

ГОДИШЕН ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

31 декември 2019 г.



ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА



Съдържание

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

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДОКЛАД ЗА ДЕЙНОСТТА ПРЕЗ 2019 ГОДИНА

I. ОПИСАНИЕ НА ДЕЙНОСТТА

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (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 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.

НКЖИ е създадена при преобразуване на Национална компания „БДЖ“ чрез отделяне, считано от 1 януари 2002 г. и е правоприменик 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.

НКЖИ има следната структура на административно-стопански териториално обособени звена: Управления 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; Поделение „Електроразпределение“ (ЕРП); Поделение „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. 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.

Предмета на дейност на 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 графиците 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).

НКЖИ участва и в регионални сдружения и обединения за сътрудничество в железопътния транспорт като Югоизточната регионална група (SERG) и Асоциация коридор X Плюс. От 2017 г. компанията е пълноправен член на Платформа на управителите на железопътна инфраструктура в Европа (PRIME). 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 допринесе за развитието на бизнеса в страната.*

През 2019 г. 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.

Приоритетите на НКЖИ се определят от трите основни принципа, заложен в Стратегията на ЕС „Европа 2020“ за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж:

- *Устойчивост* на поддръжката и на изпълнението на планираните етапи за постигане на изискванията на техническата спецификация за оперативна съвместимост, както и финансова устойчивост;
- *Безопасност и екология* за 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* във въвеждане на интелигентни транспортни системи за управление движението на влаковете, намаляване на разходите за експлоатация и поддържане, увеличение на капацитета, постигане на достъпна среда за хора в неравностойно положение.

В контекста на определените принципи и приоритети НКЖИ се стреми към изпълнение на следните цели:

- Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура;
- Реконструкция и подновяване на железопътните линии, разположени по общоевропейските транспортни оси;
- 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;
- Поддържане на активна инвестиционна политика по отношение на привличане на различни източници на финансиране извън Държавния бюджет;
- Привличане на частни инвестиции в инфраструктурата;
- Въвеждане на нови услуги и дейности;
- Привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси;
- Провеждане на гъвкава тарифна политика чрез въвеждане на нова методика за такси;
- Разширяване на пазарния дял на комбинираните превози чрез развитие на терминалната инфраструктура;
- Осигуряване на безопасен и сигурен железопътен транспорт, чрез въвеждане на нови интелигентни системи;
- Въвеждане на нови услуги и дейности, на иновативни техники и енергоефективни технологии;
- Намаляване на загубите от инциденти и на времето за отстраняване на последиците;
- Пълно и ефективно усвояване на средствата от Държавния бюджет, Европейските структурни инвестиционни фондове (ЕСИФ);
- Подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

Като управител на железопътната инфраструктура в България, 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.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията утвърждава разпределението на капиталовите трансфери за 2019 г. и субсидията по чл. 49, ал. 1 и 2, раздел II, т. 2, 3 и 4 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2019 г. на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ по чл. 25, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт и Годишната програма за изграждането, поддържането, ремонта и развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура.

Европейските структурни и инвестиционни фондове на Европейския съюз (ЕС) имат решаваща роля във финансирането на транспортните и екологични инфраструктурни проекти. 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“. НКЖИ е Бенефициент по *Приоритетна ос I* – Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа, *Приоритетна ос III* – Подобряване на интермодалността при превоза 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 времепътуване, повишена безопасност, по-висок комфорт).

II. ВАЖНИ СЪБИТИЯ ЗА ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ НАСТЪПИЛИ ПРЕЗ 2019 Г.

Управителният съвет на НКЖИ за периода 01.01.2019 г. до 31.12.2019 г. е в състав, както следва: Христо ^{Заличено на осн. чл.2 от ЗЗПД} Алексиев – председател и членове: Иван ^{Заличено на осн. чл.} Марков и Красимир ^{Заличено на осн. чл.2} Папукчийски.

Компанията се управлява и представлява от Генерален директор за периода от 01.01.2019 г. до 31.12.2019 г. от Красимир ^{Заличено на осн. чл.2} Папукчийски, назначен със заповед № ПД-38/08.02.2017 г. на МТИТС.

На 15.01.2019 г. с Решение на Управителният съвет на НКЖИ – Протокол № 01-01/19 са приети проект на Бизнес план на НКЖИ за 2019 г. и проект на Годишна програма за изграждането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2019 г.

Със заповед № ПД-51/26.03.2019 г. на Заместник-министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е одобрен за изпълнение Бизнес плана на НКЖИ за 2019 г.

На 29.05.2019 г. с Решение на Управителният съвет на НКЖИ – Протокол № 09-05/19 е приет проект на Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за периода 2020-2024 г.

Промени в структурата и размера на капитала на НКЖИ:

- Съгласно Решение № 89 от 21.02.2019 г. на МС и Решение на УС № 09-05/19 от 29.05.2019 г., НКЖИ получава нетекущи активи.
- В изпълнение на Заповеди № РД-09-34 от 20.09.2018 г. и № РД-17-4 от 01.10.2018 г. издадени от Областния управител на област Бургас и Решение на УС № 15-06/18 от 18.06.2018 г. са отписани нетекущи активи.

Структурни и организационни промени:

На централно ниво. С промяна в Правилника за устройството и дейността на НКЖИ (ДВ, бр. 41 от 21.05.2019 г.) и Решение на Управителния съвет – Протокол №05-02/19 от 28.02.2019 г. в сила от 01.06.2019 г. са извършени организационни и структурни промени в Централно управление на НКЖИ. Закрит е отдел „Класифицирана информация и вътрешна сигурност“, като според естеството на дейностите, функциите му са преразпределени в други структурни звена на Централно управление. Обособена е инспекция „Вътрешна сигурност и гражданска защита“ към Главен ревизор по безопасността и създадена самостоятелна длъжност „Служител, сигурност на информацията“ на пряко подчинение на Генералния директор. Сектор Транспортна дейност е прехвърлен към дирекция БФИС.

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

Промени в структурата и размера на таксата по чл. 35 от ЗЖТ и цената за разпределение на тягова електрическа енергия:

От 2019 г. в съответствие с член 31, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС използването на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия е елемент от пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения. С ПМС № 283 от 14.11.2019 г. е изменена и допълнена Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси. В Методиката са дефинирани два компонента на таксата: 1.) такса за преминаване по железопътната инфраструктура и 2.) такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.

В тази връзка, в сила от 01.07.2019 г. с Решение № Ц-20 от 01.07.2019 г. КЕВР определя цена за разпределение на тягова електрическа енергия за първата година от третия регулаторен период.

III. ПРОИЗВОДСТВЕН КАПАЦИТЕТ И СТЕПЕН НА НАТОВАРЕНОСТ

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.

Извършена работа по железопътни превозвачи, изразена във влаккилометри и брутотонкилометри, и реализираните от тях приходи от инфраструктурни такси за преминаване по железопътната инфраструктура

При сравнението на натуралните измерители на влаковата работа за 2019 г. спрямо 2018 г. се отчита увеличение във влаккилометрите с 479 005 или с 1,65%, а в брутотонкилометровата работа със 145 055 хил. или с 1,13%.

Таблица № 1

Натурални и стойностни измерители	Влаккилометри	Брутотонкилометри (хил.)	Приходи от инфр. такси за преминаване по жп инфр. (хил. лв.)
Отчет 2019 г.	29 592 093	13 031 491	56 577
Отчет 2018 г.	29 113 088	12 886 436	55 837
Изменение 2019/2018 (+/-)	479 005	145 055	740
Изменение 2019/2018 в (%)	1,65%	1,13%	1,33%

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

- пътнически превози – ръст с 0,07% във влаккм. и спад с 1,74% в брутотонкм.;
- товарни превози – ръст с 4,84 % във влаккм. и с 2,52% в брутотонкм.;
- изолирани локомотиви – ръст с 13,04% във влаккм. и с 13,54% в брутотонкм.

Делът на приходите от инфраструктурни такси за преминаване по железопътната инфраструктура: товарни превози - 49,49%, пътнически превози - 48,62%, изолирани локомотиви - 1,89%.

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

През 2019 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, „ТСВ“ ЕАД, „Експрес сервис“ ООД, „Карго Транс Вагон България“ АД, „Порт рейл“ ООД, „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, „ТБД 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 инфраструктурни такси (ИТ) за преминаване по железопътната инфраструктура за 2019 г. и 2018 г. по железопътни превозвачи, са показани в следващите таблици:

Таблица № 2

Железопътни превозвачи	натурални измерители							
	Отчет 2019 г.		Отчет 2018 г.		Изменение 2019/2018 (+/-)		Изменение 2019/2018 (%)	
	Влаккм.	Брутотон км. (хил.)	Влаккм.	Брутотон км. (хил.)	Влаккм.	Брутотон км. (хил.)	Влаккм.	Брутотон км. (хил.)
БДЖ ПП ЕООД	21 117 723	4 374 615	21 087 017	4 450 132	30 706	-75 517	0,15%	-1,70%
БДЖ ТП ЕООД	4 620 268	4 882 837	4 081 673	4 108 350	538 595	774 487	13,20%	18,85%
БЖК АД	1 051 297	962 317	1 593 544	1 953 320	-542 247	-991 003	-34,03%	-50,73%
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	797 919	824 320	614 584	673 864	183 335	150 456	29,83%	22,33%
ТБД Товарни превози ЕАД	659 536	616 017	630 204	588 422	29 332	27 595	4,65%	4,69%
Рейл Карго Кериър Б-я ЕАД	448 918	491 481	357 984	392 897	90 934	98 584	25,40%	25,09%
Пимк рейл ЕАД	409 815	374 502	103 965	94 298	305 850	280 204	294,19%	297,15%
Ди Би Карго Б-я ЕООД	398 754	488 439	493 895	566 732	-95 141	-78 293	-19,26%	-13,81%
ТСВ ЕАД	42 854	9 448	56 455	16 107	-13 601	-6 659	-24,09%	-41,34%
Порт Рейл ООД	40 891	6 103	47 738	7 323	-6 847	-1 220	-14,34%	-16,66%
Газтрейд АД	2 107	1 090	2 804	1 465	-697	-375	-24,86%	-25,60%
Експрес сервиз ООД	1 377	204	481	38	896	166	186,28%	436,84%
Мини Марица- изток ЕАД	491	106	837	258	-346	-152	-41,34%	-58,91%
ДМВ Карго рейл ЕООД	111	8	41 859	33 226	-41 748	-33 218	-99,73%	-99,98%
Карго Транс Вагон Б-я АД	32	4	48	4	-16	0	-33,33%	0,00%
Общо	29 592 093	13 031 491	29 113 088	12 886 436	479 005	145 055	1,65%	1,13%

Таблица № 3

Железопътни превозвачи	Приходи от инфр. такси за 2019 г. (лв.)	Приходи от инфр. такси за 2018 г. (лв.)	Изменение 2019/2018 (+)	Изменение 2019/2018 (%)
БДЖ ПП ЕООД	27 666 563	27 789 428	(122 865)	-0,44%
БДЖ ТП ЕООД	16 229 269	13 859 240	2 370 029	17,10%
БЖК АД	3 376 359	6 291 001	(2 914 642)	-46,33%
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	2 795 769	2 295 274	500 495	21,81%
ТБД Товарни превози ЕАД	2 090 893	2 015 918	74 975	3,72%
Ди Би Карго Рейл Б-я ЕООД	1 575 756	1 837 588	(261 832)	-14,25%
Рейл Карго Кериър Б-я ЕАД	1 572 255	1 212 254	360 001	29,70%
Пимк рейл ЕАД	1 153 536	260 892	892 644	342,15%
ТСВ ЕАД	58 788	86 194	(27 406)	-31,80%
Порт Рейл ООД	51 342	64 463	(13 121)	-20,35%
Газтрейд АД	4 389	5 880	(1 491)	-25,36%
Експрес сервиз ООД	1 598	479	1 119	233,61%
Мини Марица-изток ЕАД	653	1 305	(652)	-49,96%
ДМВ Карго Рейл ЕООД	106	116 981	(116 875)	-99,91%
Карго Транс Вагон Б-я АД	36	53	(17)	-32,08%
Общо приходи от инфраструктурни такси	56 577 312	55 836 950	740 362	1,33%

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.

Пазарен дял на „БДЖ ПП“ ЕООД в *изолирано движение*: Влакилометрова работа – 15,93%; Брутотонкилометрова работа – 14,66%; Приходи от инфраструктурни такси – 14,87%.

„БДЖ – Товарни превози“ ЕООД за 2019 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влакилометрова работа – 55,82%; Брутотонкилометрова работа – 56,56%; Приходи от инфраструктурни такси – 56,53%.

Пазарен дял на „БДЖ ТП“ ЕООД в *изолирано движение*: Влакилометрова работа – 35,20%; Брутотонкилометрова работа – 34,82%; Приходи от инфраструктурни такси – 37,57%.

„Българска железопътна компания“ АД за 2019 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 12,32%; Брутотонкилометрова работа – 11,07%; Приходи от инфраструктурни такси – 11,62%.

Пазарен дял на „БЖК“ АД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 11,15%; Брутотонкилометрова работа – 13,58%; Приходи от инфраструктурни такси – 11,53%.

„Ди Би Карго България“ ЕООД за 2019 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 4,71%; Брутотонкилометрова работа – 5,65%; Приходи от инфраструктурни такси – 5,49%.

Пазарен дял на „Ди Би Карго България“ ЕООД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 3,88%; Брутотонкилометрова работа – 4,12%; Приходи от инфраструктурни такси – 3,70%.

„Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД за 2019 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 9,36%; Брутотонкилометрова работа – 9,52%; Приходи от инфраструктурни такси – 9,68%.

Пазарен дял на „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 8,41%; Брутотонкилометрова работа – 8,11%; Приходи от инфраструктурни такси – 7,92%.

„Рейл Карго Керийър България“ ЕООД за 2019 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 5,34%; Брутотонкилометрова работа – 5,69%; Приходи от инфраструктурни такси – 5,47%.

Пазарен дял на „Рейл Карго Керийър България“ ЕООД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 8,92%; Брутотонкилометрова работа – 10,03%; Приходи от инфраструктурни такси – 9,39%.

„ТБД Товарни превози“ ЕАД за 2019 г. е с пазарен дял в *товарните превози*, както следва: Влаккилометрова работа – 7,49%; Брутотонкилометрова работа – 7,07%; Приходи от инфраструктурни такси – 7,11%.

Пазарен дял на „ТБД ТП“ ЕАД в *изолирано движение*: Влаккилометрова работа – 8,92%; Брутотонкилометрова работа – 10,03%; Приходи от инфраструктурни такси – 9,39%.

Останалите железопътни превозвачи: „Експрес Сервиз“ ООД, „Газтрейд“ АД, „Карго Транс Вагон България“ АД, „Порт Рейл“ ООД, „Пимк рейл“ ЕАД, „ДМВ Карго рейл“ ЕООД, „Мини Марица-изток“ ЕАД и ТСВ ЕАД, имат инцидентни превози, поради което техният дял в извършените превози по жп мрежата е минимален/незначителен – под 1%.

Услугите, които НКЖИ предоставя на железопътните превозвачи, са посочени в приложение № 1 на Наредба № 41 от 27.06.2001 г. „За достъп и използване на железопътната инфраструктура“, издадена от министъра на транспорта и съобщенията.

Извършената работа по железопътни превозвачи, изразена в МВтч и реализираните от тях приходи от инфраструктурни такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия

Таблица № 4

Железопътни превозвачи	Натурален измерител (МВтч)	Приходи от инфр. такси за 2019 г. (лв.)
БДЖ ПП ЕООД	18 660	940 484
БДЖ ТП ЕООД	8 828	444 939
Булмаркет Рейл Карго ЕООД	2 075	104 558
БЖК АД	1 806	91 006
Ди Би Карго Рейл Б-я ЕООД	1 236	62 315
ТБД Товарни превози ЕАД	1 109	55 878
Пимк рейл ЕАД	942	47 499
Рейл Карго Керийър Б-я ЕАД	887	44 697
Общо приходи от инфраструктурни такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща ел.енергия	35 543	1 791 377

IV. ПРЕГЛЕД НА ДЕЙНОСТТА

За реализиране на целите на политиката в областта на транспорта през 2019 г. в НКЖИ е извършено следното:

- Одобрена е от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията „Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2019 г.“ и Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за периода 2020-2024 г.”;
- Ефективно и целесъобразно са усвоени предоставените средства от държавния бюджет, получените приходи от такси, приходите от дейност „Електроразпределение“ и приходите от други услуги за поддържане, ремонт и експлоатация на железопътната инфраструктура;
- Ефективно и целесъобразно са усвоени предоставените средства по ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ;
- Ремонтирани са участъци и съоръжения от железопътната мрежа, позволяващи по-високи скорости и съкратено времетраене;
- За повишаване на безопасността и сигурността на превозите са изпълнени:
 - ✓ модернизация на железния път и съоръженията;
 - ✓ модернизация на контактната мрежа, тяговите подстанции, секционните постове и съоръженията към тях;
 - ✓ модернизация на съоръжения и устройства на осигурителна техника при спазване на следните приоритети за: изграждане на диспечерски центрове за управление на влаковото движение, за регулиране и контрол на движението на влаковете чрез компютърни системи за управление; изграждане и усъвършенстване на системите на осигурителната техника за междугарие и телекомуникации, по протежение на жп магистралите и жп линии I-ва категория, както и внедряване на ETCS и изграждане на ERTMS с цел постигане на оперативна съвместимост с жп администрациите на страните от ЕС; изграждане на компютърни телекомуникационни системи за предаване на информация и други, чрез използване на оптична преносна среда; пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери в прелези с автоматични прелезни устройства; изграждане на система от устройства за динамично следене на загрети букси, спиращи повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав т.е. „check point“ разположени по цялата жп мрежа.
- Непрекъснато контролиране на техническото състояние на железния път и съоръженията;
- Модернизиране на гарови комплекси, с цел: осигуряване на нормални условия за пътуващите и работещите в тях; подобряване на интермодалността на пътниците чрез връзка на тези комплекси с други видове транспорт, както и чрез комуникационни решения за техните транспортни и пешеходни връзки; енергийна ефективност; съответствие с нормативната уредба за урбанизираните територии;
- Непрекъснато съгласуване на международните разписания в международна система RNE Path Coordination System (PCS) във връзка с изготвяне на международен график;
- Непрекъснато актуализиране на данните във вътрешните системи за планиране, съгласуване и отчитане на влаковата работа (График генератор, Ръководене и отчитане на влаковата работа);
- Поддържане на системите: RNE Train Information System (TIS) - международна система за следене движението на международните влакове в реално време, която ежедневно се запълва базата данни с актуалните разписания на влаковете; система „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 жп линиите;
- Изпълнява се фирмената програма за управление на отпадъците на НКЖИ;
- Прилага се „Система за управление на качеството по международния стандарт ISO 9001:2015“, с която се следва политика по качество, ориентирана към осигуряване използването на железопътната инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия и се осигурява рамка за създаване и преглеждане на конкретни цели на управлението, насочени към удовлетворяване на изискванията на всички външни и вътрешни заинтересовани страни;

- Прилага се одобрената от Управителния съвет „Система за финансово управление и контрол, за смекчаване и контролиране на рисковете в НКЖИ“ и разработената съвместно с МИЕ „Национална дългосрочна програма за насърчаване потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008-2020 г.“.

Дейност „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност“

Основна задача на дейността през 2019 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 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 2019 г. са разрешени общо 29 055 броя „прозорци“ за работа по железопътната инфраструктура, от които 483 на външни фирми. Разработени са 13 бр. пълни прекъсвания за изпълнението на проекти от Инвестиционната програма на Компанията.
- Извън годишната заявка за капацитет са изготвени разписания и направени корекции – общо 38 523 броя на разстояние 2 192 025 км.
- Поддържане процеса за съгласуване на международните разписания във внедрената международна система (PSC) и постоянно актуализиране на 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.
- Ежедневна работа със системата за следене движението на международните влакове в реално време – TIS по актуализиране на разписанията на влаковете и отчитане на действителното им движение.
- Денонощно се управлява движението на влаковете, в изпълнение на ГДВ. Приемат се заявките на железопътните превозвачи и се осигурява равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура.
- Създадена е непрекъсната организация и контрол за денонощно управление на влаковото движение и извършване на маневрената работа на ниво гари при спазване на нормативните документи по безопасността на превозите. 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.
- Контролира се работата на влаково-диспечерския апарат в звената „Оперативно диспечерски“ в регионите София, Пловдив и Горна Оряховица.
- Проверено е съответствието с нормативната уредба и са съгласувани 26 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 гари и 23 влакови диспечери.
- Проучени са исканията за прекъсване действието или удължаване срока за това на 85 устройства на гаровата и междугаровата осигурителна техника, като при наличие на всички изисквания са подготвяни и пускани съответните разрешения за прекъсване.
- Проведени са практически изпити за работа с осигурителната техника на 49 новоназначени началници на гари и 32 влакови диспечери, като при назначаване на нови своевременно се вземат мерки за провеждането на изпит в определените срокове.
- С цел недопускането на извънреден труд и икономия на финансови средства е извършено проучване и са издадени заповеди, за закриване за служба „движение“ за част от денонощието на 122 гари и разделни постове, както и закриването на определени работни места за част от денонощието. Някои от тях са променяни по няколко пъти.
- Централното поделение осъществява цялостно снабдяване на поделение УДВК и поделения УДВГД София, Пловдив и Горна Оряховица с материали, консумативи, униформено, работно и специално работно облекло, образци и др. Наблюдава се и се контролира хода на зимната подготовка в регионалните поделения.

- Направени са 18 предписания за разследване на произшествия в мрежата 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 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 2019 г. са извършени разплащания на обща стойност 66 796 720 лв. с ДДС, като делът по видове работи е както следва: железопътни материали – 34,48%; механизация - 17,23%; среден ремонт на железен път - 14,18%; жп съоръжения - 8,55%; подновяване на железен път - 8,53%; смяна и ремонт на жп стрелки – 2,88%; други – 14,15%.

Част „Железен път, стрелки и съоръжения“. През 2019 г. е изпълнено:

- Механизирано подновяване на железен път на обща стойност 5 699 344 лв. на 5 обекта в междугарията Владая-Драгичево, Дупница-Големо село, Храбърско-Разменна, Дъскотна-Търнак и в участъка Твърдица – Шивачево;
- 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 9 470 474 лв.;
- Полагане на безнаставов релсов път на стойност 400 890 лв.;
- Смяна и ремонт на железопътни стрелки на стойност 1 924 389 лв.;
- Обезопасяване на слаби места на стойност 927 972 лв.;
- Други на стойност 6 834 608 лв.

Част „Инженерни съоръжения“. През 2019 г. е изпълнено:

- Ремонт на стоманобетонени мостове на стойност 1 176 357 лв.;
- Ремонт на стоманени мостове на стойност 902 660 лв.;
- Ремонт на тунели на стойност 251 378 лв.;
- Ремонт на железопътни прелези на стойност 2 576 817 лв.;
- Ремонт на други съоръжения на стойност 281 898 лв.;
- Ремонт на мост над река Дунав при град Русе на стойност 447 693 лв.;
- Ремонт на съоръжения подновени по ОП „Транспорт“ на стойност 1 055 лв.;

• Изпълнение от 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 73 224 лв.

Част „Механизация“. За ремонт, доставка на резервни части, консумативи, колооси на механизация през 2019 г. са разплатени 11 506 609 лв., както следва:

- Тежка пътна механизация на стойност 2 737 716 лв. за ремонт, ревизия и доставка на колооси и резервни части;
- Подвижен железопътен състав на стойност 2 610 636 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 5 355 676 лв.;
- Други на стойност 802 582 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 2019 г. в кариера Карлуково е произведен 52 067 м³ баласт за жп линии (трошен камък) и 34 275 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 2019 г. е заварен на дълги релсови нишки железен път с дължина 65 293 м, от които 5 023 м железен път тип 60 нови за подновяване на горното строене на железния път и 60 270 м железен път тип 49 кг/м втора употреба за направа на безнаставов релсов път.

Част „Железопътни материали“. През 2019 г. са доставени нови железопътни материали за железопътните секции на обща стойност 23 034 482 лв., както следва:

- Железопътни релси на стойност 9 072 451 лв.;
- Дървени траверси на стойност 7 538 951 лв.;
- Стоманобетонени траверси на стойност 3 373 512 лв.;
- ЖП стрелки и стрелкови части на стойност 918 588 лв.;
- Възстановяване на стрелкови части на стойност 136 028 лв.;
- Свързочен и скрепителен материал на обща стойност 4 013 834 лв в т.ч.: тирфони за 80 784 лв., връзки за релси тип 49 за 223 101 лв., болтове и гайки за жп линии за 90 576 лв., изолиращи елементи за 62 156 лв.;
- Баласт за железопътните линии на стойност 576 062 лв.;
- Хербициди на стойност 441 216 лв.

С изпълнението на инвестиционната програма на поделението, ремонтните работи и текущо поддържане на железния път и съоръженията през 2019 г. се постигна:

- Възстановяване на проектни скорости в 7 междугария с обща дължина 68,123 км;
- Завишаване на скорости в 7 междугария – 83,884 км;
- Запазване на съществуващи скорости – 3 264,763 км;
- Премахване на 30 бр./44,554 км временни ограничения на скорости;
- Премахване на 10 бр./9,830 км постоянни ограничения на скорости;
- Намаляване на времепътуването с 37,2 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 2019 г. извършената работа по поддръжка и ремонт на съоръженията на осигурителната техника е както следва: пресъоръжен 1 бр. прелез; рехабилитирани 6 бр. експлоатационни пунктове (в т.ч.: подмяна на преобразуватели и инвертори за МРЦ); възстановени технически параметри на 6 055 м кабелни линии; положени нови 2 455 м кабели в гари; направени 3 бр. преустройства в гари във връзка с ремонт на железния път, изграден и възстановен 1 бр. заземителни мрежи на ОТ.

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 2019 г. по съоръженията на телекомуникация е изпълнено следното: възстановени 5 153 м временни връзки с временен кабел, 3 015 м съобщителни медни кабели и технически параметри на 2 999 м кабелни линии; възстановени/изградени са: 872 м оптични съобщителни кабелни линии и 48 бр. заземителни колове за заземителни мрежи на ТК; демонтирани са: 2 902 м телекомуникационни кабели и 2 бр. АТЦ и преносни системи.

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 2019 г. извършената работа в натурални измерители е, както следва: пресъоръжени 36 бр. трафопостове (в т.ч. монтаж на катодни отводители, подмяна на изолатори и прекъсвачи); възстановени са 14 852 м кабели СН и НН, външно осветление, пилонно и перонно – 2 590 бр. осветителни тела, вътрешно осветление – 1 259 бр. осветителни тела, 574 бр. нагреватели за отопление на стрелки; монтирани са 116 бр. дефектно-токови защиты, 201 бр. електромери за измерване на ел. енергия на жилища, фирми и служебни помещения; изграждане и възстановяване на заземителни мрежи на ЕС и ЕК – 44 бр. заземителни колове.

С изпълнението на производствената програма на поделението през 2019 г. е осигурена:

- Надеждна и безопасна работа на движение 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 НКЖИ са тяговите подстанции и контактната мрежа.

Обща разгърната дължина на електрифицираните линии – 4 718 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 – 859 км.

Нивото на електрификация към 2019 г. е 73% от ОРД на железопътната мрежа – 6 456 km, като подавания ток е с номинално променливо напрежение 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 2019 г. броя на повредите по съоръженията на подсистема „Енергия“ са намалени с 8,3% спрямо 2018 г. като повредите по енергосъоръженията по вина на поделение „Електроразпределение“ са по-малко с 6,3%.

Изменението на повредите според участниците в железопътната система регистрирани през 2019 г., в сравнение с 2018 г. е както следва:

- по причина на БДЖ-ПП ЕООД – увеличение с 4,1%;
- по причина на БДЖ-ТП ЕООД – увеличение с 57,9%;
- по причина на частни превозвачи – по-малко повреди с 10,5%.

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 НКЖИ за 2019 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 28 552 хил. лв. с ДДС.

- *Доставка на материали за контактната мрежа.* Доставени са бронзови носещи въжета за подмяна на 365,6 км биметални, медни износени носещи въжета в контактната мрежа и контактен проводник за подмяна на 49,6 км. *Подменени по стопански начин* са носещи въжета в участъците Костенец-Белово път № 1; Илиянци-Световрачене; Саранци-Макоцево; Лакатник-Елисейна път № 1 (сп. Лщ), Мездра юг-Мездра път № 1; Мездра-Мездра юг път № 2; Кунино-Роман път № 2; Кунино- Карлуково път № 1; Карлуково-Кунино път № 2; Карлуково-Червен бряг път № 1; Червен бряг-Карлуково път № 2; Враца-Бели извор; Дреновец-Орешец; Димово-Срацимир; Плевен запад-Ясен-път 2; Левски-Пордим-път 2; Стражица-Джюлюница-път 2;Х.Крум/Надарево/-Търговище-път 2; Провадия-Каспичан-път 2; Шумен-Смядово; НВ Желъд-Комунари; Дъскотна-Търнак; Петко Каравелово-Янтра; Плачковци-Кръстец; Ястребово-Вятово; Крумово-Асеновград; Филипово-Труд; Меричлери-Димитровград север; Ботев-Калофер; Черганово-Тулово анк. поле 1; Гурково-Твърдица анк. поле 1; Гавраилово-Сливен; Калояновец-Стара Загора; Лозарево-Подвис; Карнобат-Лозарево – общо 337 км. *Подменени от външни фирми* са носещи въжета в участъците: Дупница-Голямо село и Храбърско-Разменна.

- *Ремонт на контактната мрежа и съоръженията към нея.* Подмяна на амортизирани и наклонени стълбове, в участъци на железопътната инфраструктура, през 2019 г. са подменени 150 стълба; Електрификация на 83-та жп линия Нова Загора-Симеоновград - изпълнени са 80% от предвидените СМР, изправени са 1150 стълба, изтеглена е 40 км контактна мрежа, монтирани са 1100 конзоли; Преустройство на контактната мрежа в закрити гари - преустроена е контактната мрежа на бившите гари Долно Церовене, Макреш, Габровница, Видбол и Чумерна; Рехабилитация контактна мрежа Люляково-Дъскотна - всички предвидени строително монтажни работи за 2019 г. са изпълнени; Рехабилитация контактна мрежа Реброво-Своге; Ремонт на контактната мрежа в участъка Змейово-Стара Загора от км 239+400 до км 252+325 по 4-та жп линия; Механизирано подновяване на жп от км 18+742 до км 23+503 в междугарието Владая-Драгичево в част контактна мрежа; Механизирано подновяване на жп в междугарието Тулово-Змейово, част: Ремонт на контактната мрежа в междугарие Тулово-Змейово - Изпълнени са 90% от предвидените строително монтажни работи; Ремонт на контактната мрежа в участъка Копривщица-Стряма-Тунел 7;

Механизирано подновяване на железопътни стрелки на г. Драгоман и механизирани и среден ремонт на трети коловоз в г. Алдимировци - в част контактна мрежа е изпълнено боядисване на жр стълбове и ремонт на фундаменти на двете гари; Преустройство на контактна мрежа в междугарието Дупница-Голямо село; Преустройство на контактна мрежа в междугарието Храбърско-Разменна; Сключени са договори и са платени аванси за изпълнение на следните обекти: Преустройство на контактна мрежа на г. Синдел; Преустройство на контактна мрежа в междугарието Самуил-Висока поляна; Преустройство на контактна мрежа гара Сеново.

- *Ремонт на специализирана механизация.* Извършен е среден ремонт на 20 броя релсови самоходни специализирани машини, както и ремонт на самостоятелни възли от РСММ.
- *Ремонт и доставка на съоръжения в тягови подстанции и ОСП.* Изпълнени и разплатени са договорите на строителния надзор на обекти за модернизация на Тягови подстанции Величково и Провадия. Доставени са две акумулаторни батерии за ТПС Столник и Алдомировци, както и 4 броя трансформатори за монтаж на контактна мрежа.
- *Ремонт на сгради на подрайони и подстанции.* Извършени са ремонти на сгради на подрайони и подстанции, както следва: Изграждане на административна сграда с гаражно хале на ПЕ Перник; Ремонт ОСП-Тъжа; ОСП-Тулово; ОСП-Николаево; Ремонт сграда Търговище; Възстановяване на щети от буря Сливен; Водопроводно отклонение Борово; Ремонт покрив Трявна и проектиране и надзор на гара Шумен; Ремонт сграда Брусарци; Ремонт покрив Енергосекция София; Ремонт сграда ПЕ Илиянци.
- *Доставка на специализирана механизация.* Доставени са 33 броя специализирани автомобили, по процедура от 2018 г.

С изпълнението на реконструкция, модернизация и внедряване на нови технологии за контактна мрежа в енергийната система на НКЖИ през 2019 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 2019 г. е постигнато:

- Централизирано управление на съоръженията за тягово енергоснабдяване от енергодиспечерите и подобряване оперативността при експлоатацията 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 2019 г. в сравнение с 2018 г. е показано в следващата таблица:

Таблица № 5

Численост по разписание на длъжностите		Списъчен брой на персонала	
период	брой	период	брой
31.12.2019 г.	11 658	31.12.2019 г.	10 983
31.12.2018 г.	11 644	31.12.2018 г.	11 092
<i>Изменение 2019/2018 г. (+/-)</i>	<i>14</i>	<i>Изменение 2019/2018 г. (+/-)</i>	<i>- 109</i>
<i>Изменение 2019/2018 г. (%)</i>	<i>0,12%</i>	<i>Изменение 2019/2018 г. (%)</i>	<i>- 0,98%</i>

Към 31.12.2019 г. числеността на персонала в НКЖИ е 11 658 бр. и е увеличена със 14 бр. спрямо 31.12.2018 г. През 2019 г. в НКЖИ са постъпили 771 броя работници и служители и са напуснали 880 броя. И през 2019 г., се наблюдава текучество и недостиг на персонал, възлизащ към 31.12.2019 г. на 734 броя, което е 6,3% от общата численост по щат.

Политика на доходите. В изпълнение политиката за повишаване на доходите, през 2019 г. е извършено следното:

- На основание Постановление №320/20.12.2018 г. на МС, в сила от 01.01.2019 г. е определена минимална работна заплата за страната в размер на 560 лв. В съответствие с договорения механизъм в КТД 2019 г., в сила от 01.01.2019 г. са увеличени основните заплати на работещите в предприятието определени по този механизъм с 9%, съобразно нарастването на минималната работна заплата.
- В сила от 01.01.2019 г. е увеличен размерът на социалната сума при ползване на платения годишен отпуск от 200 на 290 лв.
- В изпълнение политиката за развитие и усъвършенстване на социалния диалог са подписани Допълнителни споразумения към Колективния трудов договор 2018 г. (с решения на УС от 28.02.2019 г. и от 02.05.2019 г.) за следното: Удължаване срока на действие на КТД 2018 с една година, считано от 01.06.2019 г.; Промяна в параметрите на основните заплати и социалните придобивки и разписан нов механизъм за изплащането им, в съответствие с увеличението на минималната работна заплата съобразно средносрочната бюджетна прогноза.
- В сила от 01.10.2019 г. е одобрена Методика за формиране на трудовите възнаграждения на директорите/началниците на регионалните поделения в НКЖИ, чрез оценка на резултатите от дейността им на база обективни и измерими показатели за 6-месечен период.

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 2019 г. преминали процес на обучение за преквалификация са 152 курсисти, за придобиване на професионална квалификация - 133, за придобиване на правоспособност - 542, за разширяване на професионалната квалификация - 327 и периодично обучение по нормативни документи - 5 910 курсисти.

С цел презентиране на Компанията като работодател през 2019 г. НКЖИ участва в „Национални дни на кариерата – Добра кариера, Добър живот 2019 г.“ (в градовете София, Пловдив, Русе и Габрово), „Дни на кариерата“ във ВТУ „Тодор Каблешков“; „Дни на кариерата“ в Технически университет София и ТУ София-филиал Пловдив; „Дни на специалностите“, организирани във ВТУ „Т. Каблешков“; „Дни на отворените врати в ПГЖПТ „Никола Корчев“, гр.София.

По инициатива на НКЖИ се организира и *проведе Кръгла маса на тема: „Подготовка на кадри за работа в иновативна железопътна среда – предизвикателство пред висшите учебни заведения и железопътния отрасъл“*, с участието на работодатели от железопътния отрасъл и представители на висши учебни заведения, подготвящи кадри за железопътния отрасъл. Съгласно взето решение на кръглата маса, предстои да се положат основите на Съвет на работодателите в железопътния транспорт.

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

На основание на Договора между Република България и 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 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 предприятието са предоставени, при условия и по ред, определени с договора по чл. 25, ал. 1 от ЗЖТ субсидия в размер на 144 888 600 лв. и 120 000 000 лв. капиталов трансфер.

Капиталови трансфери - С предоставените от държавния бюджет средства като капиталов трансфер на НКЖИ са финансирани проекти от Инвестиционната програма на предприятието за ремонт, рехабилитация и изграждане на обекти от железопътната инфраструктура. В капиталовите трансфери се включиха и средства за финансиране на проекти по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) и по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ).

Субсидия за текуща дейност - Предоставената субсидия за 2019 г. за финансиране на дейностите по текущо поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура е изразходвана за погасяване на разходите за персонала.

Усвояването на средствата от капиталов трансфер по проекти от поименния списък и на субсидията за 2019 г. е показано в следващата таблица:

Таблица № 6

НАИМЕНОВАНИЕ	Усвоени средства за 2019 г. (лева)
51-00 Основен ремонт на дълготрайни материални активи	65 645 526
Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости (проект 3)	29 774 313
Модернизирани на осигурителни системи и прелезни устройства (проект 4)	11 637 165
Модернизация и реконструкция на тягови подстанции (проект 5)	4 739 454
Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания (проект 20)	5 712 163
Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница (проект 8)	7 272 243
Възстановяване на проектни параметри по железопътната линия Русе-Варна (проект 11)	6 510 189
52-00 Придобиване на дълготрайни материални активи	54 354 474
52-03 Придобиване на друго оборудване, машини и съоръжения	3 869 321
Доставка жп механизация	3 869 321
52-06 Изграждане на инфраструктурни обекти	50 485 153
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел (проект 7)	12 549 053
Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма "Транспорт" 2007-2013 - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	5 000 000
Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза: Участък Първомай-Свиленград	27 100 958
Собствени принос на НКЖИ за обект: "Модернизация на жп линията София-Пловдив в железопътен участък Елин Пелин-Костенец"	2 640 000
Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA	3 195 142
ОБЩО КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	120 000 000
СУБСИДИЯ ЗА ТЕКУЩА ПОДДРЪЖКА ПО ДОГОВОР С ДЪРЖАВАТА	144 888 600
ВСИЧКО РАЗХОДИ	264 888 600

ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

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

Към 31.12.2019 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“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“**

1.1. Проект „Рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“. Обща стойност по ДБФП – 675 092 693,08 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2019 г. – 120 530 365,80 лв. без ДДС. Финансов напредък – 17,85 %. Физическо изпълнение към 31.12.2019 г. – 12,16%.

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. Разплатени средства към 31.12.2019 г. – 6 133 145,66 лв. без ДДС. Финансов напредък – 0,57 %. Физическо изпълнение към 31.12.2019 г. – 0,5%.

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 „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. Разплатени средства към 31.12.2019 г. – 8 789 726,29 лв. без ДДС. Финансов напредък – 33,68%. Физическо изпълнение – 30,43%.

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 31.12.2019 г. – 1 260 656,39 лв. без ДДС. Финансов напредък – 19,77%. Физическо изпълнение – 33,07%.

2.2. Проект „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“. Стойност – 5 400 942,08 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2019 г. – 929 305,51 лв. без ДДС. Финансов напредък – 17,21%. Физическо изпълнение – 30%.

2.3. Проект „Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“. Индикативна стойност – 16 519 338,66 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2019 г. – 517 826,99 лв. без ДДС. Финансов напредък – 3,13%.

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 „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“. Стойност на проекта по ДБФП – 18 000 000,00 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2019 г. – 29 633,43 лв. Финансов напредък – 0,16%. Физическо изпълнение – 3,03%.

4. Приоритетна ос 5: „Техническа помощ“

4.1 Проект „Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексиранието, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от Европейските фондове“.

В рамките на отчетния период по проекта е подаден окончателен технически доклад, както и Искане за окончателно плащане с нулева стойност, съгласно Условието за изпълнение на одобрени проекти по ОПТТИ. С Писмо № 10-22-588/02.08.2019 г. УО на ОПТТИ прекратява Административен договор № ДОПТТИ-10-13.09.2017 г. и приканва НКЖИ към доброволно възстановяване на безвъзмездно преведени средства в размер на 14 400,00 лв. На 16.08.2019 г. НКЖИ възстановява по посочената в горесцитираното писмо сметка сумата в размер на 14 400,00 лв.

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 31.12.2019 г. – 1 429 045,07 лв. Финансов напредък – 73,10%. Физическо изпълнение – 93%.

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 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 31.12.2019 г. – 6 247 199,22 лв. Финансов напредък – 77,04%. Физическо изпълнение – 72,79 %.

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 31.12.2019 г. – 873 460,66 лв. без ДДС. Финансов напредък – 95,49%. Физическо изпълнение – 100%.

4.5 Проект „Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на 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 31.12.2019 г. – 188 031,02 лв. без ДДС. Финансов напредък – 72,32%. Физическо изпълнение – 81,24%.

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 към 31.12.2019 г. – 1 594 432,66 лв. без ДДС. Физическо изпълнение – 0,78%
- 2. Проект „Модернизация на железопътен участък София-Елин Пелин“.** Стойност по Споразумение – 132 966 320,22 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2019 г. – 52 317 816,30 лв. Физическо изпълнение – 39,35%.
- 3. Проект „Модернизация на железопътен участък Костенец-Септември“.** Стойност по Споразумение – 430 110 704,66 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2019 г. – 39 403 653,51 лв. Физическо изпълнение – 9,22%
- 4. Проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“.** Стойност по Споразумение – 202 383 878,57 лв. без ДДС. Разплатени средства – 564 749,93 лв. без ДДС. Физическо изпълнение – 0,28%.
- 5. Проект „По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания“.** Стойност на частта на НКЖИ по Споразумение – 97 791,50 лв. без ДДС. Разплатени средства към 31.12.2019 г. – 96 100 лв. без ДДС. Физическо изпълнение – 100%.

VI. ФИНАНСОВ АНАЛИЗ

Настъпилите през 2019 г. важни събития, отнасящи се до Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ не са оказали съществено влияние върху резултатите във финансовия отчет към 31.12.2019 г.

Анализ на приходите и разходите

Приходите от оперативна дейност на Компанията за 2019 г. са в размер на 477 797 хил. лв. и са с 53 248 хил. лв. (12,5%) повече от отчетените за 2018 г. приходи в размер на 424 549 хил. лв. Увеличени са приходите от финансираня и приходите от услуги.

За 2019 г. НКЖИ отчита **Приходи от услуги** в размер на 108 331 хил. лв., които включват:

- **Приходи от инфраструктурни такси/ пакет за минимален достъп, в т.ч.:**

- **Приходи от инфраструктурни такси за преминаване по железопътната инфраструктура.** За 2019 г. са реализирани 56 577 хил. лв., което е със 740 хил. лв. (1,3%) повече спрямо реализираните приходи за същия период на 2018 г. в размер на 55 837 хил. лв.

През 2019 г. е запазен размера на ставките за инфраструктурни такси за преминаване по железопътната инфраструктура в сила от 01.01.2014 г., от 0,7902 лв. за влакилометър, 0,0025 лв. за брутотонкилометър и на ставките за комбинирани превози с блок-влакове и за превоз на товарни автомобили с блок-влакове.

За отчетния период приходите от такса за преминаване представляват 52,2% от нетните приходи от продажби и 11,8% от общите приходи от дейността.

- *Приходи от инфраструктурни такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.* За 2019 г. са реализирани 1 792 хил. лв.

Ставката, формираща таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, съгласно ПМС № 283 от 14.11.2019 г. е 50,40 лв./MWh без ДДС.

• *Приходи от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт* – отчетените приходи са в размер на 38 165 хил. лв. В сравнение с 2018 г. се отчита намаление с 1 234 хил. лв. (3,1%).

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).

В сила от 01.07.2019 г. с Решение № Ц-20 от 01.07.2019 г. КЕВР определя цена за разпределение на тягова електрическа енергия от 134,03 лв./MWh без ДДС за първата година от третия регулаторен период.

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

За 2019 г. приходите от разпределение на тягова електроенергия заемат 35,2% от нетните приходи от продажби.

• *Приходи от други услуги* – реализираните приходи са 11 797 хил. лв. и са с 1 659 хил. лв. (16,4%) повече от отчетените за 2018 г. Приходите са от: ремонт и услуги на външни организации – 7 026 хил. лв., дезинфекционни станции – 2 943 хил. лв., кантарни участъци – 796 хил. лв., приходи от съхранение на ВВЗ – 672 хил. лв., и други приходи – 360 хил. лв.

За 2019 г. приходите от други услуги заемат 10,9% от нетните приходи от продажби.

Другите приходи от оперативна дейност на НКЖИ за 2019 г. са в размер на 356 780 хил. лв. и включват:

• *Приходи от финансираня.* За 2019 г. са отчетени 340 338 хил. лв., с 55 579 хил. лв. (19,5%) повече от предходната година. Увеличение се отчита във всички елементи на тези приходи.

• *Други приходи.* За 2019 г. реализираните приходи са в размер на 16 442 хил. лв. Формирани са от: заведени материали от брак/втора употреба – 4 299 хил. лв., продажба на активи – 3 981 хил. лв., наеми – 3 586 хил. лв., глоби и неустойки – 2 816 хил. лв., ликвидация на ДМА – 410 хил. лв. и други приходи – 1 350 хил. лв.

Финансовите приходи са в размер на 1 029 хил. лв. и са от съучастия, което е повече с 333 хил. лв. спрямо отчетените за 2018 г. 696 хил. лв. (в т.ч.: 693 хил. лв. приходи от съучастия, 3 хил. лв. приходи от лихви и финансови приходи).

Разходите за оперативна дейност на НКЖИ за 2019 г. са в размер на 504 661 хил. лв. и в сравнение с 2018 г. са намалени с 5 297 хил. лв. (1%).

В структурата на разходите за оперативна дейност за 2019 г. основен дял като стойност и процент заемат разходите за възнаграждения и осигуровки на персонала – 39,9%, следвани от разходите за амортизации – 38%, материали и външни услуги – 18,7%, други разходи за дейността – 3,4%.

• *Разходи за суровини и материали.* За 2019 г. разходите са в размер на 48 502 хил. лв. и спрямо 2018 г. са увеличени общо с 4 600 хил. лв. (10,5%). Увеличение се отчита в разходите за материали, гориво и топлоенергия.

• *Разходи за външни услуги.* Отчетените разходи за 2019 г. са в размер на 45 939 хил. лв. Спрямо 2018 г. са повече с 10 133 хил. лв. (28,3%). Намалени са разходите за имуществени застраховки, във всички останали елементи на тези разходи се отчита увеличение.

Най-голям относителен дял в разходите за външни услуги заемат разходите за ремонт и текущо поддържане от външни изпълнители – 15 793 хил. лв. или 34,4%, следвани от транспортни услуги – 8 855 хил. лв. (19,3%), като 4 888 хил. лв. от тях са разходи за карти и билети за пътуване на персонала с железопътен транспорт.

През 2019 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.

- *Разходи за амортизация и обезценка.* Отчетени са 191 934 хил. лв. Спрямо 2018 г. разходите за амортизации са намалени с 10 578 хил. лв. (5,2%).

- *Разходи за персонал.* Разходите за възнаграждения и осигуровки за 2019 г. са 201 142 хил. лв., което е с 15 450 хил. лв. (8,3%) повече от отчетените за 2018 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 2019 г. е 1 127,82 лв и спрямо отчетената за 2018 г. от 1 032,52 лв. е увеличена с 95,30 лв. (9,2%).

Средният списъчен брой на персонала е 11 042 броя (в т.ч.: 51 брой лица в отпуск по майчинство), като се отчита намаление със 199 средно списъчни бройки спрямо 2018 г.

- *Други разходи.* Отчетени са 17 144 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. Намалението от 59,2% спрямо 2018 г. е в резултат от направени разходи през 2018 г. за лихва за забава, както и разноски за арбитражно производство.

Финансови разходи

Отчетените финансови разходи са в размер на 48 хил. лв. (в т.ч. 47 хил. лв. разходи за лихви по планове с дефинирани доходи), срещу 164 хил. лв., отчетени за 2018 г. (в т.ч. 149 хил. лв. разходи за лихви по планове с дефинирани доходи).

Анализ на вземанията и задълженията

Вземанията на Компанията към 31.12.2019 г. по балансова стойност са в размер на 114 289 хил. лв., като спрямо началото на годината са увеличени с 1 889 хил. лв. (1,7%) в резултат от увеличение на съдебни и присъдени вземания, данъци за възстановяване и други текущи вземания. Намалени са вземанията от клиенти и доставчици. От тях 88 963 хил. лв. са вземания от неизплатени инфраструктурни такси и други услуги от „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дъщерните му дружества.

Задълженията на Компанията към 31.12.2019 г. са в размер на 44 927 хил. лв. в т.ч. до 1 година 43 349 хил. лв. при отчетени към 31.12.2018 г. задължения в размер на 283 699 хил. лв.

С ПМС № 271/06.10.2015 г. и ПМС № 62/25.03.2016 г. бяха одобрени допълнителни плащания от централния бюджет по бюджета на МТИТС за приключване на инвестиционни проекти на НКЖИ по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. в размер съответно на 110 000 хил. лв. и 208 000 хил. лв. Средствата бяха предоставени като временна безлихвена финансова помощ, подлежаща на възстановяване от НКЖИ. С ПМС № 163/28.06.2019 г. бяха одобрени промени по бюджета на МТИТС за 2019 г. като НКЖИ следваше да възстанови получените средства по ПМС № 62/25.03.2016 г. през периода 2020-2025 г. (по 35 000 хил. лв. на година).

Към 30 юни 2019 г. по бюджета на МТИТС са погасени задълженията по безвъзмездно предоставените средства в размер на 5 000 хил. лв., като с това са погасени изцяло получените средства по ПМС № 271/06.10.2015 г.

С ПМС № 346/18.12.2019 г. бяха одобрени допълнителни разходи по бюджета на МТИТС за 2019 г. за погасяване на възмездната финансова помощ в размер на 208 000 хил. лв., предоставена с ПМС № 62/25.03.2016 г., изменено с ПМС № 163/28.06.2019 г. С получените средства е погасена временната безлихвена финансова помощ.

ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ приключва 2019 г. със счетоводна загуба в размер на 25 883 хил. лв., преди влияние на данъци и след данъци – загуба в размер на 23 001 хил. лв.

Информация за сключени големи сделки между свързани лица през 2019 г.

Свързаните лица на 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, трансакциите със свързани лица не са извършвани при специални условия и не се предоставят или получават никакви гаранции.

През 2019 г. извършените сделки, са както следва:

Сделки с дъщерни предприятия

- „ТРЕН“ ЕООД – продажба на услуги за 5 хил. лв. Разпределени дивиденди – 150 хил. лв.

Сделки с асоциирани предприятия

- „фьосталпине ФАЕ София“ ООД – извършени услуги за 8 хил. лв., получени стрелкови части и други за 3 624 хил. лв. Разпределени дивиденди – 795 хил. лв.
- ЗАД „Алианц България” - Разпределени дивиденди – 84 хил. лв.

Сделки с други предприятия под общ контрол

- „Холдинг БДЖ“ ЕАД – продажба на стоки и услуги (ползвани площи и др. услуги) за 248 хил. лв., покупки на стоки и услуги за 299 хил. лв.
- „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси, разпределение тягова ел. енергия, ползвани площи) за 54 355 хил. лв., покупка на стоки и услуги (жп карти и др. услуги) за 5 706 хил. лв.
- „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД – продажба на стоки услуги (инфраструктурни такси, разпределение тягова ел. енергия, ползвани площи и др. услуги) за 31 702 хил. лв., покупки на стоки и услуги (превози и др. услуги) за 3 760 хил. лв.
- ДП „ТСВ“ – продажба на стоки и услуги (инфраструктурни такси и др. услуги) за 336 хил. лв., покупки на стоки и услуги (строителни услуги и ремонти) за 19 461 хил. лв.

Сделки с ключов управленски персонал

- Ключовият управленски персонал включва членовете на Управителния съвет и на Одитния комитет на НКЖИ и Генералния директор на Компанията. Доходите на ключовия управленски персонал, са както следва: заплати и други краткосрочни доходи в размер на 161 хил. лв. и осигуровки в размер на 21 хил. лв.

Значими финансови показатели за дейността на НКЖИ

Приходи от продажби на услуги – за 2019 г. реализираните приходи са в размер на 108 331 хил. лв. Спрямо 2018 г. се отчита увеличение с 2 957 хил. лв.

Разходи за оперативна дейност без отчетените разходи за амортизации – за 2019 г. разходите са в размер на 312 727 хил. лв. Спрямо 2018 г. са увеличени с 5 281 хил. лв.

ЕВИТДА – Оперативната печалба преди лихви, данъци и амортизации е отрицателна величина в размер на 175 268 хил. лв., като в сравнение с 2018 г. нараства със 7 612 хил. лв.

ЕВИТ – Оперативната печалба преди лихви, данъци е отрицателна величина в размер на 367 202 хил. лв., като в сравнение с 2018 г. намалява с 2 966 хил. лв.

Паричен поток – (чиста печалба + амортизации) е в размер на 168 933 хил. лв. и нараства с 48 069 хил. лв. в сравнение с 2018 г.

Собственият капитал намалява от 1 371 672 хил. лв. към 31.12.2018 г. на 1 345 351 хил. лв. към 31.12.2019 г. Намалението на собственият капитал основно е вследствие от отчетения негативен финансов резултат за отчетния период.

Таблица № 7

ПОКАЗАТЕЛ	Отчет към 31.12.2019 г.	Отчет към 31.12.2018 г.	Абсолютно изменение (2019/2018)	Индекс 2019/2018
Обща ликвидност	7,14	3,23	3,91	2,21
Бърза ликвидност	5,54	2,65	2,89	2,09
Абсолютна ликвидност	2,91	1,64	1,27	1,77
Финансова автономност (коефициент на платежеспособност)	8,07	3,38	4,69	2,39
Коефициент на задлъжнялост	0,12	0,30	-0,18	0,40
Оборот на вземанията от клиенти (пъти)	1,30	1,29	0,01	1,01
Период на събиране на вземанията от клиенти	277дни	280дни	-3дни	1дни

ПОКАЗАТЕЛ	Отчет към 31.12.2019 г.	Отчет към 31.12.2018 г.	Абсолютно изменение (2019/2018)	Индекс 2019/2018
Период на погасяване на задълженията по доставката	10 дни	13 дни	-3 дни	1 дни
Времетраене на един оборот на материалните запаси	193 дни	187 дни	6 дни	1 дни
Брой на оборотите на материалните запаси	1,86	1,93	-0,07	0,96
Заетост на материалните запаси	0,54	0,52	0,02	1,04
Рентабилност на приходите от продажби	-0,18	-0,67	0,49	0,27
Нетна рентабилност на собствения капитал	-0,020	-0,060	0,040	0,333
Рентабилност на активите	-0,010	-0,020	0,010	0,500
Ефективност на разходите от оперативна дейност	0,95	0,83	0,12	1,14
Ефективност на приходите от оперативна дейност	1,06	1,21	-0,15	0,88
Нетен оборотен капитал	265 606	247 208	18 398	1,07
Зает капитал	4 243 256	4 191 737	51 519	1,01
Дългосрочни пасиви	2 897 905	2 820 065	77 840	1,03
Чиста стойност на активите	1 345 351	1 371 672	-26 321	0,98

Изменението на финансовите показатели на НКЖИ през 2019 г., е както следва:

- **Показателите за ликвидност** за двата периода показват добро равнище на общата, бързата и абсолютната ликвидност. 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.
 - **Намален е периодът на събиране на вземанията от клиенти** с 3 дни (от 280 на 277 дни).
 - **Периодът на погасяване на задълженията към доставчици** е намален с 3 дни (от 13 на 10 дни). НКЖИ изпълнява големи инвестиционни проекти, финансирани от ЕСИФ, Механизъм за свързване на Европа, както и инвестиционна програма, финансирана от държавния бюджет.
- 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 6 дни.

VIII. БЪДЕЩО РАЗВИТИЕ НА НКЖИ

Очакваното развитие на НКЖИ е основано на приетите от Управителния съвет на Компанията: Бизнес план за 2020 г., Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2020 г., Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за периода 2020-2024 г.

Очаквано финансово състояние на Компанията за 2020 г.:

- Планирани приходи за 2020 г. от дейността в размер на 442 300 хил. лв. и разходи от дейността в размер на 517 600 хил. лв.
- Общо увеличение на нетните приходи от продажби на услуги през 2020 г. спрямо отчетените за 2019 г.
- Увеличение на приходите от инфраструктурни такси/пакет за минимален достъп планирани на база графика за движението на влаковете 2019/2020 г., включващи приходи от такса за преминаване по железния път и от такса за използване на електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия.

- Намаление на приходите от разпределение на тягова електрическа енергия, свързано с разчетения обем на превозите и намалена цена за електроразпределение в размер на 134,03 лв./MWh без ДДС, в сила от м. юли 2019 г.
- Увеличение на приходите от други услуги, свързано с включване в техния обхват на приходите от такса за заявен и неизползван капацитет;
- Увеличение на приходите от финансираня в частта за нетекущи активи.
- Продължаване на наложената стриктна финансова дисциплина, приоритизиране и контрол при изразходването на финансовите средства.
- 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 2020 г.– счетоводна загуба в размер на 75 300 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 2020 г., (обн. ДВ, бр.100 от 20.12.2019 г.) и ПМС №381 от 30.12.2019 г. за изпълнение на ДБ, (обн. ДВ, бр. 2 от 07.01.2020 г.) на предприятието са предоставени 120 000 хил. лв. капиталов трансфер и 145 000 хил. лв. субсидия.

Инвестиционната програма, одобрена от Управителния съвет на Компанията за 2020 г. предвижда разходи общо в размер на 764 420 хил. лв. в т.ч.: 120 000 хил. лв. финансирани от държавния бюджет и 644 420 хил. лв. с ДДС финансирани от ЕСИФ за проекти по ОПТТИ и МСЕ.

IX. СЪБИТИЯ СЛЕД ДАТАТА КЪМ КОЯТО Е СЪСТАВЕН ФИНАНСОВИЯТ ОТЧЕТ

След отчетната дата на финансовия отчет, беше въведено извънредно положение в страната, целящо възпрямястване на разпространението на световната пандемия от коронавирус COVID-19, като бяха приети и въведени засилени протиепидемични мерки и ограничения. Предвид динамиката на развитието и ограничителните мерки, оценката на ефектите върху дейността на Компанията е сложно с точност на този етап.

Очакваните ефектите нъв връзка със създалата се извънредна епидемиологична обстановка, свързана с ограничителните мерки против разпространението на коронавирус COVID-19 върху дейността на Компанията: са намаляване приходите от дейността, в резултат на пазарната конюнктура и състоянието на транспортния сектор, забавяне на разрешенията за строеж и проектирането по проекти от железопътната инфраструктура.

Компанията изразходва и допълнителни финансови ресурси за ограничаване на разпространението на COVID-19, свързани с мерки за дезинфекция и осигуряване на средства за защита.

Заличено на осн. чл.2 от ЗЗЛД

Заличено на осн. чл.2 от ЗЗЛД

инж. Красимир Папукчийски
Генерален директор
 на ДП „НКЖИ“

Лидия Давидова
Главен счетоводител

Дата на съставяне: 30.04.2020 г.

НЕФИНАНСОВА ДЕКЛАРАЦИЯ
на
ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ
„НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
за 2019 г.

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

Настоящата Нефинансова декларация е неразделна част от Доклад за дейността през 2019 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. 96 от 6.12.2019 г., доп. ДВ. бр. 26 от 22.03.2020 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“ (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.

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 Средносрочна бюджетна прогноза в съответствие с договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, от една страна и 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.

Значителна част от инвестициите, необходими за изграждане и модернизация на железопътна инфраструктура се осигуряват по Европейските структурни и инвестиционни фондове по които НКЖИ е институционален бенефициент.

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

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

✓ **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.

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 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.

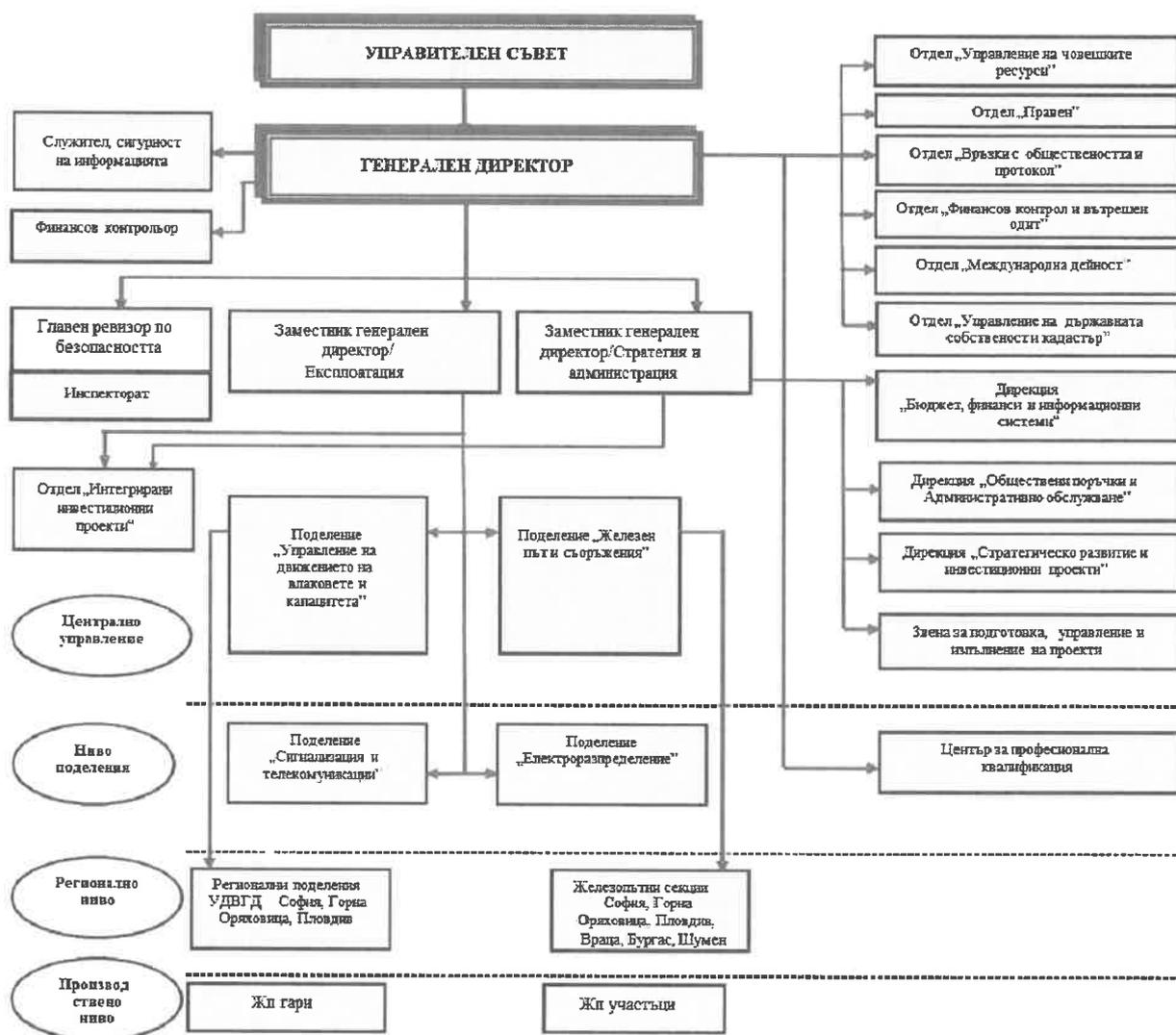
✓ **Международно научно-техническо сътрудничество** НКЖИ осъществява чрез участието си в: Международен съюз на железниците (UIC); Югоизточна регионална група (SERG); Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER); Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД); Организацията на европейските управители на железопътна инфраструктура „Rail Net Europe“ (RNE); Товарен железопътен коридор № 7 „Ориент/Източно-Средиземноморски“ (ОЕМ); 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 НКЖИ

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

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

Организационно-управленската структура на Държавно предприятие ”Национална компания Железопътна инфраструктура” към 31.12.2019 г. е следната:



2.2 ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ НА 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 НКЖИ** са обосновани от трите основни принципа, заложиени 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, 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:

- **Оперативна програма „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 (MCE)** 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 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 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 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 НКЖИ;
- Обучение на персонала и повишаване на административния капацитет;

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

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 НКЖИ

В качеството си на основен управител на железопътната инфраструктура на Република България 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 от 27.06.2001 г. „За достъп и използване на железопътната инфраструктура“, издадена от министъра на транспорта и съобщенията.

Съгласно тези документи, превозвачите заплащат услугите, които НКЖИ предоставя на железопътните предприятия, посочени в приложение № 1 на Наредба № 41 от 27.06.2001 г.

✓ **Определянето на таксите събирани от 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 от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство, Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 година 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 Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г. и Постановление № 283 от 14 ноември 2019 г. за изменение и допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г. одобрени 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 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).

3. ФИРМЕНИ ПОЛИТИКИ

3.1 ПОЛИТИКА ПО КАЧЕСТВО

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 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 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 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 подразделенията на НКЖИ. 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 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 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 планове 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 планове 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 поделенията на 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 поделения. 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.*

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 ко-модалността се цели да се търси баланс между икономическите интереси и грижата за околната среда.

Провежданата политика се основава на Пътната карта за нисковъглеродна Европа 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, 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.

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 влягане на рециклирани строителни материали (Наредбата)*, при:

- Възлагане на обществени поръчки за проектиране и изпълнение на строежи, с изключение на премахване на строежи, в документация 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 влягане 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 документация 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**, 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

Предприятието провежда последователна социална политика спрямо работещите, следвайки годишна социална програма, която е договорена и в колективния трудов договор на компанията. Същата 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 КОРПОРАТИВНА СОЦИАЛНА ОТГОВОРНОСТ ПО ОТНОШЕНИЕ НА СЛУЖИТЕЛИТЕ

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.

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. НКЖИ разглежда като предпоставка за устойчив бизнес успех 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.

3.3.2 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 2019 г. са планирани мероприятия с приложени 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 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 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 подразделения в 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.

3.3.3 ПРОФЕСИОНАЛНО РАЗВИТИЕ

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 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 2019 г. за **повишаване на квалификацията и придобиване на нова квалификация** са обучени 1154 бр. и на 5910 бр. работници и служители е проведено периодично обучение по нормативни документи.

3.3.4 В ПОМОЩ НА ОБЩЕСТВОТО**✓ Сътрудничество с висши училища**

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; *Стипендиантска програма за студенти*, която е разширена, с цел да обхване по-голяма целева група студенти; *Програма за развитие на кадрите* чрез обучение на млади специалисти; Поемане разходите за професионално обучение в Център за професионална квалификация към НКЖИ.

✓ Участие във форуми, конференции и семинари

През 2019 г. бяха проведени семинари и специализирани конференции от външни учебни организации: Международна конференция, организирана от Българска асоциация за управление на хора на тема: „Активиране на ресурсите на пазара на труда“; Участие в конференция на тема: „Най-добрите грижи за физическото и психическо здраве на служителите“.

С цел презентиране на компанията като работодател, НКЖИ участва в следните форуми: „Национални дни на кариерата – Добра кариера, Добър живот 2019 г.“, в гр. София, гр. Пловдив, гр. Русе и гр. Габрово; „Дни на кариерата“ във ВТУ „Тодор Каблешков“; „Дни на кариерата“ в ТУ София и ТУ София-филиал Пловдив; Дни на специалностите“, организирани във ВТУ „Т. Каблешков“; „Дни на отворените врати в ПГЖПТ „Никола Корчев“, гр.София.

По инициатива на НКЖИ се организира и проведе Кръгла маса на тема: „Подготовка на кадри за работа в иновативна железопътна среда – предизвикателство пред висшите учебни заведения и железопътния отрасъл“, с участието на работодатели от железопътния отрасъл и представители на висши учебни заведения, подготвящи кадри за железопътния отрасъл. Предстоят работни срещи на сформирания Съвет на работодателите в железопътния сектор.

3.3.5 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 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

На основата на Националната оценка на риска от изпиране на пари и финансиране на тероризма (НОР) с вътрешните правила се предвижда въвеждане на антикорупционни процедури, 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 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 Изпълнителна агенция „Одит на средства от Европейския съюз”.

Въз основа на оценка на риска в предприятието се осъществява превантивен, текущ и последващ контрол 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 способи 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 48,9 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 текучеството чрез въвеждане подобряване и разширяване на социалната 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.

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

5.1 НЕФИНАНСОВИ КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕКОЛОГИЯ

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 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 НКЖИ към 31.12.2019 г. е 10 983 бр., като спрямо 2018 г. е намалял със 109 бр.**

НЕФИНАНСОВА ДЕКЛАРАЦИЯ 2019 ГОДИНА

Служители	2019 г.	2018 г.	+/-
Жени	2 111	2 116	-5
Мъже	8 872	8 976	-104
	10 983	11 092	-109

✓ Списъчен състав на персонала по **пол и възраст към 31.12.2019 г.**

	> 29 години	30-39 години	40-49 години	50-59 години	< 60 години	Общ бр.	Изменение към общ брой (%)
Жени	79	350	641	862	179	2 111	19%
Мъже	371	1 028	2 643	3 717	1 113	8 872	81%
	450	1 378	3 284	4 579	1 292	10 983	100%

✓ Персонал по **пол и образование към 31.12.2019 г.**

	основно и по- ниско	средно	средно 3-та степен	професионален бакалавър	бакалавър	магистър	Общ брой
Жени	29	1 067	306	81	105	523	2 111
Мъже	1 065	3 964	1 404	1 353	214	872	8 872
	1 094	5 031	1 710	1 434	319	1 395	10 983

През 2019 г. са постъпили 771 и са напуснали 880 лица. Наблюдава се намаление на броя на постъпилите и на броя на напусналите работници през 2019 г. спрямо 2018 г., което води до голямо текучество и перманентен недостиг на персонал, възлизащ на 734 броя към 31.12.2019 г.

Заличено на осн. чл.2 от ЗЗЛД

инж. Красимир Папукчийски
Генерален директор
на ДП „НКЖИ“

Лидия Давидова
Главен счетоводител

Заличено на осн. чл.2 от ЗЗЛД

Дата на съставяне: 30.04.2020 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 2019 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 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 2019 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 2019 година, Компанията представя „Земи и сгради“ с обща балансова стойност 418,681 хил.лв. (2018 г.: 422, 710 хил.лв.). Както е оповестено в пояснителна бележка 18 „Дълготрайни материални активи“ към индивидуалния финансов отчет за годината приключваща на 31 декември 2019 година, Компанията не притежава надлежни документи за собственост за земи с балансова стойност 74,958 хил.лв. и за сгради с балансова стойност 10,630 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 2019 година.

В счетоводния баланс към 31 декември 2019 година са представени Вземания от клиенти с балансова стойност 96,263 хил.лв. (пояснителна бележка 21). Вземания с балансова стойност 68,462 хил.лв. са възникнали преди повече от една година (пояснителна бележка 30.2. „Анализ на кредитния риск“), като в тези вземания са включени вземания от Група „Холдинг Български Държавни Железници“ ЕАД с балансова стойност 68,198 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. В допълнение вземания от дружествата от Група „Холдинг Български Държавни Железници“ ЕАД с балансова стойност 2,156 хил.лв. не са потвърдени. 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 2019 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 Дружеството в съответствие с Международния етичен кодекс на професионалните счетоводители (включително Международни стандарти за независимост) на Съвета за международни стандарти по етика за счетоводители (Кодекса на СМСЕС), заедно с етичните изисквания на Закона за независимия финансов одит (ЗНФО), приложими по отношение на нашия одит на 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 2019 година Компанията отчита загуба от дейността си в размер на 23,001 хил.лв., като натрупаните загуби към 31 декември 2019 година без влияние на текущата са 541,845 хил.лв. 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 отношение на 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

Дълготрайни материални активи

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 2019 година, дълготрайните материални активи на Компанията са с обща балансова стойност 3,981,512 хил.лв. или 92,67 % от общата сума на активите. Разходите по 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

В тази област нашите одиторски процедури, наред с други такива, включиха:

- 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;
- 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

ръководството, ние сме определили тази област като ключов одиторски въпрос.

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 описаните 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 2019 година на Компанията, свързани с дълготрайни материални активи;

Обръщане на внимание

Обръщаме внимание на:

Пояснителна бележка 33 „Условни пасиви“ от приложението към индивидуалния финансов отчет, където са оповестени потенциални задължения във връзка със съдебни претенции към Компанията.

Пояснителна бележка 34 „Събития след края на отчетния период“ от приложението към индивидуалния финансов отчет, където са оповестени некоригиращи събития във връзка с обявеното извънредно положение против разпространението на пандемията от коронавирус (COVID-19). Нарушаването на обичайната икономическа дейност в РБългария може да повлияе

върху дейността на Компанията. Информацията относно очакваните икономически ефекти е оповестена в пояснително приложение 34.

Нашето мнение не е модифицирано по отношение на тези въпроси.

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 2019 г. Дълготрайни материални активи: земи и сгради, без необходимите документи за права на собственост и 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 индивидуалният финансов отчет, е 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 2019 г. 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 анекси №1/20.03.2019 г. и №2/03.04.2020 г. за период от три години.
- Одитът на индивидуалния финансов отчет за годината, завършваща на 31 декември 2019 г. на Компанията представлява пети 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,
26 Май 2020 г.

„АБВП-ОДИТ СТАНДАРТ“ООД
Одиторско дружество

Заличено на осн. чл.2 от ЗЗЛД

Управител
Севдалина Паскалева

Регистриран одитор, отговорен за одита
Севдалина Паскалева

Заличено на осн. чл.2 от ЗЗЛД

гр.София, 1220
жк.Надежда, бл.173 вх.Б



ИНДИВИДУАЛЕН СЧЕТОВОДЕН БАЛАНС
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" гр. СОФИЯ
към 31.12.2019 година

АКТИВ		СУМА (в хил. лв.)		ПАСИВ	
РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ	Бележка	Текуща година	Преходна година	РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ	Бележка
		1	2		
		СУМА (в хил. лв.)		СУМА (в хил. лв.)	
		1	2	1	2
А. Собствен капитал					
А. Записан, но невнесен капитал					
Б. Втекущи (дълготрайни) активи					
И. Резерви от последователни оценки					
1. Нематериални активи	17	2 122	1 145		
Общо за група I:					
		2 122	1 145		
II. Дълготрайни материални активи					
1. Земи и сгради, в т.ч.:		418 681	422 710		
- земи		318 218	318 353		
- сгради		100 463	104 357		
2. Машини, производствено оборудване и апаратура		247 791	247 341		
3. Съоръжения, транспортни средства и други		2 794 815	2 857 419		
4. Предоставени аванси и дълготрайни материални		520 225	417 985		
Общо за група II:					
	18	3 981 512	3 945 455		
III. Дългосрочни финансови активи					
1. Акции и дялове в предприятия от група		5	5		
3. Акции и дялове в асоциирани и смесени предприятия	19	2 883	2 883		
Общо за група III:					
		2 888	2 888		
ИВ. Текущи (краткотрайни) активи					
1. Материални запаси	20.1	68 953	64 354		
2. Продукция и стоки, в т.ч.:		184	71		
- продукция		184	71		
- стоки		-	-		
Общо за група IV:					
	20	69 137	64 425		
Общо за РАЗДЕЛ Б:					
		3 986 522	3 949 488		
В. Текущи (краткотрайни) пасиви					
1. Материални запаси					
2. Производи и материали					
3. Дългосрочни задължения, в т.ч.:					
- дълготрайни задължения					
- дълготрайни задължения, свързани с асоциирани и смесени					
4. Други вземания, в т.ч.:					
- вземания от клиенти и доставчици, в т.ч.:					
над 1 година		96 263	97 857		
над 1 година		70 213	69 026		
2. Вземания, свързани с асоциирани и смесени, в т.ч.:					
над 1 година		-	-		
над 1 година		18 026	14 542		
3. Други вземания, в т.ч.:					
над 1 година		114 289	112 400		
Общо за група V:					
	21	125 997	182 127		
Общо за РАЗДЕЛ В:					
	22	125 997	182 127		
Общо за РАЗДЕЛ Г:					
		345	2 194		
Общо за РАЗДЕЛ Д:					
		4 296 290	4 310 634		
Общо за РАЗДЕЛ Е:					
		2 784 205	2 533 348		
Общо за РАЗДЕЛ Ж:					
		2 783 458	2 532 584		
Общо за РАЗДЕЛ З:					
		4 296 290	4 310 634		

Приложенията на сметките и свързаните с тях данни са неразделна част от настоящия финансов отчет. Финансовият отчет е приет от Управителния съвет на 21.01.2020 г.
Заложено на осн. чл.2 от ЗЗД

Дата на съставяне: 30.01.2020 г.
Составител:
(Лидия Давидова)
Финансов отчет, върху който е изложен одиторски доклад на
Одиторско дружество
„АБВИ-ОДИТ СТАНДАРТ“ ООД
Заложено на осн. чл. 2 от ЗЗД
Управител
Севастиана Паскалева
Ръководител:
(инж. Красимир Емилианов)

ИНДИВИДУАЛЕН ОТЧЕТ ЗА СОБСТВЕНИЯ КАПИТАЛ
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" гр. СОФИЯ
за 2019 година

(в хилв.лв.)

Показатели	Записан капитал		Резерв от последващи оценки	РЕЗЕРВИ		Финансов резултат от минали години		Текуща печалба/(загуба)	Общо собствен капитал
	1	2		Други резерви	Незапределена печалба	Непокрита (загуба)	6		
1. Салдо в началото на отчетния период	100 000	1 446 807	372 320	219 112	(684 919)	(81 648)	1 371 672		
2. Изменения за сметка на собствениците, в т.ч.:									
- увеличение			3				3		
- намаление			(2)				(2)		
3. Финансов резултат за текущия период							(23 001)		
4. Други изменения в собствения капитал		(8 933)		8 839	(84 877)	81 648	(3 323)		
5. Собствен капитал към края на отчетния период	100 000	1 437 874	372 323	227 951	(769 796)	(23 001)	1 345 351		

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящия финансов отчет. Финансовият отчет е приет от Управителния съвет на 21.04.2020 г. Заличено на осн. чл.2 от ЗЗПД

Дата на съставяне: 30.04.2020 г.

Съставител:
(Лидия Давидова)

Ръководител:
(инж. Красимир Палулчийски)

Финансов отчет, върху който е издаден одиторски доклад на : 26 Май 2020
Одиторско дружество
„АБВП-ОДИТ СТАНДАРТ“ ООД
Управител
Севдалина Паскалева Заличено на осн. чл.2



ИНДИВИДУАЛЕН ОТЧЕТ
ЗА ПАРИЧНИТЕ ПОТОЦИ ПО ПРЕКИЯ МЕТОД
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" гр. СОФИЯ
за 2019 година

Наименование на паричните потоци	Бележка	Текущ период			Предходен период			(хил. лв.)
		платания		платания		нетен поток		
		1	2	3	4	5	6	
А. Парични потоци от основна дейност								
Парични потоци, свързани с търговски контрагенти		186 788	195 376	(8 588)	177 134	142 351	34 783	
Парични потоци, свързани с трудови възнаграждения		4	198 210	(198 206)	-	189 502	(189 502)	
Парични потоци, свързани с лихви, комисионни, дивиденди и други подобни			2	(2)	2	10	(8)	
Парични потоци от положителни и отрицателни валутни курсови разлики			1	(1)	1	15	(14)	
Платени и възстановени данъци върху печалбата		-	-	-	-	-	-	
Други парични потоци от основна дейност		1 027	5 891	(4 864)	142	8 698	(8 556)	
Всичко парични потоци от основна дейност (А)		187 819	399 480	(211 661)	177 279	340 576	(163 297)	
Б. Парични потоци от инвестиционна дейност								
Парични потоци, свързани с дълготрайни активи		5 102	172 961	(167 859)	4 606	98 160	(93 554)	
Парични потоци, свързани с лихви, комисионни, дивиденди и други подобни		1 029		1 029	693		693	
Всичко парични потоци от инвестиционна дейност (Б)		6 131	172 961	(166 830)	5 299	98 160	(92 861)	
В. Парични потоци от финансова дейност								
Парични потоци, свързани с получени или предоставени заеми		-	213 000	(213 000)	-	35 000	(35 000)	
Други парични потоци от финансова дейност	27.2	536 077	716	535 361	352 321	2 324	349 997	
Всичко парични потоци от финансова дейност (В)		536 077	213 716	322 361	352 321	37 324	314 997	
Г. Изменения на паричните средства през периода (А + Б + В)		730 027	786 157	(56 130)	534 899	476 060	58 839	
Д. Парични средства в началото на периода								
Е. Парични средства в края на периода	22			182 127			123 288	
				125 997			182 127	

Приложенията на съответните страници са неразделна част от настоящия финансов отчет. Финансовият отчет е приет от Управителния съвет на 21.05.2020 г. Записано на осн. чл.2 от ЗЗПД

Дата на съставяне: 30.04.2020 г.

Съставител:

(Лидия Давидова)

Записано на осн. чл.2

Ръководител:

(инж. Красимир Чапукчийски)

Финансов отчет, върху който е издаден одиторски доклад на:
Одиторско дружество
„АБВП-ОДИТ СТАНДАРТ“ ООД
Управител
Севдалина Паскалева
Регистриран одитор, отговорен за одита
Севдалина Паскалева
Записано на осн. чл.2 от ЗЗПД

София

Рег. № 165

Свд. № 165

Записано на осн. чл.2

АБВП - ОДИТ СТАНДАРТ

ПОЯСНЕНИЯ КЪМ ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

I. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1. Правен статут

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” (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. 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 (МТИТС).

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

Управителният съвет на НКЖИ е в състав: инж. Христо ^{Заличено на осн. чл.2 от ЗЗЛД} Алексиев – председател и членове: Иван ^{Заличено на осн. чл.2} Марков и инж. Красимир ^{Заличено на осн. чл.2} Папукчийски.

Генерален директор на Компанията е инж. Красимир ^{Заличено на осн. чл.} Папукчийски.

В Компанията е назначен Одитен комитет със заповед на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в състав: Катя ^{Заличено на осн. чл.2 от} Атанасова – председател и членове: Люба ^{Заличено на осн. чл.} Янкова и Ваньо ^{Заличено на осн. чл.2} Годоров.

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

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” (СигТ) и Център за професионална квалификация (ЦПК).

3. Предмет на дейност

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 графици 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.

От 2019 г. в съответствие с член 31, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС използването на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия е елемент от пакета за

минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения. С ПМС № 283 от 14.11.2019 г. е изменена и допълнена Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси. В Методиката са дефинирани два компонента на таксата: 1.) такса за преминаване по железопътната инфраструктура и 2.) такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.

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.

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 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 2019 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 2019 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 предостави 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). Компанията прилага база за изготвяне на финансовите си отчети за 2019 г. по Националните счетоводни стандарти (НСС).

5.2. Действащо предприятие

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

Компанията отчита загуба от дейността си преди данъци за 2019 г. в размер на 25 883 хил. лв. и текуща загуба след данъци в размер на 23 001 хил. лв., като натрупаните непокрити загуби от минали години, без влиянието на текущата към 31 декември 2019 г., са 541 845 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 Индивидуалните Счетоводен баланс, Отчет 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.

Наименование	Вид валута	За единица валута	Лева (BGN)	
			31.12.2019г.	31.12.2018г.
Щатски долар	USD	1	1.74099	1.70815
Британска лира	GBP	1	2.29881	2.18643
Японска йена	JPY	100	1.60393	1.5541

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.

НКЖИ стартира работа в нова Система за планиране и управление на ресурсите (SAP ERP). Работният процес в продуктивна среда на системата започва от 01.08.2019 г. поетапно, като оперативните данни се обработват до 31.12.2019 г. паралелно в новата SAP ERP и в досега използвания ПП АЖУР L. От 01.01.2020 г. Компанията продължава работа само в SAP ERP.

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 Индивидуалния счетоводен 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 Индивидуалния счетоводен 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.

Съгласно ПМС 283 на МС от 14.11.2019 г. се начисляват месечно такси за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, на база действително разпределената и потребена електрическа енергия по преносната мрежа, като за измерител се използва мегаватчас (MWh). В тази връзка, в сила от 01.07.2019 г. с Решение № Ц-20 от 01.07.2019 г. КЕВР определя цена за разпределение на тягова електрическа енергия за първата година от третия регулаторен период.

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 Индивидуалния счетоводен 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 изпълнят.

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 Индивидуалния отчет 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. 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 Индивидуалния отчет за приходи и разходи.

6.7. Дълготрайни материални активи

Дълготрайните материални активи (ДМА) са представени в Индивидуалния счетоводен 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 лева, под който придобитите активи независимо, че притежават характеристиката на дълготраен актив, се третира 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 Индивидуалния отчет 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 себестойностния 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 себестойностния 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, продукция, 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 Индивидуалния отчет за приходи и разходи като „Разходи за обезценка“ на ред „Други разходи“.

Възстановените разходи от обезценка на събрани обезценени търговски вземания в предходни периоди, се представят на ред „Други приходи“.

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 Държавно предприятие „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.

Съгласно ПМС №163 от 28.06.2019 г., се изменя началната дата за възстановяване на получената временна безлихвена помощ по ПМС №62 от 25.03.2016 г. от 2019 г. на 2020 г., до пълното ѝ погасяване.

Съгласно ПМС №346 от 18.12.2019 г., са одобрени допълнителни разходи по бюджета на МТИТС за погасяване на възмездна финансова помощ в размер на 208 млн. лв., предоставена с ПМС №62 от 25.03.2016 г., изменено с ПМС №163 от 28.06.2019 г. С получените средства е погасена временната безлихвена финансова помощ и е трансформирана като финансиране за въведените в експлоатация инфраструктурни проекти, за която е била предназначена.

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. Индивидуалният отчет за паричните потоци се изготвя чрез пряк метод, съгласно изискванията на т.3 на СС 7.

За целите на изготвянето на Индивидуалния отчет 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 2019 г. е 10% (2018 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 балансовия 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” (променен, в сила от 23.02.2019 г.) правата и рисковете свързани със собствеността върху актива се прехвърлят от лизингодателя върху лизингополучателя.

Промените в СС 17 „Лизинг” се отнасят до счетоводното отчитане и представяне на експлоатационния лизинг както във финансовите отчети на наемодателите, така и във финансовите отчети на наемателите. Същите имат за цел да прецизират текстовете с цел по ясно и категорично определяне на счетоводните приходи и разходи при отчитането на експлоатационните договори за лизинг, като представянето във финансовите отчети на: наемодателите и наемателите, става на линейна база за целия период на договора, дори и когато постъпленията не се получават на тази база.

Промените в СС 17 „Лизинг” нямат съществено влияние върху финансовите отчети.

При сключване на договор за финансов лизинг активът се признава в Индивидуалния счетоводен 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 Индивидуалния счетоводен 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 правопримемник 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 преоценка, 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 компенсирани 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, текучество на персонала, смъртност и бъдещи увеличения на заплатите.

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

Разходите за лихви, свързани с оценката на пенсионните задължения са включени в Индивидуалния отчет 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 третират:

- 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. Полезен живот на амортизируеми активи

Ръководството преразглежда полезния живот на амортизируемите активи периодично.

Към 31 декември 2019 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 реализируема стойност. При определяне на нетната реализируема 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 искове 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 Индивидуалния счетоводен 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 ФИНАНСОВ ОТЧЕТ

9. Нетни приходи от продажби

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Приходи от инфраструктурни такси	58 369	55 837
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	38 165	39 399
Приходи от други услуги	11 797	10 138
Общо:	108 331	105 374

9.1. Приходи от инфраструктурни такси

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Приходи от преминаване	55 677	54 949
Приходи от заявен и неизползван капацитет	900	888
Общо за преминаване по железопътната инфраструктура:	56 577	55 837
Приходи от използване на ел. оборудване	1 792	-
Общо приходи от инфраструктурни такси:	58 369	55 837

Най-значителен дял в размера на приходите от инфраструктурни такси е от дружествата на „ХОЛДИНГ БДЖ” ЕАД 77,58%, в това число: „БДЖ-ПП” ЕООД 49,01%; „БДЖ-ТП” ЕООД

28,57%. Голям дял от другите превозвачи имат „БЖК” АД 5,94% и „БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО” ЕООД 4,97%.

През 2019 г. таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия е въведена и определена като компонент от таксата за достъп и използване, съгласно т. 1 „Пакет за минимален достъп” от Приложение П „Услуги, предоставяни на железопътните предприятия” на Директива 2012/34/ЕС, т.е. определена е от Европейският парламент и от Съвета, Съгласно чл.31, §3 на директивата, управителят на инфраструктурата се адаптира към тези условия в срок не по-късно от 4 години от приетите от Комисията актове за изпълнение, който срок изтече на 03 юли 2019 г. разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 и Директива 2012/34/ЕС. Подадено е заявление до КЕВР за промяна на цената за разпределение на тягова електрическа енергия, която е променена считано от 01.07.2019 г. В резултат на горните бе отправено искане за приемане от Министерски съвет на Постановление за приемане на новата методика, която да се прилага считано от 01.07.2019 г. което не бе прието към онзи момент. С ПМС № 283 от 14.11.2019 г. е изменена и допълнена Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси. В Методиката са дефинирани два компонента на таксата: 1.) такса за преминаване по железопътната инфраструктура и 2.) такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия. Регламентирана е и такса за заявен и неизползван капацитет, която осигурява стимул за ефективно използване на капацитета.

9.2 Приходи от разпределение на тягова ел. енергия

Представените приходи от разпределение на тягова електрическа енергия са генерирани от разпределението ѝ към жп превозвачи. През 2010 г. лицензиращият орган „Държавна комисия за енергийно и водно регулиране”, преименувана на „Комисия за енергийно и водно регулиране” е издала на 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 НКЖИ сключи и необходимите по закон договори с енергийните дружества НЕК ЕАД и ЕСО ЕАД. По този начин от 01.01.2013 г. НКЖИ практически стартира дейността „разпределение на тягова електрическа енергия” съгласно издадената Лицензия №Л-327-19/17.05.2010 г. С решение №Ц-20/01.07.2019 г. на КЕВР е определена нова цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, по подадено заявление от Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“.

9.3. Приходи от други услуги

В хиляди лева	2019	2018
Приходи от ремонтни дейности и услуги	4 869	4 034
Приходи от дезинфекционни станции	2 943	1 693
Приходи от предоставени на превозвачи съоръжения	2 157	2 633
Приходи от кантарни участъци	796	732
Приходи от съхранение на ВВЗ	672	661
Други приходи от услуги	360	385
Общо:	11 797	10 138

На ред „Други приходи от услуги“ се включват: приходи от обслужване на електросъоръжения за 2019 г. 172 хил. лв. (2018 г. 170 хил. лв.) и други.

10. Други приходи

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Приходи от финансираня	340 338	284 759
Приходи от заведени материали от брак/втора употреба	4 299	4 769
Приходи от продажба на активи	3 981	6 459
Приходи от наеми	3 586	3 589
Приходи от глоби и неустойки	2 816	3 533
Приходи от възстановени обезценени вземания	670	-
Приходи от ликвидация на ДМА	410	142
Други приходи	680	896
Общо:	356 780	304 147

През 2019 г. постъпват 670 хил. лв., представляващи разпределената сума в полза на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ от публикуваната в Търговски регистър и регистър на ЮЛНЦ частична сметка за разпределение на наличните суми между кредиторите на Корпоративна Търговска Банка АД (в несъстоятелност) с приети вземания по чл. 69, ал. 1 от ЗБН.

10.1. Приходи от финансираня

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Финансираня, свързани с покриване на разходи	199 041	167 110
Финансираня, свързани с нетекущи активи	139 493	115 127
Финансираня, свързани с текущи активи	1 804	2 522
Общо:	340 338	284 759

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

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Приходи от продажба на материални запаси	2 124	3 324
Приходи от продажба на нетекущи активи	1 857	3 135
Общо:	3 981	6 459

11. Разходи за материали

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Материали и резервни части	(32 740)	(27 294)
Електроенергия	(9 873)	(11 158)
Гориво	(5 641)	(5 232)
Топлоенергия	(248)	(218)
Общо:	(48 502)	(43 902)

12. Разходи за външни услуги

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Ремонти и текущо поддържане на железопътната инфраструктура	(15 793)	(6 103)
Транспортни услуги и карти	(8 855)	(8 765)
Охрана	(5 066)	(4 253)
Почистване	(3 287)	(2 948)
Абонаментни услуги	(3 217)	(1 904)
Внедряване и доработка ПП, системна помощ и обработка на информация	(1 748)	(32)
Застраховки	(1 603)	(4 450)
Данък сгради, такса смет и други	(1 572)	(1 544)
Курсове за обучение	(1 088)	(1 105)
Такси	(721)	(710)
Граждански договори	(458)	(544)
Наеми	(452)	(283)
Измерване железен път с пътеизмерител	(360)	(696)
Телефонни и пощенски услуги	(291)	(258)
Правна защита, юридическа помощ	-	(634)
Други	(1 428)	(1 577)
Общо:	(45 939)	(35 806)

13. Възнаграждения на персонала

13.1. Разходи за персонала

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Възнаграждения	(147 292)	(137 159)
Компенсирани отпуски	(1 906)	(2 114)
Изменение на провизията за обезщетения при пенсиониране	(6 558)	(5 181)
Разходи за възнаграждения	(155 756)	(144 454)
Разходи за социални осигуровки и надбавки	(45 386)	(41 238)
Общо:	(201 142)	(185 692)

Средносписъчният брой на персонала за годината, приключила на 31.12.2019 г. е 11 042 бр. (2018 г.: 11 241 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>	2019	2018
Актюерски (печалби)/загуби от промени в финансовите предположения	(656)	(243)
Актюерски (печалби)/загуби от промени във демографските предположения	183	102
Общо актюерски (печалби)/загуби:	(473)	(141)
Разходи за текущ трудов стаж	(6 085)	(5 040)
Общо изменение на провизия за обезщетения при пенсиониране:	(6 558)	(5 181)
Разходи за лихви	(45)	(139)
Общо разходи по планове с дефинирани доходи, признати в ОПР	(6 603)	(5 320)

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

Разходите за лихви, свързани с пенсионните задължения са включени в Индивидуалния отчет 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 основанието 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 2019 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 31.12.2019 г. се очаква да бъдат уредени през следващи отчетни периоди и са представени в Индивидуалния счетоводен 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 2020-2029 г.

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

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Задължения за дефинирани доходи към 1 януари	19 182	17 923
Разходи за лихви	45	139
Разход за текущ стаж	6 085	5 040
Изплатени суми за пенсионирани през годината	(3 460)	(4 061)
Преоценки - актюерски (печалби)/загуби от промени във финансовите предположения	656	243
Преоценки - актюерски (печалби)/загуби от промени в демографските предположения	(183)	(102)
Задължения за дефинирани доходи към 31 декември	22 325	19 182
от тях: нефинансирани	22 325	19 182

Използвани са следните актюерски допускания:

	2019	2018
Дисконтиращ лихвен процент	0,2167%	0,75%
Бъдещо увеличение на заплати и възнаграждения	8% за 2020 и 1,5% за следващите години	11% за 2019 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	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 2019 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 31.12.2019 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(246)	246
Промяна в степените на отпаданията	Увеличение с 1%	Намаление с 1%
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2019 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(982)	982
Промяна в степените на смъртност	Увеличение с 25%	Намаление с 25%
Ефект на промяна на провизията, заделена към 31.12.2019 г. за задължението за обезщетение при пенсиониране	(201)	201

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

В хиляди лева

	2019	2018
Работно и униформено облекло	(3 362)	(789)
Балансова стойност на бракувани ДА	(3 209)	(3 602)
Балансова стойност на продадените активи	(2 128)	(3 136)
Внесени в бюджета 50% от получени наеми	(1 751)	(1 784)
Ликвидация на ДМА	(1 637)	(136)
Неустойки по договори	(1 625)	(1 388)
Командировки	(960)	(1 136)
Обезценка на вземания	(207)	-
Изгубени съдебни дела	(70)	(28 015)
Нанесени щети	(36)	(157)
Други разходи за дейността	(2 159)	(1 903)
Общо:	<u>(17 144)</u>	<u>(42 046)</u>

Съгласно чл. 92 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2019 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 2019 г. е посочена на ред „Внесени в бюджета 50% от получени наеми“.

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

В хиляди лева

	2019	2018
Балансова стойност на продадени материални запаси	(1 823)	(2 672)
Балансова стойност на продадени дълготрайни материални активи	(305)	(464)
Общо:	<u>(2 128)</u>	<u>(3 136)</u>

15. Финансови приходи и финансови разходи

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Финансови приходи		
Приходи от лихви върху пари и парични еквиваленти	-	2
Приходи от съучастия - дивиденди	1 029	693
Положителни курсови разлики от промяна на валутни курсове	-	1
Общо:	1 029	696

Приходите от съучастия представляват дивиденди в резултат от взети решения за разпределения на финансовите резултати през 2019 г. от дъщерно предприятие „ТРЕН” ЕООД в размер на 150 хил. лв. (2018 г.: 239 хил. лв.), от асоциирано предприятие „Фьосталпине ФАЕ София” ООД в размер на 795 хил. лв. (2018 г.: 409 хил. лв.) и от ЗАД „Алианц България” в размер на 84 хил. лв. (2018 г.: 45 хил. лв.).

Финансови разходи	2019	2018
<i>В хиляди лева</i>		
Разходи за лихви по планове с дефинирани доходи	(45)	(139)
Отрицателни курсови разлики от промяна на валутни курсове	(1)	(15)
Други финансови разходи	(2)	(10)
Общо:	(48)	(164)

16. Данъчно облагане

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Данъчна печалба за годината по данъчна декларация	-	-
Текущ разход за данък	-	-
Приход от отсрочени данъци	2 882	3 229
(Разход)/Икономия за данъци от печалбата	2 882	3 229

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 2019 г. е 10% (2018 г.: 10%).

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

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Печалба/(Загуба) преди данъчно облагане	(25 883)	(84 877)
Данъчна ставка	10%	10%
Икономия/Разход за данъци върху дохода	2 588	8 488
Данъчен ефект от:		
Увеличения на финансовия резултат за данъчни цели	202 243	211 967
Намаления на финансовия резултат за данъчни цели	(176 360)	(175 725)
Текущ (разход)/икономия от данъци върху дохода от увеличения и намаления на счетоводен резултат	(2 588)	(3 624)
Разход за данък върху облагаемата печалбата	-	-
Отсрочени данъчни (разходи)/приходи:		
Възникване и обратно проявление на временни разлики (нетно)	2 882	3 229
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

<i>2019</i> <i>В хиляди лева</i>	Софтуер	Патенти и лицензи	Други	Общо
Отчетна стойност				
Салдо към 01.01.2019 г.	8 885	52	86	9 023
Придобити	1 732	-	-	1 732
Отписани	(30)	-	-	(30)
Салдо към 31.12.2019 г.	10 587	52	86	10 725
Амортизации				
Салдо към 01.01.2019 г.	7 777	37	64	7 878
Амортизация за периода	741	8	6	755
Отписани през периода	(30)	-	-	(30)
Салдо към 31.12.2019 г.	8 488	45	70	8 603
Балансова стойност				
Салдо към 01.01.2019 г.	1 108	15	22	1 145
Салдо към 31.12.2019 г.	2 099	7	16	2 122

2018 <i>В хиляди лева</i>	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

18. Дълготрайни материални активи

2019 <i>В хиляди лева</i>	Земи	Сгради	Машини и оборудване	Съоръжения	Тран- спортни средства	Други	Предоста- вени аванси	ДМА в процес на изграждане	Общо
Отчетна стойност									
Салдо към 01.01.2019 г.	318 353	137 825	366 593	3 635 547	32 882	14 789	22 153	395 832	4 923 974
Придобити	88	5	7 782	-	3 235	645	94 102	142 704	248 561
Отписани	(223)	(531)	(484)	(11 018)	(179)	(595)	-	(14 106)	(27 136)
Рекласифицирани	-	-	(782)	-	782	-	-	-	-
Трансфери	-	2 506	23 324	94 630	-	-	-	(120 460)	-
Салдо към 31.12.2019 г.	318 218	139 805	396 433	3 719 159	36 720	14 839	116 255	403 970	5 145 399
Амортизации и загуби от обезценка									
Салдо към 01.01.2019 г.	-	33 468	119 252	795 872	22 012	7 915	-	-	978 519
Амортизация за периода	-	6 267	30 085	151 652	1 742	1 433	-	-	191 179
Отписани през периода	-	(393)	(417)	(4 236)	(171)	(594)	-	-	(5 811)
Рекласифицирани	-	-	(278)	-	278	-	-	-	-
Салдо към 31.12.2019 г.	-	39 342	148 642	943 288	23 861	8 754	-	-	1 163 887
Балансова стойност									
Салдо към 01.01.2019 г.	318 353	104 357	247 341	2 839 675	10 870	6 874	22 153	395 832	3 945 455
Салдо към 31.12.2019 г.	318 218	100 463	247 791	2 775 871	12 859	6 085	116 255	403 970	3 981 512

ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”
ПОЯСНЕНИЯ КЪМ ИНДИВИДУАЛЕН ФИНАНСОВ ОТЧЕТ, ЗА ГОДИНАТА ЗАВЪРШВАЩА НА 31.12.2019 година

2018 В хиляди лева	Земи	Сгради	Машини и оборудване	Съоръжения	Тран- спортни средства	Други	Предоста- вени 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

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 14 998 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 31.12.2019 г. са бракувани дълготрайни материални активи с отчетна стойност 12 620 хил. лв. (2018 г.: 18 741 хил. лв.) и балансова стойност 6 902 хил. лв. (2018 г.: 10 734 хил. лв.). За бракуваните преоценени в предходни периоди дълготрайни материални активи е извършено намаление на преоценъчния резерв с 3 693 хил. лв. (2018 г.: 7 132 хил. лв.), съгласно приложимия СС 16.

Към 31.12.2019 г. отчетната стойност на 100% амортизираните активи, които продължават да се използват в дейността на Компанията е в размер на 154 408 хил. лв. (2018 г.: 109 304 хил. лв.).

Компанията не разполага с документи за собственост за част от представените в Индивидуалния счетоводен баланс недвижими имоти (земя и сгради). Компанията продължава процеса на осигуряване на надлежни документи за собственост за земя с балансова стойност в размер на 74 958 хил. лв. към 31.12.2019 г. (2018 г.: 75 950 хил. лв.) и сгради с балансова стойност в размер на 10 630 хил. лв. към 31.12.2019 г. (2018 г.: 10 894 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 2019 г. на Компанията са разпределени дивиденди от асоциираното предприятие „фьосталпине ФАЕ София” ООД в размер на 795 хил. лв. (2018 г.: 409 хил. лв.), от „ТРЕН” ЕООД са разпределени дивиденди в резултат на разпределение на печалби през 2019 г. в размер на 150 хил. лв. (2018 г.: 239 хил. лв.) и 84 хил. лв. от ЗАД „Алианц България” (2018 г.: 45 хил. лв.). 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>	2019	2018
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:				
„фьосталпине 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 „Алианц 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>	2019	2018
Материали и консумативи	68 953	64 354
Готова продукция	184	71
Общо:	69 137	64 425

Материалните запаси с балансова стойност 68 953 хил. лв. към 31.12.2019 г. (2018 г.: 64 425 хил. лв.) се оценяват по по-ниската стойност от цената на придобиване и нетната реализируема стойност. На ред „Материали и консумативи“ са включени материални запаси, които се използват за капитализиране и ремонт на железопътната инфраструктура. Балансовата стойност на тези материални запаси към 31.12.2019 г. е 35 675 хил. лв. (31.12.2018 г.: 33 639 хил. лв.), разпределени в следните групи:

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Основни материали	17 041	13 786
Материали втора употреба	12 771	14 116
Основни резервни части и резервно оборудване	5 488	5 342
Други материали – финансирани	375	395
Общо:	35 675	33 639

20.1. Материали и консумативи

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Основни материали	26 419	23 155
Материални отпадъци (скрап)	13 025	13 950
Материали втора употреба	12 771	14 116
Резервни части	9 106	7 358
Горивни и смазочни материали	2 034	1 953
Други	5 598	3 822
Общо:	68 953	64 354

Материални запаси към 31.12.2019 г. не са предоставяни като обезпечение на задължения.

21. Вземания

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Вземания от клиенти и доставчици	96 263	97 857
Вземания, свързани с асоциирани предприятия	-	1
Други вземания	18 026	14 542
Общо:	114 289	112 400
<i>в т.ч. финансови активи (бележка 29.1)</i>	<i>96 352</i>	<i>97 709</i>

21.1. Вземания от клиенти и доставчици

В хиляди лева

	2019	2018
Вземания от свързани лица под общ контрол	89 131	89 921
Вземания от други клиенти	6 879	7 440
Обезценка на вземания от други клиенти	(215)	(9)
Вземания от доставчици (аванси)	468	505
Общо:	96 263	97 857

На ред „Вземания от свързани лица под общ контрол“ се включват вземания от „Холдинг БДЖ“ ЕАД, БДЖ-ТП ЕООД, БДЖ-ПП ЕООД и ТСВ ЕАД. Към 31.12.2019 г. най-големият длъжник е „Холдинг БДЖ“ ЕАД и неговите дружества с 88 963 хил. лв. или 92,42% от общо търговските вземания от клиенти и доставчици, като сумите са както следва: вземанията от „Холдинг БДЖ“ ЕАД възлизат в размер на 23 507 хил. лв., вземанията от БДЖ-ТП ЕООД – в размер на 57 884 хил. лв. и БДЖ-ПП ЕООД – в размер на 7 572 хил. лв., включващи вземания от инфраструктурни такси, съпътстващи и допълнителни услуги за дезинфекция, мерене и други. Към 31.12.2019 г. изискуеми вземания над една година са в размер на 70 213 хил. лв., в т.ч. 67 325 хил. лв. (за 2018 г.: 69 026 хил. лв.), за които има сключени споразумения с „Холдинг БДЖ“ ЕАД и БДЖ-ТП ЕООД от 31.05.2013 г. за разсрочено плащане, и които се изпълняват съгласно договореностите и 2 888 хил. лв., за които има сключено споразумение с БДЖ-ТП ЕООД от 09.03.2020 г.

Сумата на ред „Вземания от свързани лица под общ контрол“ не включва предоставени аванси на ТСВ ЕАД за изграждане на активи на стойност 5 797 хил. лв. (включени в бел. 18) и аванси за текуща дейност на стойност 190 хил. лв. (включени на ред „Вземания от доставчици (аванси)“ на текущата бележка).

21.2. Други вземания

В хиляди лева

	2019	2018
Данъци за възстановяване	8 526	6 992
Съдебни вземания	4 090	3 252
Вземания по оперативни програми	557	356
Други вземания	4 853	3 942
Общо:	18 026	14 542

21.2.1. Съдебни вземания

В хиляди лева

	2019	2018
Вземания по съдебни спорове	1 885	1 339
Присъдени вземания	4 036	3 744
Обезценка на съдебни и присъдени вземания	(1 831)	(1 831)
Общо:	4 090	3 252

21.2.2. Други вземания

В хиляди лева

	2019	2018
Блокирани парични средства в КТБ АД	5 251	5 921
Други дебитори	4 341	3 457
Дадени гаранции	869	855
Вземания по липси и начети	68	75
Обезценка на други вземания	(5 676)	(6 366)
Общо:	4 853	3 942

На ред „Обезценка на други вземания“ е включена сумата в размер на 5 251 хил. лв., представляваща обезценка на блокирани парични средства в КТБ АД и сумата в размер на 425 хил. лв., представляваща обезценка на вземания, свързани с кражби.

През 2019 г. постъпват 670 хил. лв., представляващи разпределената сума в полза на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ от публикуваната в Търговски регистър и регистър на ЮЛНЦ частична сметка за разпределение на наличните суми между кредиторите на Корпоративна Търговска Банка АД /в несъстоятелност/ с приети вземания по чл. 69, ал. 1 от ЗБН.

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

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Салдо към 1 януари	8 206	8 206
Разход за обезценка	207	-
Събрани суми	(670)	-
Отписани суми (несъбираеми)	(21)	-
Салдо към 31 декември	7 722	8 206

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>	2019	2018
Парични средства в брой	47	127
Парични средства по банкови сметки	125 950	182 000
Общо:	125 997	182 127

22.1. Парични средства в брой

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Каса в лева	41	36
Каса във валута	4	4
Ваучери за храна	2	87
Общо:	47	127

22.2. Парични средства по банкови сметки

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Разплащателна сметка в левове	125 913	181 958
Разплащателна сметка във валута	37	42
Общо:	125 950	182 000

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“, 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 2019 г. Компанията е уредила задължения към свои доставчици по проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ в размер на 55 850 хил. лв. през (2018 год. – 51 165 хил. лв.). Тези средства не са включени в Индивидуалния отчет за паричните потоци на Компанията и са посочени в бележка 27.

23. Собствен капитал

23.1. Основен капитал

Към 31 декември 2019 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 31.12.2019 г. е 372 323 хил. лв. (2018 г.: 372 320 хил. лв.). През 2019 г. за сметка на допълнителните резерви са:

- получени безвъзмездно предоставени нетекущи активи на стойност 5 хил. лв. съгласно:
 - Решение №89 от 21.02.2019 г. на МС и Решения на УС №09-05/19 от 29.05.2019 г.;
- отписани нетекущи активи на стойност 2 хил. лв. съгласно:
 - Заповеди №РД-09-34 от 20.09.2018 г. и №РД-17-4 от 01.10.2018 г. издадени от Областния управител на област Бургас и Решение на УС №15-06/18 от 18.06.2018 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>	2019	2018
Салдо към 1 януари	1 446 807	1 461 590
Освободен преоценъчен резерв на отписани активи	(3 692)	(7 132)
Данъчен ефект от отписания преоценъчен резерв	369	713
Прехвърляне в неразпределената печалба	(5 610)	(8 364)
Салдо към 31 декември	1 437 874	1 446 807

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

Ефективната данъчна ставка за целите на изчислението на отсрочените данъчни активи и пасиви за 2019 г. и сравнимия период 2018 г. е 10%.

24.1. Отсрочени данъчни пасиви

В хиляди лева	2019	2018
Към 1 януари	102 733	106 675
Отписан отсрочен данъчен пасив	(369)	(713)
Промяна на отсрочен данъчен пасив от освободен преоценъчен резерв	(2 882)	(3 229)
Към 31 декември	99 482	102 733

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

24.2. Непризнати отсрочени данъчни активи

Непризнатите отсрочени данъчни активи са свързани със следните временни разлики:

В хиляди лева	2019	2018
	Данъчен актив	Данъчен актив
Начисления към персонала и други физически лица	592	397
Обезценка на търговски и други вземания	24	29
	616	426

25. Оперативен лизинг

Компанията като лизингополучател:

Бъдещите минимални плащания до 1 година по договори за оперативен лизинг на Компанията са в размер на 250 хил. лв. за 2019 г. (2018 г.: 210 хил. лв.)

Лизинговите плащания, признати като разход за периода, възлизат на 452 хил. лв. (2018 г.: 283 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 2019 г. са в размер на 1 750 хил. лв. до една година (2018 г.: 1 700 хил. лв.).

Приходите от наеми за 2019 г., възлизащи на 3 586 хил. лв. (2018 г.: 3 589 хил. лв.), са включени в Индивидуалния отчет 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

	2019	2018
Задължения към доставчици	13 453	11 527
Задължения, свързани с асоциирани предприятия	3 202	90
Получени аванси	14	-
Други задължения	28 258	272 082
Общо:	44 927	283 699
в т.ч. финансови пасиви (бележка 29.2)	26 212	235 717

Задълженията към 31.12.2019 г. към асоциирани предприятия в размер на 3 202 хил. лв. (2018 г.: 90 хил. лв.) представляват закупени стрелкови части и други материали от „Фьосталпине ФАЕ София” ООД.

26.1. Задължения към доставчици

В хиляди лева

	2019	2018
Задължения към свързани предприятия под общ контрол	1 559	1 753
Задължения към други доставчици	11 894	9 774
Общо:	13 453	11 527

26.2. Други задължения

В хиляди лева

	2019	2018
Задължения към персонала	10 307	10 230
Гаранции за изпълнение на договори	9 557	11 100
Задължения към общественото осигуряване	5 049	4 775
Задължения за данъци	2 248	2 096
Временна безлихвена финансова помощ	-	213 000
Задължения по съдебни дела	-	27 834
Други задължения	1 097	3 047
Общо:	28 258	272 082

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

Съгласно ПМС №346 от 18.12.2019 г., са одобрени допълнителни разходи по бюджета на МТИТС за погасяване на възмездна финансова помощ в размер на 208 млн. лв., предоставена с ПМС №62 от 25.03.2016 г., изменено с ПМС №163 от 28.06.2019 г. Със средствата е погасена временната безлихвена финансова помощ, която е трансформирана като финансиране за въведените в експлоатация инфраструктурни проекти, за която е била предназначена.

Посочената сума над 1 година, на ред „Други задължения“ в Индивидуалния счетоводен баланс, представлява гаранции по ЗОП за обезпечаване доброто изпълнение по договори за обществени поръчки, които не са дължими в следващия отчетен период.

26.2.1. Задължения за данъци

В хиляди лева

	2019	2018
Данъци по ЗДДФЛ	2 083	1 919
Данъци по чл. 204 от ЗКПО	84	71
Вноски по чл. 90 от Закон за държавния бюджет (50% от получени наеми)	78	95
Данъци към общини	3	11
Общо:	2 248	2 096

26.2.2. Други задължения

В хиляди лева

	2019	2018
Задължения по застраховане	229	2 047
Други кредитори	868	1 000
Общо:	1 097	3 047

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 компенсират.

В хиляди лева	2019	2018
Нетекущи:		
Финансирания, свързани с нетекущи амортизируеми активи	2 148 622	2 010 160
Финансирания за нетекущи активи в процес на изграждане	625 043	515 530
Финансирания за текуща дейност	9 793	6 894
Общо:	2 783 458	2 532 584

Съгласно ПМС №271 от 06.10.2015 г. и ПМС №62 от 25.03.2016 г. на Държавно предприятие „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.

Съгласно ПМС №163 от 28.06.2019 г., се изменя началната дата за възстановяване на получената временна безлихвена помощ по ПМС №62 от 25.03.2016 г. от 2019 г. на 2020 г., до пълното ѝ погасяване.

Съгласно ПМС №346 от 18.12.2019 г., са одобрени допълнителни разходи по бюджета на МТИТС за погасяване на възмездна финансова помощ в размер на 208 млн. лв., предоставена с ПМС №62 от 25.03.2016 г., изменено с ПМС №163 от 28.06.2019 г. С получените средства е погасена временната безлихвена финансова помощ и е трансформирана като финансиране за въведените в експлоатация инфраструктурни проекти, за която е била предназначена.

27.1. Движение през периода по източници на финансиране, представени в Индивидуалния счетоводен баланс и Индивидуалния отчет за приходите и разходите

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.

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Към 1 януари	2 532 584	2 420 333
Получени от държавния бюджет	264 889	260 000
Получени от държавния бюджет чрез МТИТС	208 000	-
Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“	64 812	51 165
Механизъм за свързване на Европа	55 071	80 438
Фонд „Стихийни бедствия”	1 565	961
Възстановени финансираня от УО по ОПТ	(120)	-
Получени/(Възстановени) ДДС 06/2011	(3 133)	4 420
Признати в Индивидуалния отчет за приходите и разходите	(340 338)	(284 759)
Други	128	26
Към 31 декември	2 783 458	2 532 584

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 2019 г. НКЖИ е получило безвъзмездни средства, предоставени от Държавния бюджет, в размер на 264 889 хил. лв. (2018 г.: 260 000 хил. лв.), от които текуща субсидия за покриване на разходи в размер на 144 889 хил. лв. и 120 000 хил. лв. за капиталов трансфер.

27.2. Движение през периода по източници на финансиране, представени в Индивидуалния отчет за паричните потоци

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Постъпления		
Получени от държавния бюджет чрез МТИТС	208 000	-
Получени от държавния бюджет за текуща субсидия	144 889	145 000
Получени от държавния бюджет за капиталов трансфер	120 000	115 000
Механизъм за свързване на Европа	55 140	80 438
Получени по Оперативни програми	6 121	10 264
Фонд „Стихийни бедствия”	1 565	1 593
Получени/(Възстановени) ДДС 06/2011	234	-
Други	128	26
Към 31 декември	536 077	352 321

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Плащания		
Възстановени заемни средства (временна финансова помощ)	(213 000)	(35 000)
Възстановени средства ДДС 06/2011	(526)	-
Възстановени средства Оперативни програми	(120)	(1 692)
Възстановени средства на Механизъм за свързване на Европа	(69)	-
Възстановени средства Фонд „Стихийни бедствия”	-	(632)
Други възстановени финансираня	(1)	-
Към 31 декември	(213 716)	(37 324)

28. Свързани лица

28.1. Сделки със свързани предприятия

28.1.1. Сделки с дъщерни предприятия

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Продажба на стоки и услуги	5	7
продажба на услуги на ТРЕН ЕООД	5	7
Разпределени дивиденди	150	239

28.1.2. Сделки с асоциирани и други свързани предприятия

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Продажба на стоки и услуги	8	36
продажба на услуги на фьосталпине ФАЕ София ООД	8	36
Покупки на стоки и услуги	3 624	3 948
покупки на стоки от фьосталпине ФАЕ София ООД	3 574	3 867
покупки на услуги от фьосталпине ФАЕ София ООД	50	81
Разпределени дивиденди от фьосталпине ФАЕ София ООД	795	409
Разпределени дивиденди от ЗАД „Алианц България”	84	45

28.1.3. Сделки с други свързани лица под общ контрол

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Продажба на стоки и услуги	86 641	82 182
Холдинг БДЖ ЕАД	248	585
БДЖ-Пътнически превози ЕООД	54 355	54 645
БДЖ-Товарни превози ЕООД	31 702	26 754
ТСВ ЕАД	336	198

Покупки на стоки и услуги	29 226	14 321
Холдинг БДЖ ЕАД	299	237
БДЖ-Пътнически превози ЕООД	5 706	5 624
БДЖ-Товарни превози ЕООД	3 760	4 046
ТСВ ЕАД	19 461	4 414

28.1.4. Сделки с ключов управленски персонал

Ключовият управленски персонал включва членовете на Управителния съвет, Одитния комитет и Генералния директор на Компанията. Доходите на ключовия управленски персонал, включително осигуровки, са както следва:

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Заплати и други краткосрочни доходи	161	153
Осигуровки	21	18
Общо:	182	171

28.1.5. Безналични сделки

През 2019 г. са подписани споразумения за прихващания на насрещни вземания и задължения със свързани лица под общ контрол на стойност 316 хил. лв. (2018 г.: 133 хил. лв.)

28.2. Разчети със свързани предприятия

Вземания и задължения от свързани лица под общ контрол, с принципал МТИТС, които не са вземания и задължения от предприятия от група, по смисъла на СС, са представени на ред Вземания и задължения от клиенти и доставчици в Индивидуалния счетоводен баланс.

28.2.1. Вземания от асоциирани предприятия

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
фьосталпине ФАЕ София ООД	-	1
Общо вземания от асоциирани предприятия:	-	1

28.2.2. Вземания от свързани лица под общ контрол

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
Холдинг БДЖ ЕАД	23 507	25 411
<i>в т. ч. над 1 г.</i>	23 305	24 887
БДЖ-Пътнически превози ЕООД	7 572	5 888
БДЖ-Товарни превози ЕООД	57 884	58 510
<i>в т. ч. над 1 г.</i>	46 908	44 139
ТСВ ЕАД	168	112
Общо вземания от свързани лица под общ контрол	89 131	89 921
<i>в т. ч. над 1 г.</i>	70 213	69 026

28.2.3. Задължения към асоциирани предприятия

<i>В хиляди лева</i>	2019	2018
фьосталпине ФАЕ София ООД	3 202	90
Общо задължения към асоциирани предприятия:	3 202	90

28.2.4. Задължения към свързани лица под общ контрол

В хиляди лева	2019	2018
Холдинг БДЖ ЕАД	9	31
БДЖ-Пътнически превози ЕООД	1 054	1 581
БДЖ-Товарни превози ЕООД	341	138
ТСВ ЕАД	155	3
Общо задължения към свързани лица под общ контрол	1 559	1 753

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:

В хиляди лева	Бележка	2019	2018
Кредити и вземания:			
Вземания	21	96 352	97 709
Пари и парични еквиваленти	22	125 997	182 127
Общо финансови активи:		222 349	279 836

Ред „Вземания“ включва финансови активи, както следва:

от ред „Вземания“	2019	2018
В хиляди лева		
Вземания от свързани лица под общ контрол	89 131	89 921
Вземания от други клиенти	6 879	7 440
Вземания по оперативни програми	557	356
Вземания, свързани с асоциирани предприятия	-	1
Обезценка на вземания от други клиенти	(215)	(9)
Общо вземания – финансови :	96 352	97 709

29.2. Финансови пасиви

Финансови пасиви са:

В хиляди лева	Бележка	2019	2018
Финансови пасиви, отчитани по амортизирана стойност:			
Търговски задължения		16 655	11 617
Задължения свързани с гаранции		9 557	11 100
в т.ч. над 1 г.		1 578	3 630
Получени финансови помощи и заеми		-	213 000
в т.ч. над 1 г.		-	173 000
Общо финансови пасиви:	26	26 212	235 717
в т.ч. над 1 г.		1 578	176 630

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, депозирание на 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>	2019	2018
Групи финансови активи – балансови стойности:		
Вземания	96 352	97 709
Пари и парични еквиваленти	125 997	182 127
Балансова стойност	222 349	279 836

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>	2019	2018
До 3 месеца	25 569	22 805
Между 3 и 6 месеца	1 712	456
Между 6 месеца и 1 година	609	627
Над 1 година	68 462	73 821
Общо	96 352	97 709

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 68 462 лв. към 31 декември 2019 г. включват:

- 23 489 хил. лв. – Вземания от „Холдинг БДЖ” ЕАД

За уреждане на финансовите задължения на „Холдинг БДЖ” ЕАД по фактури, издадени от 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 НКЖИ и „Холдинг БДЖ” ЕАД за разсрочено плащане, което се изпълнява съгласно договореностите.

- 44 709 хил. лв. – Вземания от „БДЖ-ТП” ЕООД

За уреждане на финансовите задължения на „БДЖ Товарни превози” ЕООД по фактури, издадени от 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 НКЖИ и „БДЖ – Товарни превози” ЕООД за разсрочено плащане, което се изпълнява съгласно договореностите.

- 264 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 2019 г. е призната загуба от обезценка по отношение на търговските и други вземания над 1 година в размер на 207 хил. лв. 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 2019 г. падежите на договорните задължения на Компанията (съдържащи лихвени плащания, където е приложимо) са обобщени, както следва:

В хиляди лева

	<u>Текущи</u> До 1 година	<u>Нетекущи</u> От 1 до 5 години
Търговски и други задължения	24 634	1 578
Общо	24 634	1 578

В предходния отчетен период падежите на договорните задължения на Компанията са обобщени, както следва:

В хиляди лева

31 декември 2018 г.	<u>Текущи</u>	<u>Нетекучи</u>
	До 1 година	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>

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:

В хиляди лева	2019	2018
Собствен капитал	1 345 351	1 371 672
Общо привлечен капитал (без безвъзмездни средства и отсрочени данъчни пасиви)	67 252	302 880
Пари и парични еквиваленти	<u>(125 997)</u>	<u>(182 127)</u>
Нетен дълг	<u>(58 745)</u>	<u>120 753</u>
Съотношение на собствен капитал към привлечен капитал	1:0.20	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 НКЖИ е бенефициент:

<i>В хиляди лева</i>	2020
От Държавния бюджет:	
<u>Основен ремонт на дълготрайни материални активи</u>	
Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	16 459
Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	11 881
Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	6 402
Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	3 751
Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	22 541
Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	18 245
	79 279
<u>Придобиване на дълготрайни материални активи</u>	
Доставка на жп механизация	7 758
Доставка на транспортни средства	850
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	22 113
Собствен принос на НКЖИ за обект: "Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк"	10 000
	40 721
ОБЩА СУМА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ, ФИНАНСИРАНИ ОТ ДЪРЖАВЕН БЮДЖЕТ	120 000

От Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”:	
Модернизация на железопътната линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец	101 469
Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2	86 609
Техническа помощ за подготовка на проект за модернизация на железопътна линия София – Перник - Радомир – Гюешево – граница с Република Македония	10 694
Модернизация на железопътната линия София-Драгоман- граница със Сърбия, участък Волюяк-Драгоман	52 964
Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участъка Перник - Радомир	39 062
Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация - SCADA	9 188
Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица	3 338
Техническа помощ за подготовка на алтернативни проекти	302
Техническа помощ за подготовка на железопътни проекти за програмен период 2021-2027	787
Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	5 208
Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	3 277
Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	6 027
Модернизация на гарови централизации в участъка Русе - Каспичан	4 468
Проектиране и внедряване на СУВР в НКЖИ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение	3 660
Техническа помощ за укрепване капацитета на 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	1 458
Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София - граница с Република Сърбия”.	84

Доставка на 2 бр. фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ 26

ОБЩО ОП "ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА" 328 621

От Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК:

Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волуяк (не включва 10 000 хил. лв. капиталов трансфер, представляващ Собствен принос на НКЖИ за обект: "Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волуяк")	84 919
Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин	37 327
Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	159 405
Развитие на жп възел Пловдив	28 688
От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС през централното пристанище на Бургас. Строително-монтажни работи.	1 020
Техническа помощ за проект Удвояване на участъци по жп линия Пловдив-Свиленград- Турска граница	1 200
Техническа помощ за подготовка на проект Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия	240
Модернизация на ТПС Враца и Перник	3 000

ОБЩО ПРОЕКТИ ПО МСЕ 315 799

ОБЩА СУМА НА ИНВЕСТИЦИИТЕ 764 420

33. Условни пасиви

Към 31 декември 2019 г. срещу Компанията има предявени съдебни искове на стойност 36 495 хил. лв., представляващи обезщетения за претърпени имуществени вреди, изхода за които не може да се прогнозира.

Към 31 декември 2019 г. са предявени 42 граждански иска срещу НКЖИ за обща сума в размер на 5 144 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 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

След отчетната дата на финансовия отчет, беше въведено извънредно положение в страната, целящо възпрепятстване на разпространението на световната пандемия от коронавирус COVID-19, като бяха приети и въведени засилени протиепидемични мерки и ограничения. Предвид динамиката на развитието и ограничителните мерки, оценката на ефектите върху дейността на Компанията е сложно с точност на този етап.

Очакваните ефектите във връзка със създалата се извънредна епидемиологична обстановка, свързана с ограничителните мерки против разпространението на коронавирус COVID-19 върху

дейността на Компанията са намаляване приходите от дейността, в резултат на пазарната конюнктура и състоянието на транспортния сектор, забавяне на разрешенията за строеж и проектирането по проекти от железопътната инфраструктура.

Компанията изразходва и допълнителни финансови ресурси за ограничаване на разпространението на COVID-19, свързани с мерки за дезинфекция и осигуряване на средства за защита.

Компанията сключва споразумение за разсрочено плащане на свои вземания с БДЖ-ТП ЕООД на 09.03.2020 г.

Не са възникнали коригиращи събития или други значими некоригиращи събития между датата на финансовия отчет и датата на одобрението му за публикуване, които да изискват корекция на представените данни или допълнителни оповестявания.

35. Одобрение на индивидуалния финансов отчет

Индивидуалният финансов отчет към 31 декември 2019 г. (включително сравнителната информация) е одобрен и приет от Управителния съвет на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” на 21.05.2020 г. и се предоставя на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, упражняващ правата на държавата за одобрение за публикуване.

Заличено на осн. чл.2 от ЗЗЛД

инж. Красимир Папукчийски
Генерален директор



Заличено на осн. чл.2 от ЗЗЛД

Лидия Давидова
Главен счетоводител

Дата на съставяне: 30 април 2020 г.