



## КОНСОЛИДИРАНА НЕФИНАНСОВА ДЕКЛАРАЦИЯ

на

### ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ

„НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ (ГРУПА)  
– КОМПАНИЯ МАЙКА ДП НКЖИ И ДЪЩЕРНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ТРЕН“ ЕООД  
за 2017 г.

Настоящата Консолидирана нефинансова декларация е изготвена, съгласно разпоредбите и в съответствие с изискванията на Раздел IV „Консолидирана нефинансова декларация“, чл. 51 и чл. 52 от Закона за счетоводството (ЗСч) и 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 Закона за счетоводството

### 1. БИЗНЕС МОДЕЛ

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (Група) включва Компания майка – ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и дъщерно предприятие „ТРЕН“ ЕООД.

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ или Компанията майка) 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.

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

Едноличен собственик на капитала на Компанията майка ДП НКЖИ е Българската държава чрез Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Органи на управление са: Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията; Управителният съвет; Генералният директор.

Компанията майка ДП НКЖИ като управител на железопътната инфраструктура в Република България, 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 майка

ДП НКЖИ организира цялостната си дейност въз основа на проучвания, прогнози и програми за развитие на железопътната инфраструктура в съответствие с този договор.

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

Компанията майка ДП НКЖИ е едноличен собственик на дъщерно дружество „ТРЕН“ ЕООД, създадено на 01.06.2007 г. с предмет на дейност: търговия с електрическа енергия.

Компанията майка ДП НКЖИ е свързано лице с асоциирано предприятие „Фьосталпине ФАЕ София“ ООД, в което притежава 49% дялово участие.

Компанията майка ДП НКЖИ има акционерно участие в „Зона за обществен достъп-Бургас“ АД в размер на 20% от акционерния капитал.

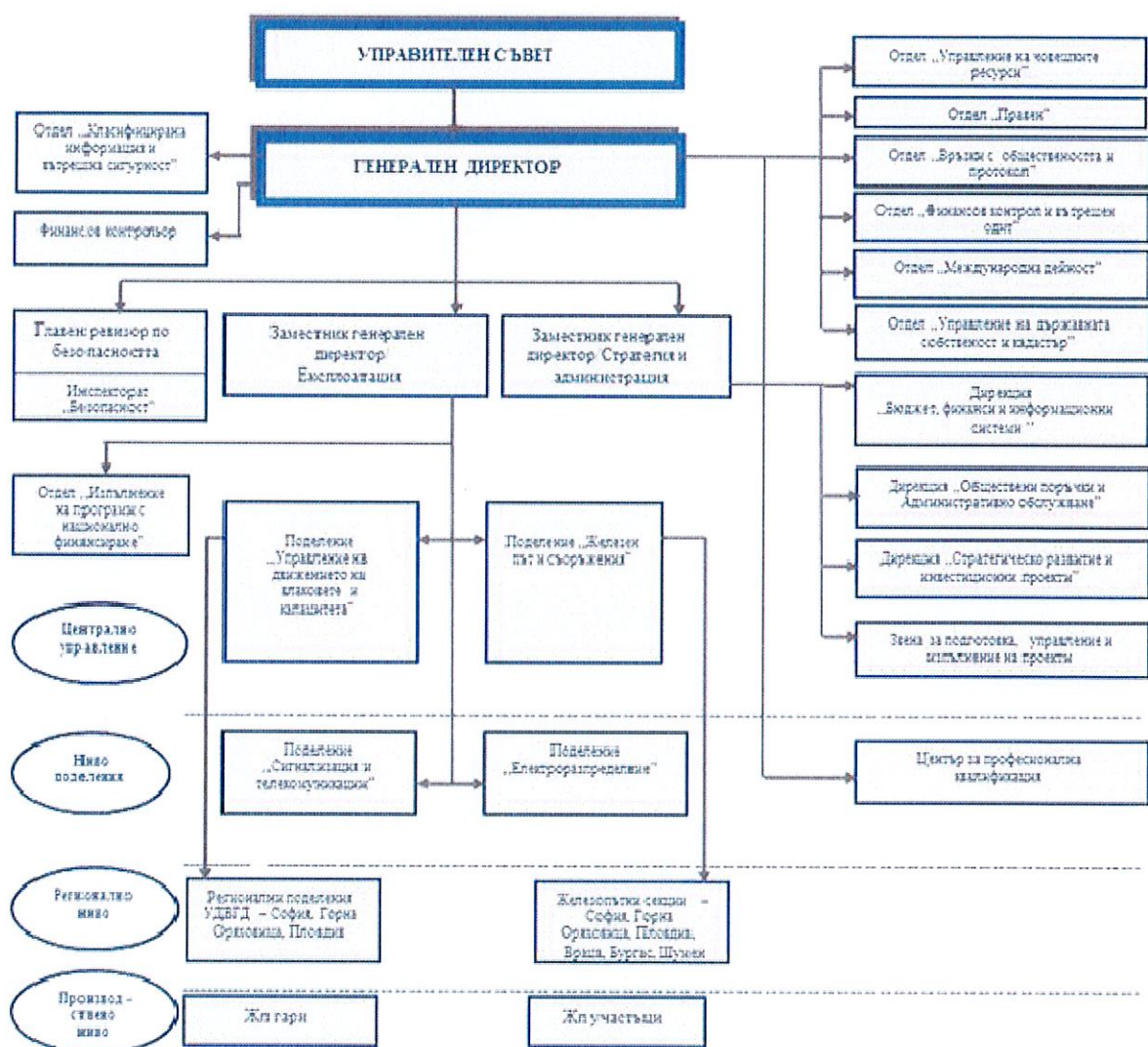
Компанията майка ДП НКЖИ има малцинствено участие в ЗАД „Алианц България“ в размер на 2,796%.

### 1.1 ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА ГРУПАТА

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

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

Организационно-управленска структура на Групата към 31.12.2017 г.:



### 1.2 ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ГРУПАТА

- Пазарна ориентация на Групата и политика за утвърждаването ѝ като обществено отговорна организация;
- Изграждане на конкурентоспособна организация и търговско ориентирано предприятие;

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

### **1.3 СТРАТЕГИЯ НА ГРУПАТА**

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

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.

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

## 1.4 ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА ГРУПАТА

### 1.4.1 ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА КОМПАНИЯТА МАЙКА ДП НКЖИ

В качеството си на управител на железопътната инфраструктура на Република България Компанията майка ДП НКЖИ осигурява използването ѝ от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия. Извършва дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура.

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

Съгласно тези документи, превозвачите заплащат инфраструктурни такси за използване на железопътната инфраструктура и цени за допълнителни и съпътстващи услуги. Таксите се определят в зависимост от размера на разходите, възникнали директно вследствие на извършването на влаковите услуги.

Ставките за достъп и използване на железопътната инфраструктура са установени от управителя на инфраструктурата (УИ) съобразно Методика, одобрена от Министерския съвет, по предложение на Министъра на транспорта, съгласувано с регулаторния орган Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

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

Железопътните превозвачи, заплащат на управителя на железопътната инфраструктура цена за разпределение на електрическа енергия съгласно отчитанията на монтираните в локомотивите средства за търговско измерване на електрическата енергия. Железопътните превозвачи, без монтирани средства за търговско измерване на електрическата енергия в електрическия подвижен състав, заплащат на управителя на железопътната инфраструктура използваната електрическа енергия на база брутотонкилометър. Цените за тяговата електроенергия се определят в съответствие със Закона за Енергетиката и Решение на Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР).

Директива 2012/34/ЕС изисква от държавите-членки да гарантират, че при нормални условия на работа и в рамките на разумен срок, който не надхвърля пет години, в отчета за приходите и разходите на управителя на инфраструктура се наблюдава най-малко изравняване на салдото на приходите от таксите за ползването на инфраструктурата, печалбата от други търговски дейности, безвъзмездно отпуснатите средства от частни източници и държавното финансиране, от една страна, включително, в съответните случаи, и авансовите плащания от държавата, и на инфраструктурните разходи, от друга страна.

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

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

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

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

#### ***1.4.2 ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА ДЪЩЕРНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ТРЕН“ ЕООД***

„ТРЕН“ ЕООД стартира своята дейност от 07.06.2008 г., когато влиза в сила първият график, по който дружеството купува енергия от производители и доставя тази енергия за покриване нуждите на крайния потребител. Дружеството извършва продажба на електрическа енергия въз основа на подновена Лицензия за търговия с електрическа енергия № Л-490-15 от 13 юли 2017 г., издадена от КЕВР на Република България за срок от 10 години.

## **2. ФИРМЕНИ ПОЛИТИКИ**

### ***2.1 ПОЛИТИКА ПО КАЧЕСТВО***

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

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

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

## **2.2 ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА**

В съответствие с Организационно-управленската структура на Групата, към Главният ревизор по безопасността е създадена Инспекция „Екология“, която провежда екологична политика в Компанията, като контролира, координира и ръководи екологичната дейност. Инспекция „Екология“ следи за спазване на държавната политика в областта на околната среда, осъществявана от Министерство на околната среда и водите, Изпълнителна агенция по околна среда и водите, Регионалните инспекции по околна среда и водите, Басейновите дирекции и Дирекциите на националните паркове и оказва съдействие при осъществяване на дейността им в поделенията на Компанията майка ДП НКЖИ.

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

### **1. Опазване чистотата на атмосферният въздух.**

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

### **2. Дейността на Групата не води до замърсяване на водите.**

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

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

### **4. Управление на отпадъците.**

В изпълнение на Закона за управление на отпадъците (ЗУО) в поделенията на Компанията майка ДП НКЖИ се извършва временно съхранение на отпадъците. През 2007 г. са обособени 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.**

Компанията майка ДП НКЖИ ще продължи с досегашната си практика при изграждане, ремонт, реконструкция и/или модернизация на железния път да намалява

шумовото натоварване чрез: полагане на нови типове конструкции на горно строене на железния път с използване на еластични скрепления, еластомерни демпфериращи подложки; полагане на безнаставов релсов път, на нови лубрикатори за релси, еластични прелезни настилки; шлайфане на релсите с цел премахване на вълнообразно износване; полагане на стрелки за високоскоростно движение; 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. Развитие на интермодалния транспорт.**

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

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

- Сертификати за произход на отпадъците, генерирани от дейността на Компанията, които са неразделна част от договорите за продажба;
- 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.

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

- Възлагане на обществени поръчки за проектиране и изпълнение на строежи, с изключение на премахване на строежи, в 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 влагане на рециклирани строителни материали и/или оползотворяване на строителни отпадъци в обратни насипи;



- При обществени поръчки за строително-монтажни работи и премахване на строежи, в 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**, Компанията майка ДП НКЖИ ежегодно отчита:

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

### **2.3 СОЦИАЛНА ПОЛИТИКА**

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

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

#### **2.3.1 ПОЛИТИКА ПО ОТНОШЕНИЕ НА СЛУЖИТЕЛИТЕ**

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

#### **2.3.2 РАВНОПОСТАВЕНОСТ И ЗАЧИТАНЕ НА ЧОВЕШКИТЕ ПРАВА**

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

- Принципа на равнопоставеност на половете по отношение на заплащането на труда, достъп до обучение и кариерно развитие;
- Нулева толерантност от страна на работодателя към прояви на физически, психически и сексуален тормоз на работното място;
- Превенция на стреса.

### 2.3.3 ЗДРАВЕ И БЕЗОПАСНОСТ ПРИ РАБОТА

Осигуряването на здравословни и безопасни условия на труд се осъществява в съответствие на оценката на риска за здравето и безопасността на работещите и при необходимост се планират и прилагат превантивни мерки и методи на работа. Те осигуряват подобряване нивото на защита на работещите, както и интеграция на всички дейности и структурни звена в предприятието. В Програма 2017 г. са планирани за приложение подходящи мерки за предотвратяване на риска, като са степенувани по приоритети, с цел неговото намаляване или ограничаване.

За определяне на приоритетите са спазени следните основни критерии:

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

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

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

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

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

### 2.3.4 ПРОФЕСИОНАЛНО РАЗВИТИЕ

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

Извършва вътрешнофирмено професионално обучение по утвърдена годишна Програма и в съответствие с регламент в Правилник за професионалното обучение на персонала на Компанията майка ДП НКЖИ.

През 2017 г. за повишаване на квалификацията и придобиване на нова квалификация са обучени 935 бр. и на 5 916 бр. работници и служители е проведено периодично обучение по нормативни документи.

По инициатива на Компанията майка ДП НКЖИ са предприети действия за създадена на нова специалност „Ръководител движение“, която е включена в Списъка за професионалното образование и обучение по Закона за професионалното образование и обучение.

### **2.3.5 В ПОМОЩ НА ОБЩЕСТВОТО**

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

За успешно стартиране на кариерата в компанията са разработени: Програма за изплащане на стипендии на ученици от средни училища и професионални гимназии със специалности, имащи отношение към дейността на компанията и Стипендиантска програма за студенти.

По Стажантската програма на компанията са проведени стажове на 24 броя студенти в Централно управление. По проект „Студентски и ученически практики“ за 2017 г. е проведено практическо обучение в реална работна среда на 27 броя студенти.

Компанията майка ДП НКЖИ участва като работодател-партньор по Проект „Шанс за работа – 2017“ на КНСБ към Агенцията по заетостта. Проектът е насочен към осигуряване на обучение и придобиване на преки умения чрез временна заетост на безработни лица от целева група над 50-годишна възраст. Обучени са 133 безработни лица в регионалните структури на ДП НКЖИ, от които в компанията бяха наети 36 броя лица.

С цел презентиране на компанията като работодател, Компанията майка ДП НКЖИ участва в следните форуми: „Национални дни на кариерата“, в Русенския университет „Ангел Кънчев“, организиран от Job Tiger; Младежки форум 2017 на тема „Младите хора в транспорта – обучение, иновации, бизнес“, организиран от Научно-технически съюз по транспорта; „Дни на кариерата“ във ВТУ „Тодор Каблешков“; Специализирана бизнес конференция „Бизнеса отвътре“; Международна конференция „HR практиките, които работят“, организирана от Българската асоциация за управление на хора.

### **2.3.6 РАВЕНСТВО НА ПОЛОВЕТЕ НА РЪКОВОДНИ ПОЗИЦИИ**

В контекста на членството на България в Европейския съюз и в съответствие със заложените цели в Национална стратегия за насърчаване на равнопоставеността на половете за периода 2016-2020 г., политиката на Грута 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.

## 2.4 ПОЛИТИКА ЗА БОРБА ПРОТИВ КОРУПЦИЯТА

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

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

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

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

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

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

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

В Компанията майка ДП НКЖИ въз основа на оценка на риска се осъществява вътрешен одит на всички структури, програми, дейности и процеси. При изпълнение на одитните ангажименти 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.

## 3. ОСНОВНИ РИСКОВЕ СВЪРЗАНИ С ЕКОЛОГИЧНИТЕ И СОЦИАЛНИ ВЪПРОСИ

### 3.1 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).

### **3.2 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. 80% от персонала е на възраст над 40 години. Средната възраст е 47,4 години.

**Редукция на рисковете свързани с персонала:**

- Преодоляване на кадровия недостиг чрез:
  - Използване на механизмите за преразпределение на наличната численост;
  - 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 социална политика на предприятието с допълнителни социални стимули и пакети.
- Повишаване на социалния статус чрез изпълнение на реална Социална програма.
- Повишаване на доходите и стимулиране на персонала за постигнати резултати.
- Провеждане на ефективна политика за повишаване на професионалната квалификация. Идентифициране и планиране необходимостта от професионално обучение.
  - Обучение за придобиване на нова квалификация за сметка на работодателя на външни на компанията лица, срещу сключване на договор.

**4. НЕФИНАНСОВИ КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕКОЛОГИЯ, ПРОИЗВОДСТВЕНА СРЕДА И ПЕРСОНАЛА НА ГРУПАТА**

**4.1 НЕФИНАНСОВИ КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕКОЛОГИЯ**

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

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

**4.2 НЕФИНАНСОВИ КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ПЕРСОНАЛА**

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

**Нефинансови показатели, свързани с персонала.**

**Числеността на персонала** в Компанията майка ДП НКЖИ към 31.12.2017 г. е 11 260 бр., като спрямо 2016 г. е по-малко със 154 бр.

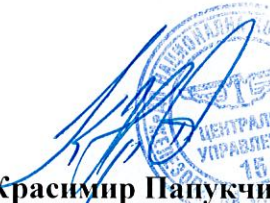
Числеността на персонала **по пол и възраст**, е както следва:

- до 29 г. – 518 бр. (в т.ч.: 424 бр. мъже и 94 бр. жени);
- от 30 до 39 г. – 398 бр. (в т.ч.: 1 256 бр. мъже и 398 бр. жени);
- от 40 до 49 г. – 3 582 бр. (в т.ч.: 2 900 бр. мъже и 682 бр. жени);
- от 50 до 59 г. – 4 451 бр. (в т.ч.: 3 652 бр. мъже и 799 бр. жени);
- на 60 и повече години – 1 055 бр. (в т.ч.: 900 бр. мъже и 155 бр. жени).

Персоналът по **пол и образование**, е както следва:

- основно и по ниско – 1 144бр., от които 1 106 бр. мъже и 38 бр. жени;
- средно образование – 4 672 бр., от които 3 762 бр. мъже и 910 бр. жени;
- средно 3-та степен – 2 113 бр., от които 1 670 бр. мъже и 443 бр. жени;
- професионален бакалавър – 1 662 бр., от които 1 516 бр. мъже и 146 бр. жени;
- бакалавър – 321 бр., от които 218 бр. мъже и 103 бр. жени;
- магистър – 1 348 бр., от които 860 бр. мъже и 488 бр. жени.

През годината са постъпили 916 и са напуснали 1 072 лица. През 2017 г. се наблюдава значително увеличение на броя на напусналите работници и служители спрямо 2016 г., което води до голямо текучество и перманентен недостиг на персонал, възлизащ на 590 броя към 31.12.2017 година.

  
**инж. Красимир Папукчийски**  
Генерален директор  
на ДП „НКЖИ“

Дата на съставяне:

23.05.2018 г.