстановимата им стойност. Ние не бяхме в състояние да получим достатъчни и уместни доказателства, относно оценката на представяне на тези вземания, както и да оценим евентуалния ефект в индивидуалния финансов отчет на Компанията към 31 декември 2018 година.

Ние извършихме нашия одит в съответствие с Международните одиторски стандарти (МОС). Нашите отговорности съгласно тези стандарти са описани допълнително в раздела от нашия доклад „Отговорности на одитора за одита на индивидуалния финансов отчет“. Ние сме независими от Компанията в съответствие с Етичния кодекс на професионалните счетоводители на Съвета за международни стандарти по етика за счетоводители (Кодекса на СМСЕС), заедно с етичните изисквания на Закона за независимия финансов одит (ЗНФО), приложими по отношение на нашия одит на индивидуалния финансов отчет в България, като ние изпълнихме и нашите други етични отговорности в съответствие с изискванията на ЗНФО и Кодекса на СМСЕС. Ние считаме, че одиторските доказателства, получени от нас, са достатъчни и уместни, за да осигурят база за нашето квалифицирано мнение.

Съществена несигурност, свързана с предположението за действащо предприятие

Обръщаме внимание на пояснителна бележка 5.2 „Действащо предприятие“, където е оповестено, че за 2018 година Компанията отчита загуба преди данъци в размер на 84,877 хил.лв., като натрупаните загуби към 31 декември 2018 година без влияние на текущата са 465,807 хил.лв., и отрицателни нетни парични потоци от оперативна дейност. Както е посочено в пояснителна бележка 5.2 „Действащо предприятие“, тези обстоятелства и факти са индикатор, че е налице значителна несигурност, която би могла да породи съмнение относно способността на Компанията да продължи своята дейност като действащо предприятие, без подкрепата на държавата собственик и правителството на Република България под формата на субсидии, държавни гаранции и други източници на финансиране.

Нашето мнение не е модифицирано по този въпрос

Ключови одиторски въпроси

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

Ключов одиторски въпрос	Как този ключов одиторски въпрос беше адресиран при проведения от нас одит
<p>Дълготрайни материални активи</p> <p>Компанията изгражда дълготрайни материални активи по инвестиционна програма, финансирана от различни източници: капиталови трансфери от Държавния бюджет, Оперативна програма Транспорт, Механизъм за свързване на Европа и други, състоящи се основно от железопътна инфраструктура. Капиталовите проекти на Компанията са свързани както с изграждане и придобиване така и с извършване на последващи разходи за модернизация, възстановяване и поддръжка на железопътната инфраструктура. Както е оповестено в пояснителна бележка 18 от приложения индивидуален финансов отчет към 31 декември 2018 година, дълготрайните материални активи на Компанията са с обща балансова стойност 3,945,455 хил.лв. или 91,53 % от общата сума на активите. Разходите по</p>	<p>В тази област нашите одиторски процедури, наред с други такива, включиха:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Оценка на възприетата от Компанията счетоводна политика за признаване, оценяване на дълготрайни материални активи, и в частност на активите част от железопътната инфраструктура, както и нейното последователно прилагане; ▪ Тестове на контроли: ние оценихме проектираните и въведени контроли, които ръководството е въвело в подкрепа на своите преценки за срока на полезния живот на дълготрайните материални активи, признатите разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура, както и тяхната оперативна ефективност;

проекти се състоят от множество на брой и разнородни активи, чието отнасяне към отделните разграничими активи е основополагащо за правилното оценяване на тези активи. В допълнение счетоводното отчитане на последващите разходи изисква ръководството да направи преценка дали тези разходи са свързани с подобрения и подлежат на капитализиране или представляват текущи разходи за поддръжка. Поради съществеността на активите и необходимостта от преценки на ръководството, ние сме определили тази област като ключов одиторски въпрос.

- Аналитични процедури за получаване на информация за одобрен списък за капиталови разходи, за верифицираните разходи за придобиване на дълготрайните материални активи, финансирани от държавния и европейски фондове и сравнение с данните в счетоводната система;
- Изпълнение на тестове: относно организацията, провеждането и приключване на инвентаризациите на дълготрайни материални активи; относно прилагане на оповестената амортизационна политика на Компанията в поделенията ѝ; относно придобитите през годината дълготрайни материални активи и в частност детайлни тестове на съществени придобивания по обекти, разходи елементи за съответния актив; относно отписаните дълготрайни материални активи поради брак и други причини; относно предоставените под наем и концесии дълготрайни материални активи;
- Извършване на извадкови проверки на разходите за обекти в процес на изграждане по проекти до съответните подкрепящи първични счетоводни документи, както и анализ на приложените политики по отношение на счетоводното отчитане на подобренията на активите (капитализиране или признаване като разход за периода);
- Сравнение на информацията за направените и отчетени разходи за текуща поддръжка на железопътната инфраструктура с получените от държавния бюджет суми, предназначени за покриването им;
- Оценка на адекватността на оповестяванията в индивидуалния финансов отчет към 31 декември 2018 година на Компанията, свързани с дълготрайни материални активи;

Друга информация, различна от индивидуалния финансов отчет и одиторския доклад върху него

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

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

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

Както е описано в раздела „База за изразяване на квалифицирано мнение“ по-горе, Компанията е представила в индивидуалния финансов отчет към 31 декември 2018 г. Дълготрайни материални активи: земи и сгради, без необходимите документи за права на собственост, Разходи за придобиване на нетекущи активи, за които е възможно да са необходими корекции на балансовите им стойности, предвид обездвижеността им, както и Търговски и други вземания с вероятна несъбираемост. Ние достигнахме до заключението, че в другата информация се съдържа докладване за тези статии, ефектите от които в случай на корекции на балансовите им стойности биха повлияли върху финансовите показатели и съпътстващите оповестявания, включени в другата информация.

Отговорности на ръководството и лицата, натоварени с общо управление за индивидуалния финансов отчет

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

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

Одитният комитет на Компанията („Лицата, натоварени с общо управление“), носи отговорност за осъществяването на надзор над процеса по финансово отчитане на Компанията.

Отговорности на одитора за одита на индивидуалния финансов отчет

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

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

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

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

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

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

Доклад във връзка с други законови и регулаторни изисквания

Допълнителни въпроси, които поставят за докладване Законът за счетоводството

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

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

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

- а) Информацията, включена в доклада за дейността за финансовата година, за която е изготвен индивидуалният финансов отчет, съответства на индивидуалния финансов отчет, върху който сме изразили квалифицирано мнение в „Доклад относно одита на индивидуалния финансов отчет“ по-горе.
- б) Докладът за дейността е изготвен в съответствие с изискванията на Глава седма от Закона за счетоводството.

- в) Нефинансовата декларация за финансовата година, за която е изготвен финансовият отчет, е предоставена и изготвена в съответствие с изискванията на Глава седма от Закона за счетоводството.

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

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

- „АБВП-ОДИТ СТАНДАРТ“ООД („Одиторско дружество“) е назначено за задължителен одитор на финансовия отчет за годината, завършваща на 31 декември 2018 г. на на ДП „Национална Компания „Железопътна инфраструктура“ на основание проведена процедура за възлагане на обществена поръчка и сключен договор № 6300 с дата 27.11.2018 г. и анекс №1/20.03.2019 г. за период от три години.
- Одитът на индивидуалния финансов отчет за годината, завършваща на 31 декември 2018 г. на Компанията представлява четвърти пълен непрекъснат ангажимент за задължителен одит на това предприятие, извършен от нас.
- Потвърждаваме, че изразеното от нас одиторско мнение е в съответствие с допълнителния доклад, представен на Одитния комитет на Компанията, съгласно изискванията на чл. 60 от Закона за независимия финансов одит.
- Потвърждаваме, че не сме предоставяли посочените в чл. 64 от Закона за независимия финансов одит забранени услуги извън одита.
- Потвърждаваме, че при извършването на одита сме запазили своята независимост спрямо Компанията.
- За периода, за който се отнася извършеният от нас задължителен одит, освен одита, ние не сме предоставили други услуги на Компанията и контролираните от нея предприятия, които не са посочени в доклада за дейността или индивидуалния финансов отчет на Компанията.

София,
12 Април 2019 г.

„АБВП-ОДИТ СТАНДАРТ“ООД
Одиторско дружество

Управител . 2
Севдалина Паскалева

Регистриран одитор, отговорен за одита
Севдалина Паскалева

гр.София,
ул.Симеон Радев №40Б



СЧЕТОВОДЕН БАЛАНС
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" гр. СОФИЯ
към 31.12.2018 година

АКТИВ				ПАСИВ			
РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ	Бележка	Сума (в хил. лв.)		РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ	Бележка	Сума (в хил. лв.)	
		Текуща година	Предходна година			Текуща година	Предходна година
а		1	2	а		1	2
А. Записан, но невнесен капитал				А. Собствен капитал			
Б. Нетекущи (дълготрайни) активи				I. Записан капитал		100 000	100 000
I. Нематериални активи				II. Резерв от последовани оценки	23.3	1 446 807	1 461 590
1. Концесии, патенти, лицензи, търговски марки,	17	1 145	1 467	III. Резерви			
Общо за група I:		1 145	1 467	1. Други резерви		372 320	372 414
II. Дълготрайни материални активи				Общо за група II:		372 320	372 414
1. Земи и сгради, в т.ч.:				V. Натрупана печалба (загуба) от минали години, в т.ч.:			
- земи		422 710	417 441	- неразпределена печалба		219 112	209 762
- сгради		318 353	309 598	- непокрита загуба		(684 919)	(632 226)
2. Машини, производствено оборудване и апаратура		104 357	107 843	Общо за група V:		(465 807)	(422 464)
		247 341	227 794	VI. Текуща печалба (загуба)		(81 648)	(51 707)
3. Съоръжения и други		2 857 419	2 960 510	ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ А:		1 371 672	1 459 833
4. Предоставени аванси и дълготрайни материални		417 985	384 645	Б. Провизии и сходни задължения			
Общо за група II:	18	3 945 455	3 990 390	1. Провизии за пенсии и други подобни	13.2	19 182	17 923
III. Дългосрочни финансови активи				2. Провизии за данъци, в т.ч.:	24.1	102 733	106 675
1. Акции и дялове в предприятия от група		5	5	- отсрочени данъци		102 733	106 675
3. Акции и дялове в асоциирани и смесени предприятия	19	2 883	2 883	ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б:		121 915	124 598
Общо за група III:		2 888	2 888	В. Задължения			
IV. Отсрочени данъци		-	-	1. Задължения към доставчици, в т.ч.:	26	11 527	10 977
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б:		3 949 488	3 994 745	до 1 година		11 527	10 977
В. Текущи (краткотрайни) активи				над 1 година		-	-
I. Материални запаси				2. Задължения, свързани с асоциирани и смесени	26	90	1
1. Суровини и материали	20.1	64 354	62 740	до 1 година		90	1
2. Продукция и стоки, в т.ч.:				над 1 година		-	-
- продукция		71	91	3. Други задължения, в т.ч.:	26	272 082	273 916
- стоки		71	91	до 1 година		95 452	53 699
Общо за група I:	20	64 425	62 831	над 1 година		176 630	220 217
II. Вземания				- към персонала, в т.ч.:		10 230	9 354
1. Вземания от клиенти и доставчици, в т.ч.:	21.1	97 857	94 858	до 1 година		10 230	9 354
над 1 година		69 026	69 206	над 1 година		-	-
2. Вземания, свързани с асоциирани и смесени, в т.ч.:		1	-	- осигурителни задължения, в т.ч.:		4 775	4 294
над 1 година		-	-	до 1 година		4 775	4 294
3. Други вземания, в т.ч.:	21	14 542	14 628	над 1 година		-	-
над 1 година		-	-	- данъчни задължения, в т.ч.:		2 096	1 894
Общо за група II:		112 400	109 486	до 1 година		2 096	1 894
III. Инвестиции				над 1 година		-	-
IV. Парични средства, в т.ч.:	22	182 127	123 288	ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В, в т.ч.:		283 699	284 894
- брой		127	86	до 1 година		107 069	64 677
- в безсрочни сметки (депозити)		182 000	123 202	над 1 година		176 630	220 217
Общо за група IV:		182 127	123 288	Г. Финансирания и приходи за бъдещи		2 533 348	2 421 173
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В:		358 952	295 605	- финансирания	27	2 532 584	2 420 333
Г. Разходи за бъдещи периоди		2 194	148	- приходи за бъдещи периоди		764	840
СУМА НА АКТИВА (А+Б+В+Г)		4 310 634	4 290 498	СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В+Г)		4 310 634	4 290 498

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящия финансов отчет. Финансовият отчет е приет от Управителния съвет на Общак 2019 г.

Дата на съставяне: 30.12.2019

Финансов отчет, в обхваляното е издаден одиторски доклад на
Одиторско дружество
„АВБИ-ОДИТ СТАНДАРТ“ ООД
Управител
Севдалина Паскалева

Заличено на осн.
чл. 2 от ЗЗЛД



Заличено на осн.
чл. 2 от ЗЗЛД

Съставител
(Лидия Давидова)

Заличено на осн. чл.
2 от ЗЗЛД

Ръководител
(инж. Красимир Ципицки)

Заличено на осн. чл.

2 от ЗЗЛД



ОТЧЕТ ЗА ПРИХОДИТЕ И РАЗХОДИТЕ
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" гр. СОФИЯ
за 2018 година

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ	Бележка	Сума (в хил. лв.)		НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРИХОДИТЕ	Бележка	Сума (в хил. лв.)	
		Текуща година	Предходна година реклафицирана			Текуща година	Предходна година реклафицирана
а		1	2	а		1	2
А. Разходи				Б. Приходи			
1. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:		79 708	73 604	1. Нетни приходи от продажби, в т.ч.:	9	105 374	108 311
а) суровини и материали	11	43 902	39 622	а) услуги		105 374	108 311
б) външни услуги	12	35 806	33 982	2. Увеличение на запасите от продукция и незавършено производство		804	770
2. Разходи за персонала, в т.ч.:	13.1	185 692	171 280	3. Разходи за придобиване на активи по стопански начин		14 224	11 934
а) разходи за възнаграждения		144 454	133 262	4. Други приходи, в т.ч.:	10	304 147	276 126
б) разходи за осигуровки, в т.ч.:		41 238	38 018	- приходи от финансираня	10.1	284 759	257 608
аа) осигуровки, свързани с пенсии		15 575	13 411	Общо приходи от оперативна дейност		424 549	397 141
3. Разходи за амортизация и обезценка, в т.ч.:		202 512	187 839	5. Приходи от от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия, в т.ч.:		693	698
а) разходи за амортизация и обезценка на дълготрайни материални и нематериални активи, в т.ч.:		202 512	187 839	- приходи от участия в предприятия от група		693	698
аа) разходи за амортизация		202 512	187 839	6. Други лихви и финансови приходи, в т.ч.:		3	44
4. Други разходи, в т.ч.:	14	42 046	18 614	а) положителни разлики от операции с финансови активи		2	31
а) балансова стойност на продадените активи		3 136	1 947	б) положителни разлики от промяна на валутни курсове		1	13
Общо разходи за оперативна дейност		509 958	451 337	Общо финансови приходи	15	696	742
5. Разходи от обезценка на финансови активи, включително инвестициите, признати като текущи (краткосрочни) активи, в т.ч.:		15	70				
- отрицателни разлики от промяна на валутни курсове		15	70				
6. Разходи за лихви и други финансови разходи, в т.ч.:		149	190				
а) разходи, свързани с предприятия от група							
б) отрицателни разлики от операции с финансови активи		10	30				
Общо финансови разходи	15	164	260				
7. Печалба от обичайна дейност		-	-	7. Загуба от обичайна дейност		84 877	53 714
Общо разходи		510 122	451 597	Общо приходи		425 245	397 883
8. Счетоводна печалба (общо приходи - общо разходи)				8. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)		84 877	53 714
9. Разходи за данъци от печалбата							
10. Отсрочени данъци	16	(3 229)	(2 007)				
11. Печалба (8 - 9 - 10)				9. Загуба (8 + ред 9 + 10 от раздел А)		81 648	51 707
Всичко (Общо разходи + 8+9 + 10)		506 893	449 590	Всичко (Общо приходи + 9)		506 893	449 590

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящия финансов отчет. Финансовият отчет е приет от Управителния съвет на ... 02 март 2019 г.

Дата на съставяне: 28.03.2019г.

Съставител: **Заличено на осн.**

Ръководител: **Заличено на осн.**

(Лидия Давидова) **чл. 2 от ЗЗЛД**

(инж. Красимир Панчевски) **чл. 2 от ЗЗЛД**

Финансов отчет, върху който е издаден одиторски доклад на:

Одиторско дружество

„АБВП-ОДИТ СТАНДАРТ“ ООД

Управител

Севдалина Паскалева

Заличено на осн.

чл. 2 от ЗЗЛД

Заличено на осн. чл. 2

от ЗЗЛД



ОТЧЕТ ЗА СОБСТВЕНИЯ КАПИТАЛ
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" гр. СОФИЯ
за 2018 година

(в хилв.лв.)

Показатели	Записан капитал	Резерв от последващи оценки	РЕЗЕРВИ		Финансов резултат от минали години		Текуща печалба/(загуба)	Общо собствен капитал
			Други резерви	Неразределена печалба	Непокрита (загуба)			
а	1	2	3	4	5	6	7	
1. Салдо в началото на отчетния период	100 000	1 461 590	372 414	209 762	(632 226)	(51 707)	1 459 833	
2. Изменения за сметка на собствениците, в т.ч.:			(94)				(94)	
- увеличение			16				16	
- намаление			(110)				(110)	
3. Финансов резултат за текущия период						(81 648)	(81 648)	
4. Други изменения в собствения капитал		(14 783)		9 350	(52 693)	51 707	(6 419)	
5. Собствен капитал към края на отчетния период	100 000	1 446 807	372 320	219 112	(684 919)	(81 648)	1 371 672	

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящия финансов отчет. Финансовият отчет е приет от Управителния съвет на 04 май 2019 г. Заличено на осн. чл. 2

Дата на съставяне: 28.03.2019 г.

Съставител:
(Лидия Давидова)Заличено на
осн. чл. 2 от
ЗЗЛДРъководител:
(инж. Красимир Чапукчийски)Финансов отчет, върху който е издаден одиторски доклад на: 12/04/2019

Одиторско дружество

„АБВН-ОДИТ СТАНДАРТ“ ООД

Управител

Севдалина Паскалева

Заличено на осн. чл. 2
от ЗЗЛД

Регистриран одитор, отговорен за одита

Севдалина Паскалева

Заличено на осн. чл. 2
от ЗЗЛД

ОТЧЕТ
ЗА ПАРИЧНИТЕ ПОТОЦИ ПО ПРЕКИЯ МЕТОД
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" гр. СОФИЯ
за 2018 година

(Хил. лв.)

Наименование на паричните потоци	Бележка	Текущ период			Предходен период		
		постъпления	плащания	нетен поток	постъпления	плащания	нетен поток
а		1	2	3	4	5	6
А. Парични потоци от основна дейност							
Парични потоци, свързани с търговски контрагенти		177 134	142 351	34 783	172 644	146 188	26 456
Парични потоци, свързани с трудови възнаграждения		-	189 502	(189 502)	21	164 763	(164 742)
Парични потоци, свързани с лихви, комисионни, дивиденди и други подобни		2	10	(8)	31	33	(2)
Парични потоци от положителни и отрицателни валутни курсови разлики		1	15	(14)	13	69	(56)
Платени и възстановени данъци върху печалбата		-	-	-	-	400	(400)
Други парични потоци от основна дейност		142	8 698	(8 556)	1 135	8 625	(7 490)
Всичко парични потоци от основна дейност (А)		177 279	340 576	(163 297)	173 844	320 078	(146 234)
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност							
Парични потоци, свързани с дълготрайни активи		4 606	98 160	(93 554)	4 838	143 449	(138 611)
Парични потоци, свързани с лихви, комисионни, дивиденди и други подобни		693		693	698		698
Всичко парични потоци от инвестиционна дейност (Б)		5 299	98 160	(92 861)	5 536	143 449	(137 913)
В. Парични потоци от финансова дейност							
Парични потоци, свързани с получени или предоставени заеми		-	35 000	(35 000)	-	35 000	(35 000)
Други парични потоци от финансова дейност	27.2	352 321	2 324	349 997	350 813	19 550	331 263
Всичко парични потоци от финансова дейност (В)		352 321	37 324	314 997	350 813	54 550	296 263
Г. Изменения на паричните средства през периода (А + Б + В)		534 899	476 060	58 839	530 193	518 077	12 116
Д. Парични средства в началото на периода				123 288			111 172
Е. Парични средства в края на периода	22			182 127			123 288

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящия финансов отчет. Финансовият отчет е приет от Управителния съвет на 02 май 2019 г.

Заличено на осн.

Заличено на осн. чл. 2

Дата на съставяне: 28.03.2019 г.

Съставител: чл. 2 от ЗЗЛД
(Лидия Давидовъ)

Ръководител от ЗЗЛД
(инж. Красимир Напукчийски)

Финансов отчет, върху който е издаден одиторски доклад на: 01/04/2019

Одиторско дружество

„АБВП-ОДИТ СТАНДАРТ“ ООД

Управител

Севдалина Паскалева

Заличено на осн. чл. 2
от ЗЗЛД



Регистриран одитор, отговорен за одита

Севдалина Паскалева
Заличено на осн. чл. 2
от ЗЗЛД

ПОЯСНЕНИЯ КЪМ ИНДИВИДУАЛНИЯ ФИНАНСОВИЯ ОТЧЕТ

I. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1. Правен статут

ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ или Компанията) е създадена в България в съответствие с изискванията на Закона за железопътния транспорт, който е в сила от 1 януари 2002 година и е регистрирана с решение на Софийски градски съд №1 от 15 януари 2002 година, вписана в търговския регистър по фд №23/2002 г. под №948.

Седалището и адресът на управление на Компанията са: Република България, гр. София, община Сердика, бул. Княгиня Мария Луиза №110.

Компанията е създадена при преобразуване на Национална компания БДЖ (НК БДЖ) чрез отделяне, считано от 1 януари 2002 г. ДП НКЖИ е правоприменник на отделените активи и пасиви от НК БДЖ в частта, отнасяща се до железопътната инфраструктура съгласно разделителен баланс към 31 декември 2001 г.

2. Собственост и управление

Едноличен собственик на капитала на Компанията е Българската държава чрез Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Органи на управление на Компанията са: Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), Управителен съвет (УС) и Генерален директор.

Управителният съвет на ДП „НКЖИ“ е в състав: инж. Христо Алексиев – председател и членове: Иван Марков и инж. Красимир Папукчийски.

Генерален директор на Компанията е инж. Красимир Папукчийски.

За отчетния период не са извършвани промени в органите на управление.

В Компанията е назначен Одитен комитет със заповед на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в състав:

- За периода от 01.01.2018 г. до 02.09.2018 г.: Катя Атанасова – председател и член: Люба Янкова.
- За периода 03.09.2018 г. до 31.12.2018 г.: Катя Атанасова – председател и членове: Люба Янкова и Ваньо Тодоров, назначен със заповед №ПД-265/03.09.2018 г.

ДП НКЖИ има следната структура на административно-стопанските териториално обособени звена: Управление на движението на влаковете и гаровата дейност (УДВГД) – 3 звена в София, Горна Оряховица и Пловдив, Железопътни секции (ЖПС) – 6 звена в София, Враца, Горна Оряховица, Шумен, Пловдив и Бургас, Поделение „Електроразпределение“ (ЕРП), Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ (СиТ) и Център за професионална квалификация (ЦПК).

3. Предмет на дейност

ДП НКЖИ осигурява използването на железопътната инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия и управлява влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност. За целта Компанията извършва дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура; приема всички заявки за превоз от превозвачите и разработва графиците за движение на влаковете, съгласувано с превозвачите, а за пътническите превози – и с общините. Компанията събира инфраструктурни такси в размер, определен

съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, приета от Министерския съвет по предложение на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. На основание лиценз за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителни мрежи на железопътния транспорт №Л-327-19, издаден от ДКЕВР (преименувана на КЕВР) от 17.05.2010 г., като от 01.01.2013 г. Поделение „Електроразпределение“ (ЕРП) разпределя тягова ел. енергия на жп превозвачи.

ДП „НКЖИ“ е едноличен собственик на дъщерно дружество „ТРЕН“ ЕООД с капитал 5 хил. лв. и с предмет на дейност: търговия с електрическа енергия.

4. Отговорности на ръководството

Според българското законодателство, ръководството следва да изготвя финансов отчет за всяка финансова година, който да дава вярна и честна представа за финансовото състояние на ДП НКЖИ към края на годината, финансовото представяне и паричните потоци.

Ръководството потвърждава, че е прилагало последователно адекватни счетоводни политики при изготвянето на годишния финансов отчет към 31 декември 2018 г. и е направило разумни и предпазливи преценки, предположения и приблизителни оценки.

Ръководството също потвърждава, че се е придържало към действащите счетоводни стандарти, като финансовият отчет е изготвен на принципа на действащо предприятие.

Ръководството носи отговорност за правилното водене на счетоводните регистри, за целесъобразното управление на активите и за предприемането на необходимите мерки за избягване и разкриване на евентуални злоупотреби и други нередности.

II. БАЗА ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА ФИНАНСОВИТЕ ОТЧЕТИ И ПРИЛОЖЕНИ СЪЩЕСТВЕНИ СЧЕТОВОДНИ ПОЛИТИКИ

5. База за изготвяне на финансовия отчет

Финансовият отчет на Компанията е изготвен в съответствие с българското счетоводно законодателство за 2018 г.:

- Закон за счетоводството (ЗСч);
- и
- при спазване на всички приложими изисквания на Националните счетоводни стандарти (НСС), така както са приети за прилагане в България.

Формата, структурата и съдържанието на съставните части на финансовия отчет са определени в Националните счетоводни стандарти (НСС).

Компанията води своите счетоводни регистри в български лев (BGN), който приема като нейна отчетна валута за представяне. Данните в отчета и приложенията към него са представени в хиляди лева (хил. лв.).

Този финансов отчет е Индивидуален финансов отчет на Компанията.

Компанията изготвя и Консолидиран финансов отчет.

5.1. Промени в базата за изготвяне на финансовия отчет

С последните промени в Закона за счетоводство (ЗСч), публикувани в ДВ бр.98/27.11.2018 г. се предоставя възможност и на предприятията от обществен интерес, да преминат от МСФО към Националните счетоводни стандарти (НСС) през 2018 година и да приложат за счетоводна база при изготвяне на финансовите си отчети – Националните счетоводни стандарти (чл. 34 от ЗСч). Съгласно § 56 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на Закона за корпоративното подоходно облагане, изложената опция (чл. 34, ал. 4 от ЗСч) се прилага и по отношение на годишните финансови отчети за 2018 г. Във връзка с това,

Компанията е избрала и приела да прилага база за изготвяне на финансовите си отчети по Националните счетоводни стандарти (НСС), съгласно решение на Управителния съвет на ДП НКЖИ, взето на заседание от 28.02.2019 г. с протокол №05-02/19, като е променило използваната база за изготвяне на финансовия си отчет по Международните стандарти за финансово отчитане (МСФО), и е приложило изискванията на СС 42 „Прилагане за първи път на националните счетоводни стандарти“.

Датата на преминаване от база за съставяне на финансовия отчет по Международните стандарти за финансово отчитане (МСФО) към Национални счетоводни стандарти (НСС) е 01.01.2017 година. Датата на последния годишен финансов отчет съставен по МСФО е 31.12.2017 година.

Компанията е изготвила встъпителен баланс към 01.01.2017 година като е приложила изискванията на СС 42 „Прилагане за първи път на националните счетоводни стандарти“.

Във встъпителния баланс на Компанията са рекласифицирани всички позиции, които съгласно Международните стандарти за финансово отчитане са били класифицирани в съответствие с изискванията им. Значимите рекласификации и равнения са оповестени по-долу.

- Представените в предходната година актюерски печалби и загуби във връзка с доходи на персонала при пенсиониране в съответствие с МСС 19 „Доходи на наети лица“ са рекласифицирани в текущи разходи за персонала в съответствие със СС 19 „Доходи на персонала“;
- Съгласно СС 42, когато активите са били преоценявани по реда на МСС 16 „Имоти, машини и съоръжения“, тяхната преоценена стойност може да не се преизчислява, а да се приеме като приета (намерена) стойност във встъпителния баланс към датата на преминаване по НСС;
- Активи и пасиви по отсрочени данъци не са били признати извън признатите такива във встъпителния баланс;
- Рекласифицирани са предплатените разходи от позиция „Търговски и други вземания“ в статия „Разходи за бъдещи периоди“ (съгласно НСС);
- Рекласифицирани са предплатените суми за приходи от позиция „Търговски и други задължения“ в статия „Приходи за бъдещи периоди“ (съгласно НСС);
- Рекласифицирани са материалите – резервни части и други материали, предназначени за жп инфраструктура използвани повече от един отчетен период, класифицирани като нетекущи активи, съгласно МСС 16 „Имоти, машини и съоръжения“ от позиция нетекущи активи на ред „Имоти, машини, съоръжения и оборудване“, в статия – „Материални запаси“;
- Рекласифицирани са финансиранятия от позиции нетекущи и текущи пасиви на ред „Безвъзмездни средства, предоставени от държавата“, в статия „Финансирания“.
- Рекласифицирани са инвестиционни имоти, представени в предходни отчетни периоди, придобити от уреждане на взаимни разчети по схемата Дълг срещу собственост от ред „Инвестиционни имоти“ в съответните статии на „Дълготрайни материални активи“ и „Нематериални активи“;
- Поради отсъствието на съществени концептуални различия между прилаганите до 31.12.2017 година МСФО и НСС като приета база за съставяне на финансовия отчет на Компанията за 2017 година не са настъпили изменения във финансовия резултат и паричните потоци на Компанията.

По-долу е представена обобщена информация за преминаването от МСФО към НСС:

Встъпителен индивидуален Счетоводен баланс към 01.01.2017 г.:

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
ПОЯСНЕНИЯ КЪМ ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ, ЗА ГОДИНАТА ЗАВЪРШВАЩА НА 31.12.2018 година

В хиляди лева

	Бел	1.1.2017 реклафиципирана			31.12.2017 реклафиципирана		
		МСФО	Ефект от преминаване	НСС	МСФО	Ефект от преминаване	НСС
Активи							
Нетекущи активи							
Имоти, машини, съоръжения и оборудване	18	4 027 530	(20 243)	4 007 287	4 018 637	(28 247)	3 990 390
Инвестиционни имоти		5 660	(5 660)	-	5 480	(5 480)	-
Нематериални активи	17	842	8	850	1 460	7	1 467
Инвестиции в дъщерни, асоциирани и др. св. предприятия	19	2 888	-	2 888	2 888	-	2 888
Общо нетекущи активи		4 036 920	(25 895)	4 011 025	4 028 465	(33 720)	3 994 745
Материални запаси	20	30 160	25 895	56 055	29 111	33 720	62 831
Търговски и други вземания	21	115 773	(276)	115 497	109 634	(148)	109 486
Пари и парични еквиваленти	22	111 172	-	111 172	123 288	-	123 288
Общо текущи активи		257 105	25 619	282 724	262 033	33 572	295 605
Разходи за бъдещи периоди			276	276		148	148
Общо активи		4 294 025	-	4 294 025	4 290 498	0	4 290 498
Собствен капитал							
Основен капитал		100 000	-	100 000	100 000	-	100 000
Допълнителни резерви		367 457	-	367 457	372 414	-	372 414
Преоценъчен резерв	23.3	1 474 314	-	1 474 314	1 461 590	-	1 461 590
Финансов резултат		(430 782)	-	(430 782)	(474 171)	-	(474 171)
Общо собствен капитал		1 510 989	-	1 510 989	1 459 833	-	1 459 833
Провизии и сходни задължения							
Провизии за пенсии и други подобни задължения	13.2	-	13 516	13 516	-	17 923	17 923
Отсрочени данъчни пасиви	24.1	-	109 172	109 172	-	106 675	106 675
Общо провизии и сходни задължения		-	122 688	122 688	-	124 598	124 598
Нетекущи задължения							
Безвъзмездни средства, предоставени от държавата	27	2 240 898	(2 240 898)	-	2 306 877	(2 306 877)	-
Временна финансова помощ	26	248 000	-	248 000	213 000	-	213 000
Търговски и други задължения	26	3 536	-	3 536	7 217	-	7 217
Задължения за обезщетения при пенсиониране	13.2	10 882	(10 882)	-	14 429	(14 429)	-
Отсрочени данъчни пасиви	24.1	109 172	(109 172)	-	106 675	(106 675)	-
Общо нетекущи задължения		2 612 488	(2 360 952)	251 536	2 648 198	(2 427 981)	220 217
Текущи задължения							
Безвъзмездни средства, предоставени от държавата	27	75 927	(75 927)	-	113 456	(113 456)	-
Временна финансова помощ	26	35 000	-	35 000	35 000	-	35 000
Търговски и други задължения	26	56 987	(714)	56 273	30 517	(840)	29 677
Задължения за обезщетения при пенсиониране	13.2	2 634	(2 634)	-	3 494	(3 494)	-
Общо текущи задължения		170 548	(79 275)	91 273	182 467	(117 790)	64 677
Общо задължения		2 783 036	(2 440 227)	342 809	2 830 665	(2 545 771)	284 894
Приходи от финансираня	27	-	2 316 825	2 316 825	-	2 420 333	2 420 333
Приходи за бъдещи периоди		-	714	714	-	840	840
Общо финансираня и приходи за бъдещи периоди		-	2 317 539	2 317 539	-	2 421 173	2 421 173
Общо собствен капитал и пасиви		4 294 025	-	4 294 025	4 290 498	-	4 290 498

Преизчислен индивидуален Отчет за приходите и разходите за сравнимия период 2017 г.:

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
ПОЯСНЕНИЯ КЪМ ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ, ЗА ГОДИНАТА ЗАВЪРШВАЩА НА 31.12.2018 година

В хиляди лева

	Бел.	31.12.2017		
		МСФО	Ефект от преминаването	НСС
Приходи от инфраструктурни такси	9	57 506	-	57 506
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	9	41 296	-	41 296
Приходи от други услуги	9	9 509	-	9 509
Приходи от правителствени дарения	10.1	257 608	-	257 608
Други приходи	9	16 582	-	16 582
		382 501	-	382 501
Капитализирани разходи		11 934	-	11 934
Промени в материалните запаси и незавършеното производство		770	-	770
Печалба от продажба на нетекущи активи	10	1 625	311	1 936
Разходи за материали	11	(39 622)	-	(39 622)
Разходи за външни услуги	12	(33 982)	-	(33 982)
Разходи за амортизация	16, 17, 18	(187 839)	-	(187 839)
Разходи за персонала	13.1	(170 259)	(1 021)	(171 280)
Други разходи за дейността	14	(16 667)	-	(16 667)
Себестойност на продадени активи	14	(1 636)	(311)	(1 947)
Загуба от оперативна дейност		(53 175)	(1 021)	(54 196)
Финансови приходи	15	729	-	729
Финансови разходи	15	(247)	-	(247)
Загуба от дейността преди данъци		(52 693)	(1 021)	(53 714)
(Разход за) /Приход от данък върху дохода	24	2 007	-	2 007
В т.ч. Текущ разход за данък		-	-	-
В т.ч. От отсрочени данъци		2 007	-	2 007
		(50 686)	(1 021)	(51 707)

Преизчислен индивидуален Отчет за собствения капитал към 01.01.2017 г. и за сравнимия отчетен период 2017 г.

В хиляди лева

	Основен капитал	Резерв от преоценки	Други резерви	Неразпределена печалба	Непокрит а загуба	Текущ финансов резултат	Общо капитал
1. Салдо в началото на отчетния период 01.01.2017 г.	100 000	1 474 314	367 457	198 226	(600 434)	(28 574)	1 510 989
2. Промени в счетоводната политика	-	-	-	1 408	-	(1 408)	-
3. Салдо след промени в счетоводната политика и грешки 01.01.2017	100 000	1 474 314	367 457	199 634	(600 434)	(29 982)	1 510 989
4. Изменения за сметка на собствениците, в т.ч.:	-	-	4 957	-	-	-	4 957
- увеличение	-	-	5 020	-	-	-	5 020
- намаление	-	-	(63)	-	-	-	(63)
5. Финансов резултат за текущия период	-	-	-	-	-	(51 707)	(51 707)
6. Други изменения в собствения капитал	-	(12 724)	-	10 128	(31 792)	29 982	(4 406)
7. Собствен капитал към 31.12.2017 г.	100 000	1 461 590	372 414	209 762	(632 226)	(51 707)	1 459 833

5.2. Действащо предприятие

Финансовите отчети са изготвени на база на предположението, че ДП НКЖИ ще продължи да съществува като действащо предприятие.

Компанията отчита загуба от дейността си преди данъци за 2018 г. в размер на 84 877 хил. лв. и текуща загуба след данъци в размер на 81 648 хил. лв., като натрупаните непокрити загуби от минали години, без влиянието на текущата към 31 декември 2018 г., са 465 807 хил. лв. Тези данни индикират съществуването на значителна несигурност, която може да породи съмнение относно възможността на Компанията да продължи да функционира като действащо предприятие без продължаващата подкрепа от страна на държавата собственик на Компанията, правителството на Република България, проявление на която са подкрепата на държавата под формата на субсидии и държавни гаранции и на други източници на финансиране.

5.3. Приблизителни оценки

Представянето на финансов отчет, съгласно НСС изисква ръководството да направи най-добри приблизителни оценки, начисления и разумно обосновани предположения, които оказват ефект върху отчетените стойности на активите и пасивите, приходите и разходите, и на оповестяването на условни вземания и задължения към датата на отчета. Тези приблизителни оценки, начисления и предположения са основани на информацията, която е налична към датата на финансовия отчет, поради което бъдещите фактически резултати биха могли да бъдат различни от тях.

5.4. Сравнителни данни

В Счетоводния баланс, Отчета за приходи и разходи и Отчета за паричните потоци е представена съответната сравнителна информация за предходния отчетен период по отношение на всеки раздел, група и статия в тях. Там където е направена корекция в сравнимата информация е оповестено в настоящото приложение, а когато е невъзможно да се извърши корекция се оповестява причината, поради която това практически е невъзможно.

5.5. Отчетна валута и признаване на курсови разлики

При първоначално признаване, сделка в чуждестранна валута се записва във функционалната валута, като към сумата в чуждестранна валута се прилага обменният курс към момента на сделката или операцията. Паричните средства, вземанията и задълженията, деноминирани в чуждестранна валута се отчитат във функционалната валута като се прилага обменният курс, публикуван от БНБ за последния работен ден на съответния месец. Към 31 декември те се оценяват в български лева като се използва заключителния курс на БНБ.

Българският лев е с фиксиран курс към евро при съотношение 1 евро = 1.95583 лв.

6. Значими счетоводни политики

6.1. 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 НСС. Базите за оценка са оповестени подробно по-нататък в счетоводната политика към финансовия отчет.

Представянето на финансов отчет, съгласно НСС, изисква ръководството да направи най-добри приблизителни оценки, начисления и разумно обосновани предположения, които оказват ефект върху отчетените стойности на активите и пасивите, приходите и разходите, и на оповестяването на условни вземания и задължения към датата на отчета. Тези приблизителни оценки, начисления и предположения са основани на информацията, която е налична към датата на финансовия отчет, поради което бъдещите фактически резултати биха могли да бъдат различни от тях.

6.2. Представяне на финансовия отчет

Финансовият отчет е представен в съответствие със СС 1 „Представяне на финансови отчети“, в който са определени формите, структурите и съдържанието на съставните части на финансовия отчет.

В счетоводния баланс се представят два сравнителни периода, когато Компанията:

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

и това има съществен ефект върху информацията в счетоводния баланс към началото на предходния период.

6.3. Сделки в чуждестранна валута

Сделките в чуждестранна валута се отчитат във функционалната валута на Компанията 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. Непаричните позиции, оценявани по справедлива стойност в чуждестранна валута, се отчитат по обменния курс към датата, на която е определена справедливата стойност.

6.4. Приходи

Приходите включват приходи от инфраструктурни такси, разпределение на тягова електроенергия, продажба на активи и предоставяне на услуги.

Приходите се оценяват по справедлива стойност на полученото или подлежащото на получаване възнаграждение, като не се включват данък добавена стойност, всички търговски отстъпки и количествени работи, направени от Компанията.

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 Компанията, са изпълнени. Те са определени в зависимост от продуктите или услугите, предоставени на клиента, и на договорните условия, както са изложени по-долу.

6.4.1. Приходи от инфраструктурни такси

Приходи от инфраструктурни такси се признават месечно, на база график на железопътното движение – заети железопътни линии, и влакове в движение, на база отчет за движещите се и обслужени от железопътната инфраструктура влакове.

6.4.2. Приходи от разпределение на тягова ел. енергия

Приходи от разпределение на тягова ел. енергия на железопътни превозвачи се признават месечно, на база реално потребено количество ел. енергия от превозвачи, отчетено по електромери с протоколи по цена, утвърдена с Решение на КЕВР.

6.4.3. Предоставяне на услуги

Приходи от наеми и други се признават при тяхното възникване на база на линейния метод за периода на договора.

6.4.4. Продажба на активи

Продажбата на материали включва продажба на скрап. Приход се признава, когато Компанията е прехвърлила на купувача значимите ползи и рискове от собствеността на предоставените материали. Счита се, че значимите рискове и ползи са прехвърлени на купувача, когато клиентът е приел материалите без възражение.

Сумата на получената продажна цена съгласно договора за продажба на материали (скрап) се разсрочва и се признава като приход за периода, в който се осъществи продажбата и се прехвърли собствеността. Този отсрочен приход се включва в счетоводния баланс на ред „Приходи за бъдещи периоди”.

Продажбата на дълготрайни активи включва продажба на недвижими имоти и движими вещи. Прехвърлянето на собствеността на продадените недвижими имоти се извършва с подписването на договора за покупко-продажба между областния управител по местонахождение на имота и купувача, а за движими вещи – при подписването на договора за покупко-продажба между генералния директор на Компанията и купувача.

6.4.5. 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.

6.5. Разходи

6.5.1. Оперативни разходи

Разходите в Компанията се признават в момента на тяхното възникване на база на принципите на начисляване и съпоставимост на разходите с приходите.

Разходите за бъдещи периоди се отлагат за признаване като текущи разходи за периода през който договорите, за които се отнасят се изпълняват.

6.5.2. Разходи за лихви и разходи по заеми

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

Всички разходи по заеми, които директно могат да бъдат отнесени към закупуването, строителството или производството на един отговарящ на условията актив, се капитализират през периода, в който се очаква активът да бъде завършен и приведен в готовност за използване или продажба. Останалите разходи по заеми следва да се признават като разход за периода, в който са възникнали, в отчета за приходи и разходи на ред „Разходи за лихви и други финансови разходи”.

6.6. Нематериални активи

В Нематериалните активи са включени софтуер, патенти, лицензи и други нематериални активи, използвани в Компанията.

Първоначално оценяване

Първоначалната оценка при придобиване на нематериални активи се извършва по цена на придобиване, която включва покупната цена (включително мита и невъзстановими данъци) и всички преки разходи за подготовка на актива за използването му по предназначение. и всички преки разходи, свързани с привеждане на актива в състояние за използване.

За придобитите след 01.01.2008 г. нематериални активи Компанията прилага стойностен праг на същественост – 700 лева.

Последващи разходи

Последващите разходи, които възникват във връзка с нематериалните активи след първоначалното им признаване, се признават в отчета за приходите и разходите през периода на тяхното възникване, освен ако благодарение на тях активът може да генерира повече от първоначално установената стандартна ефективност и когато тези разходи могат надеждно да бъдат оценени и отнесени към актива. Ако тези условия са изпълнени, разходите се добавят към себестойността на актива.

Методи на амортизация

Амортизацията се изчислява, като се използва линейният метод върху оценения полезен срок на годност на отделните активи, както следва:

- софтуер 2 години
- други нематериални активи 7 години

Начисляването на амортизацията започва от месеца, следващ месеца, в който амортизируемият актив е въведен в употреба.

Начисляването на амортизацията се преустановява от месеца, следващ месеца, в който амортизируемият актив е изведен от употреба.

Обезценка на активи

Балансовата стойност на нематериалните активи подлежи на преглед за обезценка, когато са налице събития, или промени в обстоятелствата, които посочват, че балансовата стойност би могла да надвишава възстановимата им стойност. Загубите от обезценка се включват като разход в отчета за приходи и разходи.

6.7. Дълготрайни материални активи

Дълготрайните материални активи (ДМА) са представени в счетоводния баланс по цена на придобиване, намалени с натрупаната амортизация и загубите от обезценка.

Първоначално оценяване

Първоначалната оценка при придобиване на дълготрайни материални активи се извършва по цена на придобиване и всички преки разходи, свързани с привеждане на актива в състояние за използване.

За придобитите активи след 01.01.2008 година Компанията е определила стойностен праг от 700.00 лв., под който придобитите активи независимо, че притежават характеристиката на дълготраен актив, се третират като текущ разход в момента на придобиването им.

Последващи разходи

С последващите разходи, свързани с отделен дълготраен материален актив, се коригира балансовата стойност на актива, когато е вероятно предприятието да има икономическа изгода над тази от първоначално оценената стандартна ефективност на съществуващия актив. Всички други последващи разходи се признават за разход в периода, през който са направени.

Оценка след първоначално признаване

Към 01.01.2005 г. и 01.01.2012 г. са извършени преоценки на земи, сгради и съоръжения на Компанията, по реда на МСС 16 „Имоти, машини и съоръжения“ от лицензиран независим оценител по справедлива стойност. Съгласно СС 42, когато активите са били преоценявани по реда на МСС 16, тяхната преоценена стойност може да не се преизчислява, а да се приеме като приета стойност във встъпителния баланс към датата на преминаване по НСС. Натрупаният преоценен резерв се освобождава по реда на т.13.2 изречение първо от ПЗР на СС 16.

След първоначалното признаване като актив всеки отделен дълготраен материален актив се отчита по цена на придобиване, намалена с начислените амортизации и натрупаната загуба от обезценка.

Методи на амортизация

Компанията използва линеен метод на амортизация на дълготрайните материални активи. Земята не се амортизира.

Начисляването на амортизацията започва от месеца, следващ месеца, в който амортизируемият актив е въведен в употреба.

Начисляването на амортизацията се преустановява от месеца, следващ месеца, в който амортизируемият актив е изведен от употреба.

Полезният живот по групи активи е определен в съответствие с: физическото износване, спецификата на съоръженията, бъдещите намерения за употреба и с предполагаемото морално остаряване и е както следва:

• сгради	15 - 50 години
• съоръжения	10 – 30 години
• машини и оборудване	5 – 15 години
• транспортни средства	5 – 8 години
• стопански инвентар	3 – 7 години
• компютърен и комуникационен хардуер	3 години

Полезният срок на годност на дълготрайните материални активи се преразглежда периодично.

Разходите за амортизация са включени в отчета за приходите и разходите на ред „Разходи за амортизация”.

Обезценка на дълготрайни материални активи

Балансовите стойности на ДМА подлежат на преглед за обезценка, когато са налице събития или промени в обстоятелствата, които показват, че балансовите стойности биха могли да се отличават съществено от възстановителната им стойност. При наличие на такива индикатори балансовите стойности се коригират до възстановимите стойности на съответните активи.

Възстановимата стойност на дълготрайните материални активи е по-високата от двете: справедлива стойност без разходи за продажба или стойност при употреба. За определянето на стойността при употреба на активите, бъдещите парични потоци се дисконтират до тяхната настояща стойност като се прилага дисконтов фактор преди данъци, който отразява текущите пазарни условия и оценки на времевата стойност на парите и рисковете, специфични за съответния актив. Загубите от обезценка се признават в отчета за приходи и разходи.

6.8. Инвестиции в дъщерни предприятия

Дъщерни предприятия са всички предприятия, които се намират под контрола на Компанията.

Контрол съществува, когато контролиращото предприятие притежава властта, директно или индиректно, да управлява финансовата и оперативна политика на друго предприятие (контролирано), в резултат на обстоятелствата:

- притежава мнозинство от гласовете на акционерите или съдружниците в друго предприятие (дъщерно предприятие);
- е акционер или съдружник в дъщерното предприятие и има право да назначава или да освобождава мнозинството на членовете на административното ръководство и/или членовете на управителния или надзорния съвет на друго предприятие (дъщерно

- предприятие);
- има право да упражнява господстващо влияние върху предприятие (дъщерно предприятие), в което е акционер или съдружник по силата на договор или клауза в учредителния му акт;
 - е акционер или съдружник, притежаващ най-малко 20 на сто или повече от правата на глас в друго предприятие, и мнозинството на членовете на административното ръководство и/или членовете на управителния или надзорния съвет на другото предприятие, които са заемали длъжностите си през последните два отчетни периода и до датата на съставяне на консолидираните финансови отчети, са назначени единствено по силата на упражняване на правата на глас;
 - единствено то контролира мнозинството от гласовете на акционерите или съдружниците в това предприятие (дъщерно предприятие) по силата на договор с други акционери или съдружници в предприятието;
 - има правомощията да упражнява или действително да упражнява доминиращо влияние или контрол върху дъщерното предприятие;
 - предприятието майка и дъщерното предприятие се управляват общо от предприятието майка.

В индивидуалния финансов отчет на Компанията инвестициите в дъщерни предприятия се отчитат по себестойността метод.

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

6.9. *Инвестиции в асоциирани и други свързани предприятия*

Асоциирани са тези предприятия, върху които Компанията е в състояние да оказва значително влияние, но които не са нито дъщерни предприятия, нито съвместно контролирани предприятия. В индивидуалния финансов отчет инвестициите в асоциирани предприятия се отчитат по себестойността метод. Други свързани предприятия са тези предприятия, в които Компанията има малцинствено участие.

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

6.10. *Материални запаси*

Материалните запаси включват материали, продукцията, незавършено производство и стоки.

Материалните запаси се оценяват по по-ниската от доставната и нетната реализируема стойност, като разликата се отчита като други текущи разходи за дейността.

Доставната стойност на материалните запаси представлява сумата от всички разходи по закупуването и преработката, както и от други разходи, направени във връзка с доставянето на материалните запаси до сегашното им местоположение и състояние. Финансовите разходи не се включват в стойността на материалните запаси.

Нетната реализируема стойност представлява очакваната продажна цена на материалните запаси, намалена с приблизително оценените разходи по завършване на производствения цикъл и очакваните разходи по продажбата. В случай, че материалните запаси са били вече обезценени до нетната им реализируема стойност и в последващ отчетен период се окаже, че условията довели до обезценката не са вече налице, то се възприема новата им нетна реализируема 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 другите разходи за периода, в който възниква възстановяването.

Текущото заприходяване на материали втора употреба се извършва на база издадена вътрешна заповед.

Себестойността на продукцията се определя от стойността на употребените материали, разходите за преработка и другите разходи, свързани с производството на съответната продукция.

Материалните запаси се отписват по метода на конкретно определената стойност, когато тяхното потребление засяга конкретни обекти по договори. Когато няма условия за прилагане на метода на конкретно определената стойност, се прилага средно-претеглена стойност, формирана на ниво структурно звено.

При продажба на материалните запаси тяхната балансова стойност се признава като разход в периода, в който е признат съответният приход.

В края на отчетния период се прави оценка на нетната реализируема стойност на материалните запаси. Когато отчетната стойност на материалните запаси е по-висока от нетната реализируема стойност, тя се отчита като други текущи разходи.

6.11. Финансови инструменти

Финансовите активи и пасиви се признават, когато Компанията 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.

6.11.1. Финансови активи

С цел последващо оценяване на финансовите активи, с изключение на хеджиращите инструменти, същите са класифицирани в следните категории: кредити и вземания;

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 собствения капитал на Компанията.

Кредити и вземания

Кредити и вземания, възникнали първоначално в Компанията, са недеривативни финансови инструменти с фиксирани плащания, които не се търгуват на активен пазар. Кредитите и вземанията последващо се оценяват по амортизируема стойност по метода на ефективната лихва. Всяка промяна в стойността им се отразява в печалбата или загубата за текущия период. Парите и паричните еквиваленти, търговските и по-голямата част от другите вземания на Компанията са към тази категория финансови инструменти. Дисконтиране не се извършва, когато ефектът от него е незначителен.

Значими вземания се тестват за обезценка по отделно, когато са просрочени към датата на финансовия отчет или когато съществуват обективни доказателства, че контрагентът няма да изпълни задълженията си. Всички други вземания се тестват за обезценка по групи, които се определят в зависимост от оценения кредитен риск на контрагента, както и от други кредитни рискове, ако съществуват такива. В този случай процентът на обезценката се определя на базата на исторически данни относно непогасени задължения на контрагенти за всяка идентифицирана група.

Приблизителната оценка за загуби от съмнителни и несъбираеми вземания се прави, когато за събираемостта на цялата сума или на част от нея съществува висока несигурност.

Несъбираемите вземания се отписват, когато се установят правните основания за това.

Загубата от обезценка на търговските вземания се представя в отчета за приходи и разходи като „Разходи за обезценка“ на ред „Други разходи“.

6.11.2. Финансови пасиви

Финансовите пасиви на Компанията включват банкови заеми, временна финансова помощ, 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 разходите като „Финансови разходи“.

Финансовите пасиви се оценяват последващо по амортизируема стойност.

Съгласно ПМС №271 от 06.10.2015 г. и ПМС №62 от 25.03.2016 г. на ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ като бенефициент по Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. и за целите за довършване на железопътни инфраструктурни проекти са предоставени средства, като временна безлихвена финансова помощ, подлежаща на възстановяване.

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

6.12. Пари и парични еквиваленти

Паричните средства и еквиваленти включват касовите наличности, разплащателните сметки и краткосрочните депозити в банки. Отчетът за паричния поток се изготвя чрез пряк метод, съгласно изискванията на т.3 на СС 7.

За целите на изготвянето на отчета за паричните потоци:

- паричните постъпления от клиенти и паричните плащания към доставчици са представени брутно, с включен ДДС (20% или 9%);
- получените лихви по разплащателни сметки са представени в оперативната дейност;
- платеният ДДС по покупки на дълготрайни активи се посочва като плащане към доставчици към паричните потоци от оперативна дейност, доколкото той участва и се възстановява заедно и в оперативните потоци на дружеството за съответния период (месец).

6.13. Данъци върху доходите

Текущите данъци върху печалбата се определят в съответствие с изискванията на българското данъчно законодателство - Закон за корпоративното подоходно облагане. Номиналната данъчна ставка за 2018 г. е 10% (2017 г.: 10%).

Разходите за данъци, признати в текущия финансов резултат, включват сумата на отсрочените и текущите данъци.

Текущите данъчни активи и/или пасиви представляват тези задължения към или вземания от данъчните институции, отнасящи се за текущи или предходни отчетни периоди, които не са платени към датата на финансовия отчет. Текущият данък е дължим върху облагаемия доход, който се различава от печалбата или загубата във финансовите отчети. Изчисляването на текущия данък е базиран на данъчните ставки и на данъчните закони, които са в сила към края на отчетния период.

Отсрочените данъци се изчисляват по пасивния метод за всички временни разлики между балансовата стойност на активите и пасивите и тяхната данъчна основа. Отсрочен данък не се предвижда при първоначалното признаване на актив или пасив, освен ако съответната транзакция не засяга данъчната или счетоводната печалба.

Отсрочените данъчни активи и пасиви не се дисконтират. При тяхното изчисление се използват данъчни ставки, които се очаква да бъдат приложими за периода на реализацията им, при условие че те са влезли в сила или е сигурно, че ще влязат в сила, към края на отчетния период.

Отсрочените данъчни пасиви се признават в пълен размер.

Отсрочени данъчни активи се признават, само ако съществува вероятност те да бъдат усвоени чрез бъдещи облагаеми доходи, относно преценката на ръководството за вероятността за възникване на бъдещи облагаеми доходи, чрез които да се усвоят отсрочени данъчни активи.

6.14. Отчитане на лизингови договори (като лизингополучател)

В съответствие с изискванията на СС 17 „Лизинг” правата и рисковете свързани със собствеността върху актива се прехвърлят от лизингодателя върху лизингополучателя.

При сключване на договор за финансов лизинг активът се признава в счетоводния баланс на лизингополучателя по по-ниската от двете стойности – справедливата стойност на наетия актив и настоящата стойност на минималните лизингови плащания плюс непредвидени плащания, ако има такива. В счетоводния баланс 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.

Активите, придобити при условията на финансов лизинг, се амортизират в съответствие с приетата счетоводна политика за аналогични собствени активи.

Всички останали лизингови договори се считат за оперативни лизингови договори. Плащанията по оперативен лизингов договор се признават като разходи за външни услуги за срока на договора. Разходите, свързани с оперативния лизинг се признават в текущи разходи в момента на възникването им.

6.15. Основен капитал и резерви

Основният капитал отразява балансовата стойност на имуществото към 30.11.2001 г. съгласно параграф 4 от ПЗР на Закона за железопътния транспорт, предоставено на Компанията като правоприменик на Национална компания „Български държавни железници” и отнасящо се до железопътната инфраструктура.

Другите резерви са възникнали като балансираща стойност при отделянето на Компанията от Национална компания „Български държавни железници” съгласно Разделителен протокол към 31 декември 2001 г. Измененията в тях са свързани с нетекущи активи, получени от или върнати на едноличния собственик.

Преоценъчният резерв е формиран от разлики между балансовата и справедливата стойност на дълготрайни материални активи към датата на преценка, оценявани последващо по преоценена стойност преди преминаването от база на отчитане МСФО към база на отчитане НСС, пояснено в бележка 23.3.

С преминаване към база на отчитане НСС, Компанията отчита последващо дълготрайните материални активи по цена на придобиване, намалена с начислените амортизации и натрупаната загуба от обезценка.

6.16. Пенсионни и краткосрочни възнаграждения на персонала

Компанията отчита краткосрочни задължения по компенсируеми отпуски, възникнали поради неизползван платен годишен отпуск в случаите, в които се очаква той да бъдат ползван в рамките на 12 месеца след датата на отчетния период, през който наетите лица са положили труда, свързан с тези отпуски. Краткосрочните задължения към персонала включват надници, заплати и социални осигуровки.

Основно задължение на работодателя е да извършва задължително осигуряване на наетия персонал за пенсионното, здравно и срещу безработица осигуряване.

Съгласно изискванията на Кодекса на труда (КТ) при прекратяване на трудовото правоотношение, след като е придобил право на пенсия за осигурителен стаж и възраст, работникът или служителят има право на обезщетение съгласно чл.222 ал.3 от КТ и Компанията е задължена да му изплати обезщетение в размер на две брутни месечни трудови възнаграждения. В случай че работникът или служителят е работил в Компанията или в системата на БДЖ през последните 10 години, размерът на обезщетението възлиза на размери, посочени в т. 13.2.

Размерите на осигурителните вноски се утвърждават конкретно със Закона за бюджета на ДОО за съответната година. Вноските се разпределят между работодателя и осигуреното лице в съотношение, което се променя ежегодно и е определено с осигурителния кодекс.

Ръководството на Компанията оценява с помощта на независим актюер настоящата стойност на задължението си за изплащане на обезщетения при пенсиониране на персонала, произтичащи от Кодекса на труда и Колективния трудов договор на компанията в съответствие с изискванията на СС 19 „Доходи на персонала“. За целта се използва кредитния метод на прогнозираните единици. Оценката на задълженията е базирана на стандартни проценти на инфлацията, тежестта на персонала, смъртност и бъдещи увеличения на заплатите.

Актюерската печалба и загуба се признава съгласно приложимите изисквания на СС 19 „Доходи на персонала“, представя се като текущ разход и е включена в отчета за приходи и разходи на ред „Разходи за персонала“.

Разходите за лихви, свързани с пенсионните задължения са включени в отчета за приходи и разходи на ред „Разходи за лихви и други финансови разходи.“

6.17. Правителствени дарения

Правителствените дарения, предоставени от държавата, представляват субсидии и други различни форми на финансиране, отговарящи на определението за правителствени дарения съгласно СС 20 „Отчитане на правителствени дарения и оповестяване на правителствена помощ“, предоставени от държавата, държавните агенции и подобни органи, които могат да бъдат местни, национални или международни. Безвъзмездни средства, предоставени от международни институции, включват безвъзмездни средства, предоставени от Европейски фонд за регионално развитие (ЕФРР), Кохезионен фонд и други Европейски фондове, чрез Оперативни програми. Компанията отчита получените средства от Европейски фондове за придобиване на нетекущи активи по проекти, изпълнявани и финансирани чрез Оперативна програма „Транспорт“, Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, Механизъм за свързване на Европа и други програми.

Правителствените дарения, предоставени от държавата, се признават, когато съществува разумна сигурност, че дарението ще бъде получено и че всички свързани с него условия ще бъдат изпълнени.

Правителствените дарения, получени в Компанията като компенсация за минали разходи или загуби, се признават за приход през периода на получаването им.

Правителствените дарения, свързани с амортизируеми активи, се признават на приход пропорционално на начислените за съответния период амортизации на активи.

Правителствените дарения, свързани с неамортизируеми активи, се признават на приход през периодите, през които са отразени разходите за изпълнение на условията по даренията.

6.18. Провизии, условни пасиви и условни активи

Като провизия в съответствие с изискванията на СС 37 „Провизии, условни задължения и условни активи“ в Компанията се третира и отчита задължение с неопределена срочност или размер.

Провизията е текущо правно или конструктивно задължение на Компанията към датата на финансовия отчет. Провизиите се признават, когато има вероятност тези задължения в резултат

от минали събития да доведат до изходящ поток на ресурси от Компанията и може да бъде направена надеждна оценка на сумата на задължението.

Провизия се признава в баланса и като текущ разход, при спазване на условията на СС 37.

Към всяка дата на баланса сумите на признатите провизии се преразглеждат и коригират - актуализират чрез доначисляване на провизии или чрез намаляване на вече отчетените провизии, с цел тяхната най-добра приблизителна оценка. В случаите, в които се установи, че за погасяването на задължението вече не е вероятно да настъпи изтичане на ресурси, съдържащи икономически ползи, провизията се реинтегрира.

Като условни задължения в Компанията се третира:

- Възможните задължения, произтичащи от минали събития, резултатът от които ще бъде потвърден единствено с настъпването или ненастъпването на едно или повече несигурни бъдещи събития, които не са изцяло под контрола на Компанията.
- Настоящи задължения, произтичащи от минали събития, които не са признати във финансовия отчет или защото не е налице вероятност погасяването им да доведе до изтичане на икономически ползи, или защото сумата на задължението не може да бъде остойностена достатъчно надеждно.

Условното задължение се оповестява, освен ако вероятната необходимост от изходящ паричен поток ресурси, включващи икономически ползи, за погасяване на задължението е отдалечена във времето.

Условните задължения се оценяват, за да се определи дали се е появила вероятна необходимост от изходящ паричен поток ресурси, включващи икономически ползи. Ако се е появила такава вероятна необходимост за статия, която преди е била третирана като условно задължение, провизията се признава във финансовите отчети за периода, през който е настъпила промяната.

Условните вземания не се признават във финансовите отчети.

Като условни активи в Компанията се третират възможните активи, възникнали в резултат на минали събития и чието съществуване ще бъде потвърдено единствено от настъпването или ненастъпването на едно или повече несигурни бъдещи събития, които не са изцяло под контрола на Компанията.

Условните активи не се признават във финансовите отчети. Условен актив се оповестява, когато постъпването на поток икономически ползи е вероятно. Когато обаче реализацията на прихода е практически сигурна, тогава свързаният с нея актив не е условен актив и подлежи на признаване.

Провизиите се признават, когато има вероятност сегашни задължения в резултат от минало събитие да доведат до изходящ поток на ресурси от Компанията и може да бъде направена надеждна оценка на сумата на задължението. Възможно е срочността или сумата на изходящия паричен поток да е несигурна.

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.

Провизиите се преразглеждат към края на всеки отчетен период и стойността им се коригира, за да се отрази най-добрата приблизителна оценка.

6.19. Значими преценки на ръководството при прилагане на счетоводната политика

При изготвянето на финансовия отчет ръководството прави значими преценки и редица предположения, оценки и допускания относно признаването и оценяването на активи, пасиви, приходи и разходи, които оказват най-съществено влияние върху финансовите отчети.

Действителните резултати могат да се различават от преценките, предположенията, оценките и допусканията на ръководството и в редки случаи съответстват напълно на предварително оценените резултати.

6.20. Несигурност на счетоводните приблизителни оценки

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.

6.20.1. Отсрочени данъчни активи

Оценката на вероятността за бъдещи облагаеми доходи за усвояването на отсрочени данъчни активи се базира на последната одобрена бюджетна прогноза, коригирана относно значими необлагаеми приходи и разходи и специфични ограничения за пренасяне на неизползвани данъчни загуби или кредити. Ако надеждна прогноза за облагаем доход предполага вероятното използване на отсрочен данъчен актив особено в 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.

6.20.2. Обезценки

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 Компанията 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.

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.

6.20.3. Ползнен живот на амортизируеми активи

Ръководството преразглежда полезния живот на амортизируемите активи периодично.

Към 31 декември 2018 г. ръководството определя полезния живот на активите, който представлява очакваният срок на ползване на активите от Компанията. Действителният полезен живот може да се различава от направената оценка поради техническо и морално изхабяване, предимно на софтуерни продукти и компютърно оборудване.

6.20.4. Материални запаси

Материалните запаси се оценяват по по-ниската стойност от цената на придобиване и нетната реализуема стойност. При определяне на нетната реализуема стойност ръководството взема предвид най-надеждната налична информация към датата на приблизителната оценка.

6.20.5. Обезценка на кредити и вземания

Компанията използва корективна сметка за отчитане на сумата на обезценка на трудносъбираеми и несъбираеми вземания от клиенти. Ръководството преценява адекватността на тази обезценка на база на възрастов анализ на вземанията, исторически опит за нивото на отписване на несъбираеми вземания, както и анализ на платежоспособността на съответния клиент, промени в договорените условия на плащане и др. Ако финансовото състояние и резултати от дейността на клиентите се влошат над очакваното, стойността на вземанията, които трябва да бъдат отписани или обезценени през следващи отчетни периоди, може да бъде по-голяма от очакваната към отчетната дата.

6.20.6. Провизии

Компанията е ответник по няколко съдебни дела към настоящия момент. Компанията не е признала провизии за бъдещи задължения в настоящия финансов отчет, тъй като счита че отправените искиове са неоснователни и че вероятността те да доведат до разходи за Компанията при уреждането им е малка.

7. Корекции на грешки от предходни години

Грешка, свързана с представяне на финансово-счетоводната информация за предходни периоди се класифицира като фундаментална по смисъла на приложимия СС 8, когато повлиява съществено на информацията във финансовите отчети за тези периоди.

Съгласно счетоводната политика на Компанията, корекция на суми под 500 хил. лв. за предходен период се отчитат в текущата дейност на Компанията, а над тази стойност – в Неразпределена печалба/Непокрита загуба.

8. Финансово управление на риска

Дейността на Компанията е изложена на различни видове рискове по отношение на финансовите си инструменти. Детайлна информация относно финансовите активи и пасиви по категории на Компанията е представена в бележка 30.

8.1. Валутен риск

Дейността на Компанията се осъществява на територията на Република България, няма значими разчети, приходи и разходи деноминирани в чуждестранна валута.

Валутните рискове са минимални, тъй като валутният курс на българския лев към еврото е фиксиран.

8.2. Кредитен риск

Максималният кредитен риск, свързан с финансовите активи, е до размера на преносната им стойност отразена в счетоводния баланс на Компанията.

8.3. Ликвиден риск

Ликвидният риск представлява рискът Компанията да не може да погаси своите задължения. Компанията 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.

8.4. Лихвен риск

Лихвеният риск представлява рискът стойността на лихвоносните задължения на Компанията да варира вследствие на промени на пазарните лихвени проценти.

Компанията спазва условията на поетите споразумения и ангажименти, поради което този риск е сведен до минимум.

III. ПОЯСНИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ КЪМ ИНДИВИДУАЛНИЯ ФИНАНСОВИЯ ОТЧЕТ

9. Нетни приходи от продажби

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Приходи от инфраструктурни такси	55 837	57 506
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	39 399	41 296
Приходи от други услуги	10 138	9 509
Общо:	105 374	108 311

9.1. Приходи от инфраструктурни такси

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Приходи от преминаване	54 949	56 701
Приходи от заявен и неизползван капацитет	888	805
Общо:	55 837	57 506

Най-значителен дял в размера на приходите от инфраструктурни такси е от дружествата на „ХОЛДИНГ БДЖ” ЕАД 74,59%, в това число: „БДЖ-ПП” ЕООД 49,77%; „БДЖ-ТП” ЕООД 24,82%. Голям дял от другите превозвачи имат „БЖК” АД 11,27% и „БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО” ЕООД 4,11%.

9.2 Приходи от разпределение на тягова ел. енергия

През 2010 г. лицензиращият орган „Държавна комисия за енергийно и водно регулиране”, преименувана на „Комисия за енергийно и водно регулиране” е издала на ДП „НКЖИ” лицензия №Л-327-19/17.05.2010 г. за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт. Лицензията е единствена за територията на страната и е за срок от 35 години. В качеството си на разпределително дружество ДП „НКЖИ” сключи и необходимите по закон договори с енергийните дружества „НЕК” ЕАД и „ЕСО” ЕАД. По този начин от 01.01.2013 г. ДП „НКЖИ” практически стартира дейността „разпределение на тягова електрическа енергия” съгласно издадената Лицензия №Л-327-19/17.05.2010 г.

9.3. Приходи от други услуги

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Приходи от ремонтни дейности и услуги	4 034	4 459
Приходи от предоставени на превозвачи съоръжения	2 633	2 610
Приходи от дезинфекционни станции	1 693	583
Приходи от кантарни участъци	732	808
Приходи от съхранение на ВВЗ	661	662
Други приходи от услуги	385	387
Общо:	10 138	9 509

На ред „Други приходи от услуги” се включват: приходи от обслужване на електросъоръжения за 2018 г. 170 хил. лв. (2017 г. 174 хил. лв.) и други.

10. Други приходи

В хиляди лева

	2018	2017
Приходи от финансираня	284 759	257 608
Приходи от продажба на активи	6 459	3 702
Приходи от заведени материали от брак/втора употреба	4 769	5 145
Приходи от наеми	3 589	3 724
Приходи от глоби и неустойки	3 533	5 126
Приходи от ликвидация на ДМА	142	20
Други приходи	896	801
Общо:	304 147	276 126

10.1. Приходи от финансираня

В хиляди лева

	2018	2017
Финансираня, свързани с покриване на разходи	167 110	152 637
Финансираня, свързани с нетекущи активи	115 127	103 341
Финансираня, свързани с текущи активи	2 522	1 630
Общо:	284 759	257 608

Приходите, свързани с нетекущи активи, съответстват на размера на текущия разход за амортизация на безвъзмездно придобити дълготрайни материални и нематериални активи, финансирани от Държавния бюджет и Европейските фондове, които се признават на систематична и рационална база за срока на полезния живот на дълготрайните материални и нематериалните активи. Приходите, свързани с текущи активи и разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура, са признати изцяло на приход през отчетния период, през който са направени разходите.

10.2. Приходи от продажба на активи

В хиляди лева

	2018	2017
Приходи от продажба на материални запаси	3 324	1 766
Приходи от продажба на нетекущи активи	3 135	1 936
Общо:	6 459	3 702

11. Разходи за материали

В хиляди лева

	2018	2017
Материали и резервни части	(27 294)	(24 317)
Електроенергия	(11 158)	(10 463)
Гориво	(5 232)	(4 660)
Топлоенергия	(218)	(182)
Общо:	(43 902)	(39 622)

12. Разходи за външни услуги

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Транспортни услуги и карти	(8 765)	(10 028)
Ремонти и текущо поддържане на железопътната инфраструктура	(6 103)	(5 469)
Застраховки	(4 450)	(4 220)
Охрана	(4 253)	(4 237)
Почистване	(2 948)	(2 634)
Данък сгради, такса смет и други	(1 544)	(1 775)
Курсове за обучение	(1 105)	(110)
Такси	(710)	(713)
Измерване железен път с пътеизмерител	(696)	(672)
Правна защита, юридическа помощ	(634)	(20)
Граждански договори	(544)	(599)
Наеми	(283)	(736)
Телефонни и пощенски услуги	(258)	(253)
Други	(3 513)	(2 516)
Общо:	(35 806)	(33 982)

13. Възнаграждения на персонала

13.1. Разходи за персонала

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017 реклафицирана
Възнаграждения	(137 159)	(123 854)
Компенсирани отпуски	(2 114)	(2 118)
Социални осигуровки и надбавки	(41 238)	(38 018)
Изменение на провизията за обезщетения при пенсиониране	(5 181)	(7 290)
Общо:	(185 692)	(171 280)

Средносписъчният брой на персонала за годината, приключила на 31.12.2018 г. е 11 241 бр. (2017 г.: 11 409 бр.)

Общата сума на разходите по планове с дефинирани доходи на Компанията, призната за текущата година и сравнителния период, може да бъде представена, както следва:

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017 реклафицирана
Актюерски (печалби)/загуби от промени в финансовите предположения	(243)	(656)
Актюерски (печалби)/загуби от промени във демографските предположения	102	(365)
Общо актюерски (печалби)/загуби:	(141)	(1 021)
Разходи за текущ трудов стаж	(5 040)	(6 269)
Общо изменение на провизия за обезщетения при пенсиониране:	(5 181)	(7 290)
Разходи за лихви	(139)	(160)
Общо разходи по планове с дефинирани доходи, признати в ОПР	(5 320)	(7 450)

Актюерската печалба/загуба и разходите за трудов стаж се признават като текущ разход и са включени в отчета за приходи и разходи на ред „Разходи за персонала“.

Разходите за лихви, свързани с пенсионните задължения са включени в отчета за приходи и разходи на ред „Разходи за лихви и други финансови разходи“. Всички други разходи, представени по-горе, са включени на ред „Разходи за възнаграждения“.

13.2. Задължения за обезщетения при пенсиониране

При прекратяване на трудовото правоотношение, след като е придобито право на пенсия за осигурителен стаж и възраст, вкл. и по условията на чл.68а от Кодекс за социално осигуряване (КСО), независимо от основанията за прекратяването, работниците и служителите имат право на обезщетение от работодателя в размер на brutното му трудово възнаграждение за срок от 2 месеца. Когато последните им 10 години трудов стаж са при един и същ работодател, обезщетението е в следните размери, в зависимост от момента на прекратяване на трудовото правоотношение: до 1 месец 10 brutни работни заплати, след 1 до 6 месеца 9 brutни работни заплати, след 6 до 12 месеца 8 brutни работни заплати, над 12 месеца 7 brutни работни заплати.

Право на обезщетение в размер 10 brutни трудови възнаграждения имат работници и служители, които се пенсионираат по условията на чл.68а от КСО и отговарят на условието за 10 години трудов стаж при един и същ работодател.

Планът излага Компанията на актюерски рискове като лихвен риск, риск от промяна в продължителността на живота и инфлационен риск.

Лихвен риск

Настоящата стойност на задълженията по планове с дефинирани доходи е изчислена с дисконтов процент, определен на база на публикуваните от БНБ данни за дългосрочния лихвен процент (доходност от Бенчмарк държавни облигации) в края на 2018 г. Падежът на облигациите съответства на очаквания срок на задълженията по планове с дефинирани доходи и те са деноминирани в български лева. Спад в пазарната доходност на висококачествените корпоративни облигации ще доведе до увеличение на задълженията по планове с дефинирани доходи на Компанията.

Риск от промяна в продължителността на живота

Увеличение на очакваната продължителност на живота на служителите би довело до увеличение в задълженията по планове с дефинирани доходи.

Инфлационен риск

Увеличение на инфлацията би довело до увеличение в задълженията по планове с дефинирани доходи.

Задълженията за дефинирани доходи към 31.12.2018 г. се очаква да бъдат уредени през следващи отчетни периоди и са представени в счетоводния баланс на ред „Провизии за пенсии и други подобни задължения“.

За определяне на задълженията за обезщетения при пенсиониране Компанията е направила актюерска оценка, като е ползвала услугите на сертифициран независим актюер. За изчисляване на размера на задължението актюерът е оценявал група служители, подлежащи на пенсиониране в десетгодишен период 2019-2028 г.

Задълженията за изплащане на дефинирани доходи към персонала в края на представените отчетни периоди са, както следва:

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Задължения за дефинирани доходи към 1 януари	17 923	13 516
Разходи за лихви	139	160
Разход за текущ стаж	5 040	6 269
Изплатени суми за пенсионирани през годината	(4 061)	(3 043)
Преоценки - актюерски (печалби)/загуби от промени в демографските предположения	243	656
Преоценки - актюерски (печалби)/загуби от промени във финансовите предположения	(102)	365
Задължения за дефинирани доходи към 31 декември	19 182	17 923
от тях: нефинансирани	19 182	17 923

Използвани са следните актюерски допускания:

	2018	2017
Дисконтиращ лихвен процент	0,75%	1,0198%
Бъдещо увеличение на заплати и възнаграждения	11% за 2019 и 1,5% за следващите години	13,8% за 2018 и 1,5% за следващите години
Средна пенсионна възраст при мъжете	от 64 до 65 години	от 64 до 65 години
Средна пенсионна възраст при жените	от 61 до 63 години	от 61 до 63 години
Текучество на персонала	4,5%	4,5%

Значимите актюерски предположения при определянето на задълженията по планове с дефинирани доходи са свързани с дисконтовия процент, очакваното текучество на персонала и средната продължителност на живота. Следващата таблица представя анализ на чувствителността и обобщава ефектите от промените в тези актюерски предположения върху задълженията по планове с дефинирани доходи към 31 декември 2018 г.:

Промени в значими актюерски предположения

В хиляди лева

Лихвен процент

	Увеличение с 0.25%	Намаление с 0.25%
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2018 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(230)	230

Промяна в степените на отпаданията

	Увеличение с 1%	Намаление с 1%
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2018 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(978)	978

Промяна в степените на смъртност

	Увеличение с 25%	Намаление с 25%
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2018 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(211)	211

Анализът на чувствителността е базиран на промяна в само едно от предположенията. Той може да се различава от действителната промяна в задълженията за дефинирани доходи, тъй като промените в предположенията често са свързани помежду си.

14. Други разходи за дейността

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017 рекласифицирана
Изгубени съдебни дела	(28 015)	(556)
Балансова стойност на бракувани ДА	(3 602)	(1 610)
Балансова стойност на продадените активи	(3 136)	(1 947)
Неустойки по договори	(1 388)	(2 332)
Внесени в бюджета 50% от получени наеми	(1 784)	(1 847)
Командировки	(1 136)	(1 005)
Работно и униформено облекло	(789)	(373)
Нанесени щети	(157)	(4 332)
Ликвидация на ДМА	(136)	(1 961)
Отписани активи	-	(731)
Други разходи за дейността	(1 903)	(1 920)
Общо:	(42 046)	(18 614)

Съгласно чл. 90 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2018 година, Компанията внася в държавния бюджет вноска в размер на 50 на сто от получения наем на отдадени под наем застроени или незастроени недвижими имоти, съответстващ на процента държавно участие. Сумата на вноската за 2018 г. е посочена на ред „Внесени в бюджета 50% от получени наеми“.

На ред „Балансова стойност на продадени активи“ се включват:

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Балансова стойност на продадени материални запаси	(2 672)	(1 636)
Балансова стойност на продадени дълготрайни материални активи	(464)	(311)
Общо:	(3 136)	(1 947)

15. Финансови приходи и финансови разходи

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Финансови приходи		
Приходи от лихви върху пари и парични еквиваленти	2	31
Приходи от съучастия - дивиденди	693	698
Положителни курсови разлики от промяна на валутни курсове	1	13
Общо:	696	742

Приходите от съучастия представляват дивиденди в резултат от взети решения за разпределения на финансовите резултати през 2018 г. от дъщерно предприятие „ТРЕН“ ЕООД в размер на 239 хил. лв. (2017 г.: 269 хил. лв.), от асоциирано предприятие „фьосталпине ФАЕ София“ ООД в размер на 409 хил. лв. (2017 г.: 429 хил. лв.) и от ЗАД „Алианс България“ в размер на 45 хил. лв. (за 2017 г. е взето решение да не се разпределя дивидент).

Финансови разходи	2018	2017
<i>В хиляди лева</i>		
Разходи за лихви по планове с дефинирани доходи	(139)	(160)
Отрицателни курсови разлики от промяна на валутни курсове	(15)	(70)
Други финансови разходи	(10)	(30)
Общо:	(164)	(260)

16. Данъчно облагане

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Данъчна печалба за годината по данъчна декларация	-	-
Текущ разход за данък	-	-
Приход от отсрочени данъци	3 229	2 007
(Разход)/Икономия за данъци от печалбата	3 229	2 007

Текущите и отсрочените данъци върху печалбата се определени в съответствие с изискванията на българското данъчно законодателство – Закона за корпоративното подоходно облагане. Номиналната данъчна ставка за 2018 г. е 10% (2017 г.: 10%).

Признатите данъчни разходи в печалбата или загубата могат да бъдат равнени, както следва:

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Печалба/(Загуба) преди данъчно облагане	(84 877)	(52 693)
Данъчна ставка	10%	10%
Икономия (Разход) за данъци върху дохода	8 488	5 269

Данъчен ефект от:

Увеличения на финансовия резултат за данъчни цели	211 967	197 275
Намаления на финансовия резултат за данъчни цели	(175 725)	(159 915)
Текущ (разход)/икономия от данъци върху дохода от увеличения и намаления на счетоводен резултат	3 624	3 766

Разход за данък върху облагаемата печалбата	-	-
---	---	---

Отсрочени данъчни (разходи)/приходи:

Възникване и обратно проявление на временни разлики (нетно)	3 229	2 007
Ефект от отсрочени данъци	-	-

Съответните данъчни периоди на дружеството могат да бъдат обект на проверка от Данъчните органи до изтичането на 5 години от края на годината, в която е подадена декларация или е следвало да бъде подадена декларация, като могат да бъдат наложени допълнителни данъчни задължения или глоби съобразно интерпретирането на данъчното законодателство. На ръководството на дружеството не са известни обстоятелства, които биха могли да доведат до възникване на допълнителни съществени задължения в тази област.

Бележка 24 предоставя информация за отсрочените данъчни активи и пасиви, включваща стойностите, признати директно в Неразпределена печалба.

17. Нематериални активи

2018

В хиляди лева

	Софтуер	Патенти и лицензи	Други	Общо
Отчетна стойност				
Салдо към 01.01.2018 г.	8 322	52	86	8 460
Придобити	621			621
Отписани	(58)	-	-	(58)
Салдо към 31.12.2018 г.	8 885	52	86	9 023
Амортизации				
Салдо към 01.01.2018 г.	6 906	29	58	6 993
Амортизация за периода	928	8	6	942
Отписани през периода	(57)	-	-	(57)
Салдо към 31.12.2018 г.	7 777	37	64	7 878
Балансова стойност				
Салдо към 01.01.2018 г.	1 416	23	28	1 467
Салдо към 31.12.2018 г.	1 108	15	22	1 145

2017 рекласифицирана

В хиляди лева

	Софтуер	Патенти и лицензи	Други	Общо
Отчетна стойност				
Салдо към 01.01.2017 г.	6 688	28	69	6 785
Придобити	1 665	24	17	1 706
Отписани	(31)	-	-	(31)
Салдо към 31.12.2017 г.	8 322	52	86	8 460
Амортизации				
Салдо към 01.01.2017 г.	5 855	27	53	5 935
Амортизация за периода	1 081	2	5	1 088
Отписани през периода	(30)	-	-	(30)
Салдо към 31.12.2017 г.	6 906	29	58	6 993
Балансова стойност				
Салдо към 01.01.2017 г.	833	1	16	850
Салдо към 31.12.2017 г.	1 416	23	28	1 467

18. Дълготрайни материални активи

2018

В хиляди лева

	Земи	Сгради	Машини и оборудване	Съоръжения	Транспортни средства	Други	Предоставени аванси	ДМА в процес на изграждане	Общо
Отчетна стойност									
Салдо към 01.01.2018 г.	309 598	135 367	316 073	3 586 595	29 790	13 130	26 779	357 866	4 775 198
Придобити	9 042	60	482	-	3 315	1 764	(4 626)	180 061	190 098
Отписани	(287)	(688)	(2 169)	(15 699)	(223)	(111)	-	(22 145)	(41 322)
Рекласифицирани	-	-	22 237	(22 243)	-	6	-	-	-
Трансфери	-	3 086	29 970	86 894	-	-	-	(119 950)	-
Салдо към 31.12.2018 г.	318 353	137 825	366 593	3 635 547	32 882	14 789	22 153	395 832	4 923 974

Амортизации и загуби от обезценка

Салдо към 01.01.2018 г.	-	27 524	88 279	641 708	20 714	6 583	-	-	784 808
Амортизация за периода	-	6 189	28 269	164 155	1 515	1 442	-	-	201 570
Отписани през периода	-	(245)	2 704	(9 991)	(217)	(110)	-	-	(7 859)
Салдо към 31.12.2018 г.	-	33 468	119 252	795 872	22 012	7 915	-	-	978 519

Балансова стойност

Салдо към 01.01.2018 г.	309 598	107 843	227 794	2 944 887	9 076	6 547	26 779	357 866	3 990 390
Салдо към 31.12.2018 г.	318 353	104 357	247 341	2 839 675	10 870	6 874	22 153	395 832	3 945 455

2017 рекласифицирана

В хиляди лева

	Земи	Сгради	Машини и оборудване	Съоръжения	Транспортни средства	Други	Предоставени аванси	ДМА в процес на изграждане	Общо
Отчетна стойност									
Салдо към 01.01.2017 г.	306 974	123 754	204 147	2 588 715	26 991	7 573	21 188	1 331 879	4 611 221
Придобити	2 907	16	332	105	2 893	5 633	5 591	179 516	196 993
Отписани	(283)	(327)	(2 074)	(9 901)	(94)	(76)	-	(20 261)	(33 016)
Рекласифицирани	-	(1 097)	(134)	1 231	-	-	-	-	-
Трансфери	-	13 021	113 802	1 006 445	-	-	-	(1 133 268)	-
Салдо към 31.12.2017 г.	309 598	135 367	316 073	3 586 595	29 790	13 130	26 779	357 866	4 775 198

Амортизации и загуби от обезценка

Салдо към 01.01.2017 г.	-	21 064	67 013	490 775	19 319	5 763	-	-	603 934
Амортизация за периода	-	6 594	23 051	154 719	1 491	896	-	-	186 751
Отписани през периода	-	(134)	(1 785)	(3 786)	(96)	(76)	-	-	(5 877)
Салдо към 31.12.2017 г.	-	27 524	88 279	641 708	20 714	6 583	-	-	784 808

Балансова стойност

Салдо към 01.01.2017 г.	306 974	102 690	137 134	2 097 940	7 672	1 810	21 188	1 331 879	4 007 287
Салдо към 31.12.2017 г.	309 598	107 843	227 794	2 944 887	9 076	6 547	26 779	357 866	3 990 390

Дълготрайните материални активи включват земи, сгради, съоръжения, транспортни средства, стопански инвентар, компютърна техника и други, които са необходими за текущата дейност на Компанията и които се очаква да носят икономическа изгода повече от един отчетен период.

В дълготрайните материални активи са включени сумата на разходите за придобиване на дълготрайни материални активи, размерът на авансовите плащания и отдадени дълготрайни материални активи при условията на концесия. Стойността на разходите за придобиване на дълготрайни материални активи в процес на изграждане включва стойността на материалите, на външните услуги и прекия труд.

В състава на дълготрайните материални активи са включени отдадени дълготрайни материални активи, предоставени от собственика на капитала на концесия:

- „Интермодален терминал южен централен район на планиране в България – Пловдив“ за срок 27 години и

- „Централна железопътна гара Пловдив“ за срок от 35 години;

ползите от които се получават от държавата, представлявана от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Общата балансовата стойност на тези активи е 18 452 хил. лв.

Обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, са публична държавна собственост. Те не могат да бъдат отчуждавани, ипотекирани или да се предоставят като друго обезпечение.

Когато съставна част от дълготрайните материални активи съдържа значими компоненти, които имат различен срок на полезен живот, те са отчитат като отделни дълготрайни материални активи.

За определяне на остатъчната стойност на активите е използван методът на ликвидационната стойност.

Към 31.12.2018 г. са бракувани дълготрайни материални активи с отчетна стойност 18 741 хил. лв. (2017 г.: 12 320 хил. лв.) и балансова стойност 10 734 хил. лв. (2017 г.: 6 506 хил. лв.). За бракуваните преоценени в предходни периоди дълготрайни материални активи е извършено намаление на преоценъчния резерв с 7 132 хил. лв. (2017 г.: 4 896 хил. лв.), съгласно приложимия СС 16.

Към 31.12.2018 г. отчетната стойност на 100% амортизираните активи, които продължават да се използват в дейността на Компанията е в размер на 109 304 хил. лв. (2017 г.: 61 562 хил. лв.).

Компанията не разполага с документи за собственост за част от представените в счетоводния баланс недвижими имоти (земя и сгради). Компанията продължава процеса на осигуряване на надлежни документи за собственост за земя с балансова стойност в размер на 75 950 хил. лв. към 31.12.2018 г. (2017 г.: 65 751 хил. лв.) и сгради с балансова стойност в размер на 10 894 хил. лв. към 31.12.2018 г. (2017 г.: 11 443 хил. лв.)

19. Инвестиции в дъщерни, асоциирани и други свързани предприятия

Инвестициите в дъщерни, асоциирани и други свързани предприятия са представени във финансовия отчет на Компанията по метода на себестойността.

През 2018 г. на Компанията са разпределени дивиденди от асоциираното предприятие „Фьосталпине ФАЕ София” ООД в размер на 409 хил. лв. (2017 г.: 429 хил. лв.), от „ТРЕН” ЕООД са разпределени дивиденди в резултат на разпределение на печалби през 2018 г. в размер на 239 хил. лв. (2017 г.: 269 хил. лв.) и 45 хил. лв. от ЗАД „Алианс България” (за 2017 г. е взето решение да не се разпределя дивидент). Дяловете и акциите на асоциираните и другите свързани предприятия не се търгуват на публична фондова борса и поради тази причина не може да бъде установена справедливата им стойност. Ръководството на Компанията счита, че не съществуват индикации за обезценка на представените инвестиции.

<i>В хиляди лева</i>	<i>Вид дейност</i>	<i>Дял %</i>	2018	2017
Инвестиции в дъщерни предприятия:				
„ТРЕН” ЕООД	Търговия с електрическа енергия	100%	5	5
Общо инвестиции в дъщерни предприятия			5	5
Инвестиции в асоциирани и други свързани предприятия:				
„Фьосталпинне ФАЕ София” ООД	Производство на стрелки	49%	2 041	2 041
„Зона за обществен достъп – Бургас” АД	Проектиране, изграждане и експлоатация на интермодален терминал	20%	100	100
ЗАД „Алианс България”	Застрахователно дружество	2,796%	742	742
Общо инвестиции в асоциирани и др. свързани предприятия			2 883	2 883
Общо инвестиции в дъщерни, асоциирани и други свързани предприятия			2 888	2 888

Към датата на изготвяне на индивидуалния финансов отчет „Зона за обществен достъп – Бургас” АД не осъществява дейност.

20. Материални запаси

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017 реклафицирана
Материали и консумативи	64 354	62 740
Готова продукция	71	91
Общо:	64 425	62 831

Материалните запаси с балансова стойност 64 425 хил.лв. към 31.12.2018 г. (2017 г.: 62 831 хил.лв.) се оценяват по по-ниската стойност на цената на придобиване и нетната реализуема стойност. На ред „Материали и консумативи“ са включени материални запаси, които се използват за капитализиране и ремонт на железопътната инфраструктура. Тяхната стойност към 31.12.2018 г. е 33 639 хил. лв.

20.1. Материали и консумативи

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Основни материали	23 155	21 403
Материали втора употреба	14 116	14 992
Материални отпадъци (скрап)	13 950	14 964
Резервни части	7 358	6 455
Горивни и смазочни материали	1 953	1 532
Други	3 822	3 394
Общо:	64 354	62 740

Материални запаси към 31 декември 2018 г. не са предоставяни като обезпечение на задължения.

21. Вземания

В хиляди лева

	2018	2017
Вземания от клиенти и доставчици	97 857	94 858
Вземания, свързани с асоциирани предприятия	1	-
Други вземания	14 542	14 628
Общо:	112 400	109 486

21.1. Вземания от клиенти и доставчици

В хиляди лева

	2018	2017
Вземания от свързани лица под общ контрол	89 921	88 863
Вземания от други клиенти	7 440	5 784
Обезценка на вземания от други клиенти	(9)	(9)
Вземания от доставчици (аванси)	505	220
Общо:	97 857	94 858

На ред „Вземания от свързани лица под общ контрол“ се включват вземания от „Холдинг БДЖ“ ЕАД, БДЖ-ТП ЕООД, БДЖ-ПП ЕООД и ДП ТСВ. Към 31.12.2018 г. най-големият длъжник е „Холдинг БДЖ“ ЕАД и неговите дружества с 89 809 хил. лв. или 91,78% от общо търговските вземания от клиенти и доставчици, както сумите са както следва: вземанията от „Холдинг БДЖ“ ЕАД възлизат на 25 411 хил. лв., вземанията от БДЖ-ТП ЕООД в размер на 58 510 хил. лв. и БДЖ-ПП ЕООД в размер на 5 888 хил. лв., включващи вземания от инфраструктурни такси, съпътстващи и допълнителни услуги за дезинфекция, мерене и други. Към 31.12.2018 г. изискуеми вземания над една година са в размер на 69 026 хил. лв. (за 2017 г.: 69 206 хил. лв.), за които има сключени споразумения с „Холдинг БДЖ“ ЕАД и БДЖ-ТП ЕООД от 31.05.2013 г. за разсрочено плащане, които се изпълняват съгласно договореностите.

Сумата на ред „Вземания от свързани лица под общ контрол“ не включва предоставени аванси на ДП ТСВ за изграждане на активи на стойност 317 хил. лв. (включени в бел. 18) и аванси за текуща дейност на стойност 45 хил. лв. (включени на ред „Вземания от доставчици (аванси)“ на текущата бележка).

21.2. Други вземания

В хиляди лева

	2018	2017
Данъци за възстановяване	6 992	8 417
Вземания във връзка с корпоративни данъци	-	600
Съдебни вземания	3 252	3 405
Вземания по оперативни програми	356	708
Други вземания	3 942	1 498
Общо:	14 542	14 628

21.2.1. Съдебни вземания

В хиляди лева

	2018	2017
Вземания по съдебни спорове	1 339	2 553
Присъдени вземания	3 744	2 683
Обезценка на съдебни и присъдени вземания	(1 831)	(1 831)
Общо:	3 252	3 405

21.2.2. Други вземания

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Блокирани парични средства в КТБ АД	5 921	5 921
Други дебитори	3 457	1 523
Вземания по липси и начети	75	93
Дадени гаранции	855	327
Обезценка на други вземания	<u>(6 366)</u>	<u>(6 366)</u>
Общо:	<u>3 942</u>	<u>1 498</u>

На ред „Обезценка на други вземания“ е включена сумата в размер на 5 921 хил. лв., представляваща обезценка на блокирани парични средства в КТБ АД и сумата в размер на 451 хил. лв., представляваща обезценка на вземания, свързани с кражби.

Изменението в обезценката на търговските и други вземания може да бъде представено по следния начин:

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Салдо към 1 януари	8 206	8 211
Отписани суми (несъбираеми)	-	(5)
Салдо към 31 декември	<u>8 206</u>	<u>8 206</u>

Анализ на необезценените просрочени търговски и други вземания е представен в пояснителна бележка 30.2.

22. Пари и парични еквиваленти

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Парични средства в брой	127	86
Парични средства по банкови сметки	<u>182 000</u>	<u>123 202</u>
Общо:	<u>182 127</u>	<u>123 288</u>

22.1. Парични средства в брой

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Каса в лева	36	29
Каса във валута	4	5
Ваучери за храна	<u>87</u>	<u>52</u>
Общо:	<u>127</u>	<u>86</u>

22.2. Парични средства по банкови сметки

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Разплащателна сметка в левове	181 958	49 571
Разплащателна сметка във валута	<u>42</u>	<u>73 631</u>
Общо:	<u>182 000</u>	<u>123 202</u>

С цел по-ефективно управление на паричните средства и ежедневен контрол, считано от 01.01.2018 г. всички разплащания на Компанията и нейните структурни звена са включени в системата на електронни бюджетни разплащания (СЕБРА) като отделна първостепенна система за чужди средства на принципала – Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) чрез сметки в Българска народна банка (БНБ). Титуляр на сметките в БНБ е МТИТС.

За целите на изпълнение на условията на проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, ДП НКЖИ извършва безналични разплащания с контрагенти със средства получени от Кохезионен фонд и Европейски фонд за регионално развитие, включени в системата на електронни бюджетни разплащания (СЕБРА) чрез сметка, титуляр на която е Управляващият орган към МТИТС, който финализира разплащанията.

По този ред през 2018 г. Компанията е уредила задължения към свои доставчици по проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ в размер на 51 165 хил. лв. през (2017 год. – 53 781 хил. лв.). Тези средства не са включени в отчета за паричния поток на Компанията и са посочени в бележка 27.

23. Собствен капитал

23.1. Основен капитал

Към 31 декември 2018 г. основният капитал на Компанията е в размер на 100 000 хил. лв. Едноличен собственик на капитала е държавата, представлявана от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

23.2. Допълнителни резерви

Допълнителните резерви са възникнали като балансираща стойност при отделянето на Компанията от Национална компания „Български държавни железници“, (Разделителен протокол към 31 декември 2001 г.). Размерът към 31.12.2018 г. е 372 320 хил. лв. (2017 г.: 372 414 хил. лв.). През 2018 г. за сметка на допълнителните резерви са:

- получени безвъзмездно предоставени нетекущи активи на стойност 16 хил. лв. съгласно:
 - Решение №531 от 15.09.2017 г. на МС и Решения на УС №15-06/18 от 18.06.2018 г.;
- отписани нетекущи активи на стойност 110 хил. лв. съгласно:
 - Заповед №РД-14-07 от 18.01.2018 г. издадена от Областния управител на област Плевен и Решение на УС №10-03/18 от 30.03.2018 г.;
 - Заповед №РкД-22-12 от 10.08.2018г. издадена от Областния управител на област Добрич и Решение на УС №13-04/18 от 13.04.2018 г.

Тези изменения са представени в отчета за промените в собствения капитал като сделки със собственика.

23.3. Преоценъчен резерв

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Салдо към 1 януари	1 461 590	1 474 314
Освободен преоценъчен резерв на отписани активи	(7 132)	(4 896)
Данъчен ефект от отписания преоценъчен резерв	713	490
Прехвърляне в неразмеселената печалба	(8 364)	(8 318)
Салдо към 31 декември	1 446 807	1 461 590

Преоценъчният резерв е формиран от разлики между балансовата и справедливата стойност на дълготрайни материални активи на Компанията към 1 януари 2005 г. и към 1 януари 2012 г., редуциран с преоценъчния резерв на отписани материални дълготрайни активи съответстващия му признат пасив по отсрочени данъци.

Брутната сума на преоценката представлява намаление на преоценъчния резерв на бракуваните преоценени дълготрайни активи (бележка 18).

24. Отсрочени данъчни пасиви и активи

24.1. Отсрочени данъчни пасиви

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Към 1 януари	106 675	109 172
Отписан отсрочен данъчен пасив	(713)	(490)
Промяна на отсрочен данъчен пасив от освободен преоценъчен резерв	<u>(3 229)</u>	<u>(2 007)</u>
Към 31 декември	<u>102 733</u>	<u>106 675</u>

Признатите отсрочени данъчни пасиви са свързани с разликата между счетоводната и данъчна балансова стойност на дълготрайните материални активи към края на отчетния период.

Ефективната данъчна ставка за целите на изчислението на отсрочените данъчни активи и пасиви за 2017 г. и 2018 г. е 10%.

24.2. Непризнати отсрочени данъчни активи

Непризнатите отсрочени данъчни активи са свързани със следните временни разлики:

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
	Данъчен актив	Данъчен актив
Задължения към персонала и други физически лица	397	611
Обезценка на търговски и други вземания	<u>29</u>	<u>36</u>
	<u>426</u>	<u>647</u>

25. Оперативен лизинг

Компанията като лизингополучател:

Бъдещите минимални плащания до 1 година по договори за оперативен лизинг на Компанията са в размер на 210 хил. лв. 2018 г. (2017 г.: 350 хил. лв.)

Лизинговите плащания, признати като разход за периода, възлизат на 283 хил. лв. (2017 г.: 736 хил. лв.). Тази сума включва минималните лизингови плащания. Сублизингови плащания или условни плащания по наеми не са извършени или получени. Приход от сублизинг не се очаква да бъде реализиран, тъй като всички активи, придобити по договори за оперативен лизинг, се използват само от Компанията.

Договорите за оперативен лизинг на Компанията не съдържат клаузи за условен наем. Нито един от договорите за оперативен лизинг не съдържа опция за подновяване или покупка, клаузи за увеличение или ограничения относно дивиденди, по-нататъшен лизинг или допълнителен дълг.

Компанията като лизингодател:

Недвижими имоти на Компанията са отдавани под наем по договори за оперативен лизинг. Бъдещите минимални лизингови постъпления към 31 декември 2018 г. са в размер на 1 700 хил. лв. до една година (2017 г.: 1 800 хил. лв.).

Приходите от наеми за 2018 г., възлизащи на 3 589 хил. лв. (2017 г.: 3 724 хил. лв.), са включени в отчета за приходи и разходи на ред „Други приходи”. Компанията внася 50% от получените приходи от наеми в държавния бюджет съгласно Закона за държавния бюджет на Република България. Не са признавани условни наеми.

26. Задължения

В хиляди лева

	2018	2017
Задължения към доставчици	11 527	10 977
Задължения, свързани с асоциирани предприятия	90	1
Други задължения	272 082	273 916
Общо:	283 699	284 894

Задълженията към 31.12.2018 г. към асоциирани предприятия в размер на 90 хил. лв. (2017 г.: 1 хил. лв.) представляват закупени стрелкови части и други материали от „Фьосталпине ФАЕ София” ООД.

26.1. Задължения към доставчици

В хиляди лева

	2018	2017
Задължения към свързани предприятия под общ контрол	1 753	3 752
Задължения към други доставчици	9 774	7 225
Общо:	11 527	10 977

26.2. Други задължения

В хиляди лева

	2018	2017
Временна безлихвена финансова помощ	213 000	248 000
Задължения по съдебни дела	27 834	-
Гаранции за изпълнение на договори	11 100	9 411
Задължения към персонала	10 230	9 354
Задължения към общественото осигуряване	4 775	4 294
Задължения за данъци	2 096	1 894
Други задължения	3 047	963
Общо:	272 082	273 916

Нетната балансова стойност на задълженията към доставчици и други се приема за разумна приблизителна оценка на справедливата им стойност.

26.2.1. Задължения за данъци

В хиляди лева

	2018	2017
Данъци по ЗДДФЛ	1 919	1 747
Вноски по чл. 90 от Закон за държавния бюджет (50% от получени наеми)	95	34
Данъци по чл. 204 от ЗКПО	71	103
Данъци към общини	11	10
Общо:	2 096	1 894

26.2.2. Други задължения

В хиляди лева

	2018	2017
Задължения по застраховане	2 047	45
Други кредитори	1 000	918
Общо:	3 047	963

27. Финансирания

Финансиранията са безвъзмездни средства, предоставени от държавата и европейските фондове и представляват отсрочени приходи за бъдещи периоди (балансова стойност на финансиранията), които се признават систематично за срока на полезния живот на нетекущи активи, придобити с получените безвъзмездни средства и използвани в оперативната дейност на Компанията.

Когато безвъзмездните средства, предоставени от държавата, са свързани с разходна позиция, те се признават като приход за периодите, необходими за съпоставяне на дарението на систематична база с разходите, които то е предвидено да компенсира.

В хиляди лева

	2018	2017
Нетекущи:		
Финансирания, свързани с нетекущи амортизируеми активи	2 010 160	2 011 112
Финансирания за нетекущи активи в процес на изграждане	515 530	403 077
Финансирания за текуща дейност	6 894	6 144
Общо:	2 532 584	2 420 333

27.1. Движение през периода по източници на финансиране, представени в Счетоводния баланс и Отчета за приходите и разходите

В хиляди лева

	2018	2017
Към 1 януари	2 420 333	2 316 825
Получени от държавния бюджет	260 000	239 902
Механизъм за свързване на Европа	80 438	42 389
Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“	51 165	53 781
Получени/(Възстановени) ДДС 06/2011	4 420	(19 547)
Фонд „Стихийни бедствия“	961	3 268
Други	26	76
Признати в отчета за приходите и разходите	(284 759)	(257 608)
От МТИТС за съпътстващи разходи и обезщетения по обекти	-	35 000
Оперативна програма "Транспорт"	-	6 028
От МТИТС -Програма TEN-T	-	201
Шанс за работа	-	21
Възстановени финансираня от УО по ОПТ	-	(3)
Към 31 декември	2 532 584	2 420 333

ДП НКЖИ е бенефициент по проекти, финансирани със средства от ЕС по проекти по Оперативна програма „Транспорт 2007–2013”, Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”, Механизъм за свързване на Европа (МСЕ). Финансирането на тези проекти се извършва от Кохезионния фонд, ЕФРР, национално съфинансиране от ДБ и от средства на Компанията.

През 2018 г. ДП НКЖИ е получило безвъзмездни средства, предоставени от Държавния бюджет, в размер на 260 000 хил. лв. (2017 г.: 239 902 хил. лв.), от които текуща субсидия за покриване на разходи в размер на 145 000 хил. лв. и 115 000 хил. лв. за капиталов трансфер.

27.2. Движение през периода по източници на финансиране, представени в Отчета за паричния поток

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Постъпления		
Получени от държавния бюджет за капиталов трансфер	115 000	105 000
Получени от държавния бюджет за текуща субсидия	145 000	134 902
Механизъм за свързване на Европа	80 438	42 390
Получени по Оперативни програми	10 264	64 975
Получени/(Възстановени) ДДС 06/2011		
Фонд „Стихийни бедствия”	1 593	3 268
Други	26	278
Към 31 декември	352 321	350 813

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Плащания		
Възстановени средства Оперативни програми	(1 692)	(19 550)
Възстановени средства Фонд „Стихийни бедствия”	(632)	-
Към 31 декември	(2 324)	(19 550)

28. Свързани лица

28.1. Сделки със свързани предприятия

28.1.1. Сделки с дъщерни предприятия

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Продажба на стоки и услуги	7	7
продажба на услуги на ТРЕН ЕООД	7	7
Разпределени дивиденди	239	269

28.1.2. Сделки с асоциирани и други свързани предприятия

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Продажба на стоки и услуги	36	-
продажба на услуги на фьосталпине ФАЕ	36	-
София ООД		

28.2.2. Вземания от свързани лица под общ контрол

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Холдинг БДЖ ЕАД	25 411	26 155
<i>в т. ч. над 1 г.</i>	24 887	24 947
БДЖ-Пътнически превози ЕООД	5 888	5 672
БДЖ-Товарни превози ЕООД	58 510	57 006
<i>в т. ч. над 1 г.</i>	44 139	44 259
ДП ТСВ	112	30
Общо вземания от свързани лица под общ контрол	89 921	88 863
<i>в т. ч. над 1 г.</i>	69 026	69 206

28.2.3. Задължения към асоциирани предприятия

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
фьосталпине ФАЕ София ООД	90	1
Общо задължения към асоциирани предприятия:	90	1

28.2.4. Задължения към свързани лица под общ контрол

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Холдинг БДЖ ЕАД	31	-
БДЖ-Пътнически превози ЕООД	1 581	3 259
БДЖ-Товарни превози ЕООД	138	319
ДП ТСВ	3	174
Общо задължения към свързани лица под общ контрол	1 753	3 752

29. Категории финансови активи и пасиви

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

29.1. Финансови активи

Финансови активи са:

<i>В хиляди лева</i>	Бележка	2018	2017
Кредити и вземания:			
Вземания		97 709	95 346
Пари и парични еквиваленти	22	182 127	123 288
Общо финансови активи:		279 836	218 634

Ред „Вземания“ включва финансови активи, както следва:

от ред „Вземания“	2018	2017
<i>В хиляди лева</i>		
Вземания от свързани лица под общ контрол	89 921	88 863
Вземания от други клиенти	7 440	5 784
Вземания по оперативни програми	356	708
Вземания, свързани с асоциирани предприятия	1	-
Обезценка на вземания от други клиенти	(9)	(9)
Общо вземания – финансови :	97 709	95 346

29.2. Финансови пасиви

Финансови пасиви са:

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Финансови пасиви, отчитани по амортизирана стойност:		
Получени финансови помощи и заеми	213 000	248 000
<i>в т.ч. над 1 г.</i>	<i>173 000</i>	<i>213 000</i>
Търговски задължения	11 617	10 978
Задължения свързани с гаранции	11 100	9 411
<i>в т.ч. над 1 г.</i>	<i>3 630</i>	<i>7 217</i>
Общо финансови пасиви:	235 717	268 389
<i>в т.ч. над 1 г.</i>	<i>176 630</i>	<i>220 217</i>

В бележка 6.11 е предоставена информация относно счетоводната политика за всяка категория финансови инструменти. Описание на политиката и целите за управление на риска на Компанията относно финансовите инструменти е представено в бележка 30.

30. Рискове, свързани с финансовите инструменти

Цели и политика на ръководството по отношение управление на риска

Компанията е изложена на различни видове рискове по отношение на финансовите си инструменти. Детайлна информация относно финансовите активи и пасиви по категории на Компанията е представена в бележка 29. Най-значимите финансови рискове, на които е изложена Компанията са пазарен риск, кредитен риск и ликвиден риск.

Управлението на риска на Компанията се осъществява от централната администрация на Компанията в сътрудничество с Управителния съвет. Приоритет на ръководството е да осигури краткосрочните и средносрочни парични потоци. Дългосрочните финансови инвестиции се управляват, така че да имат дългосрочна възвращаемост. Компанията не се занимава активно с търгуването на финансови активи за спекулативни цели, нито пък издава опции.

Най-съществените финансови рискове, на които е изложена Компанията, са описани по-долу.

30.1. Анализ на пазарния риск

Вследствие на използването на финансови инструменти Компанията е изложена на пазарен риск и по-конкретно на риск от промени във валутния курс, лихвен риск, както и риск от промяната на конкретни цени, което се дължи на оперативната и инвестиционната дейност на Компанията.

30.2. Анализ на кредитния риск

Кредитният риск представлява рискът даден контрагент да не заплати задължението си към Компанията. Компанията е изложена на този риск във връзка с различни финансови инструменти, като напр. при възникване на вземания от клиенти, депозирани средства, инвестиции и други. Излагането на Компанията на кредитен риск е ограничено до размера на балансовата стойност на финансовите активи, признати в края на отчетния период, както е посочено по-долу:

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Групи финансови активи – балансови стойности:		
Вземания	97 709	95 346
Пари и парични еквиваленти	182 127	123 288
Балансова стойност	279 836	218 634

Компанията редовно следи за изпълнението на задълженията на свои клиенти и други контрагенти, установени индивидуално или на групи, и използва тази информация за контрол на кредитния риск.

Компанията не е предоставяла финансовите си активи като обезпечение по други сделки.

Към датата на финансовия отчет някои от необезценените търговски и други вземания са с изтекъл срок на плащане. Възрастовата структура на необезценените търговски и други вземания е следната:

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
До 3 месеца	22 805	19 032
Между 3 и 6 месеца	456	222
Между 6 месеца и 1 година	627	491
Над 1 година	73 821	75 601
Общо	97 709	95 346

По отношение на търговските и други вземания Компанията е изложена на значителен кредитен риск от основните превозвачи – „Холдинг БДЖ” ЕАД и неговите дъщерни дружества. На базата на исторически показатели, ръководството счита, че кредитната оценка на търговските и други вземания, които не са с изтекъл падеж, е добра. На основание подписани Споразумения от 31.05.2013 г. е договорена опция Компанията да придобие имоти чрез покупко-продажба от „Холдинг БДЖ” ЕАД и неговите дъщерни дружества по схемата „дълг срещу собственост“, за уреждане на тези вземания.

Търговските и други вземания, възникнали преди повече от една година, в размер на 73 821 хил. лв. към 31 декември 2018 г. включват:

- 25 071 хил. лв. – Вземания от „Холдинг БДЖ” ЕАД

За уреждане на финансовите задължения на „Холдинг БДЖ” ЕАД по фактури, издадени от ДП „НКЖИ” през 2010 г., 2011 г., 2012 г., и през периода от 01.01.2013 г. до 31.03.2013 г. е подписано споразумение на 31.05.2013 г. между ДП „НКЖИ” и „Холдинг БДЖ” ЕАД за разсрочено плащане, което се изпълнява съгласно договореностите.

- 48 272 хил. лв. – Вземания от „БДЖ-ТП” ЕООД

За уреждане на финансовите задължения на „БДЖ Товарни превози” ЕООД по фактури, издадени от ДП „НКЖИ” през 2011 г., 2012 г., и през периода от 01.01.2013 г. до 31.03.2013 г. е подписано споразумение на 31.05.2013 г. между ДП „НКЖИ” и „БДЖ – Товарни превози” ЕООД за разсрочено плащане, което се изпълнява съгласно договореностите.

- 478 хил. лв. представляват вземания от други контрагенти над една година, за които ДП „НКЖИ” предприема действия по събирането им.

Кредитният риск относно пари и парични еквиваленти в банки се счита за несъществен, тъй като контрагентите са банки с добра репутация и висока външна оценка на кредитния рейтинг.

През 2018 г. не е призната загуба от обезценка по отношение на търговските и други вземания над 1 година. Балансовите стойности описани по-горе, представляват максимално възможното излагане на кредитен риск на Компанията по отношение на тези финансови инструменти.

30.3. Анализ на ликвидния риск

Ликвидният риск представлява рискът Компанията да не може да погаси своите задължения. Компанията 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.

Нуждите от ликвидни средства се следят за различни времеви периоди - ежедневно и

ежеседмично, както и на базата на 30-дневни прогнози. Нуждите от ликвидни средства в дългосрочен план - за периоди от 180 и 360 дни, се определят месечно.

Компанията държи пари в брой и по банкови сметки, за да посреща ликвидните си нужди за периоди до 30 дни. Средства за дългосрочните ликвидни нужди се осигуряват чрез безлихвена финансова помощ и финансираня от държавата.

Към 31 декември 2018 г. падежите на договорните задължения на Компанията (съдържащи лихвени плащания, където е приложимо) са обобщени, както следва:

В хиляди лева

31 декември 2018 г.	<u>Текущи</u> До 1 година	<u>Нетекущи</u> От 1 до 5 години
Временна финансова помощ	40 000	173 000
Търговски и други задължения	19 087	3 630
Общо	<u>59 087</u>	<u>176 630</u>

В предходния отчетен период падежите на договорните задължения на Компанията са обобщени, както следва:

В хиляди лева

31 декември 2017 г.	<u>Текущи</u> До 1 година	<u>Нетекущи</u> От 1 до 5 години
Временна финансова помощ	35 000	213 000
Търговски и други задължения	13 172	7 217
Общо	<u>48 172</u>	<u>220 217</u>

Стойностите, оповестени в този анализ на падежите на задълженията, представляват недисконтираните парични потоци по договорите, които могат да се различават от балансовите стойности на задълженията към отчетната дата.

Финансовите активи като средство за управление на ликвидния риск

При оценяването и управлението на ликвидния риск Компанията отчита очакваните парични потоци от финансови инструменти, по-специално наличните парични средства и търговски вземания. Наличните парични ресурси и търговски вземания надвишават значително текущите нужди от изходящ паричен поток.

31. Политика и процедури за управление на капитала

Целите на Компанията във връзка с управление на капитала са:

- да осигури способността на Компанията да продължи да съществува като действащо предприятие;
- да осигури адекватна рентабилност на собствения капитал.

Компанията наблюдава капитала на базата на съотношението на собствения капитал към получените заеми.

Компанията определя собствения капитал и заемите на основата на балансовата им стойност.

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

<i>В хиляди лева</i>	2018	2017
Собствен капитал	1 371 672	1 459 833
Общо привлечен капитал (без безвъзмездни средства и отсрочени данъчни пасиви)	302 880	302 817
Пари и парични еквиваленти	(182 127)	(123 288)
Нетен дълг	120 753	179 529
Съотношение на собствен капитал към привлечен капитал	1:0.05	1:0.05

32. Инвестиционна програма

Според инвестиционната програма, одобрена от Управителния съвет на Компанията, за следващата година са планирани следните разходи, финансирани от държавния бюджет и европейските фондове за обекти по Оперативна програма „Транспорт”, Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”, Програма „TEN-T”, Механизъм за свързване на Европа, по които ДП „НКЖИ” е бенефициент:

<i>В хиляди лева</i>	2019
<i>От Държавния бюджет:</i>	
<u>Основен ремонт на дълготрайни материални активи</u>	
Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	13 317
Модернизирани на осигурителни системи и прелезни устройства	10 113
Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	6 500
Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	5 505
Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	413
Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	23 422
	59 270
<u>Придобиване на дълготрайни материални активи</u>	
Доставка на жп механизация	6 594
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	9 136
Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	5 000
Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.	35 000
Собствен принос на ДП НКЖИ за обект: "Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк"	5 000
	60 730
<i>ОБЩА СУМА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ, ФИНАНСИРАНИ ОТ ДЪРЖАВЕН БЮДЖЕТ</i>	120 000

От Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”:

Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2	143 495
Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-железопътен участък Волюяк-Драгоман	-
Модернизация на железопътната линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец	133 822
Техническа помощ за модернизация на железопътна линия София – Перник - Радомир – Гюешево – граница с Република Македония	10 463
Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене	3 214

Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	3 960
Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	4 870
Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	310
Модернизация на гарови централизации в участъка Русе - Каспичан	-
Проектиране и внедряване на СУВР в ДП НКЖИ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (контролни точки "check-points")	3 660
Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирането, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС	81
Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман – железопътен участък Петърч-Драгоман – граница с Република Сърбия	1 177
Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, финансирани със средства на ЕСИФ	2 400
Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	16
Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ 2014 2020 г.	363

ОБЩО ОП "ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

307 831

От Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК:

Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк	89 076
Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин	55 751
Модернизация на железопътната линия София – Пловдив в участък Костенец - Септември	73 308
Развитие на жп възел Пловдив	50 977
От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки	100

ОБЩО ПРОЕКТИ ПО МСЕ

269 212

ОБЩА СУМА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ

697 043

33. Условни пасиви

Към 31 декември 2018 г. срещу Компанията има предявени съдебни искове на стойност 31 849 хил. лв., представляващи обезщетения за претърпени имуществени вреди, изхода за които не може да се прогнозира.

Към 31 декември 2018 г. са предявени 42 граждански иска срещу ДП НКЖИ за обща сума в размер на 5 134 хил. лв. (пет милиона сто тридесет и четири хиляди лева), представляваща обезщетение за претърпени неимуществени вреди на пострадалите граждани, в резултат на причинена мощна взривна вълна на 10.12.2016 г. в района на гара Хитрино, обл. Шумен, при преминаване на влакова композиция. Към датата на издаване на настоящия финансов отчет не

може да се прогнозира изходът на предявените дела, поради тяхната правна и фактическа сложност.

Ръководството на ДП НКЖИ счита, че другите отправени искове по-скоро няма да доведат до разходи за Компанията и изходящи парични потоци при уреждането им.

Не са възникнали условни пасиви за Компанията по отношение на дъщерни, асоциирани и други свързани предприятия.

34. Събития след края на отчетния период

Не са възникнали коригиращи събития или значителни други некоригиращи събития между датата на финансовия отчет и датата на одобрението му за публикуване.

35. Одобрение на индивидуалния финансов отчет

Финансовият отчет към 31 декември 2018 г. (включително сравнителната информация) е одобрен и приет от ръководството на *08 март* 2019 г.

Заличено на осн. чл. 2 от
ЗЗЛД

инж. Красимир Папужчийски
Генерален директор



Заличено на осн.
чл. 2 от ЗЗЛД

Лидия Давидова
Главен счетоводител

Дата на съставяне: 28 март 2019 г.