

УТВЪРЖДАВАМ:


Министър на транспорта,
информационните технологии и съобщенията

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	
София 1000, ул. "Джон Игнатий" №9, тел. 02 9409/568; 662; 650	
Рег. №.....	Дата.....
	10-22-170/070520

ПРОГРАМА

**ЗА РАЗВИТИЕТО И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА
НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА
2020-2024 г.**

2019 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ	4
СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ	6
1. ВЪВЕДЕНИЕ	7
2. ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ	11
2.1 ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ОБЩАТА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА НА ЕС	11
2.2 СЪСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕС	12
2.3 РАЗВИТИЕ НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА И ИНТЕГРИРАНЕТО НА БЪЛГАРСКАТА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА В НЕЯ	15
4. РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ	22
4.1 ДЪРЖАВНО РЕГУЛИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТЕН ПАЗАР	22
4.2 ДЪРЖАВНО ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ	25
5 КАЧЕСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	27
5.1 СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА	27
5.2 СЪСТОЯНИЕ НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ	30
5.3 СЪСТОЯНИЕ НА ЕНЕРГИЙНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ	35
5.4 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА	39
5.5 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД	42
5.6 СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ И ТЕРМИНАЛИ ЗА КОМБИНИРАНИ ПРЕВОЗИ	42
5.7 СЪСТОЯНИЕ НА СРЕДСТВАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ, СИГУРНОСТ И ОТБРАНИТЕЛНО-МОБИЛИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ ПРИ БЕДСТВИЯ И КРИЗИСНИ СИТУАЦИИ	44
6 ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ДЕЙНОСТТА НА ДП НКЖИ КАТО УПРАВИТЕЛ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – 2020-2024 г.	50
6.1 ПРИОРИТЕТИ НА ПРОГРАМАТА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	50
6.2 ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ДП НКЖИ	51
6.3 ТЕХНОЛОГИЧНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ	52
6.4 ТЪРГОВСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ	53
6.5 ФИНАНСОВИ ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПИ	54
6.6 ОСНОВНИ ИЗТОЧНИЦИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ДЕЙНОСТТА НА ДП НКЖИ	55
6.7 ОРГАНИЗАЦИОННИ И УПРАВЛЕНСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ	57
6.8 МЕЖДУНАРОДНИ ОТНОШЕНИЯ И ЕВРОИНТЕГРАЦИЯ – ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ	62
6.8.1 ДВУСТРАННО СЪТРУДНИЧЕСТВО	62
6.8.2 МНОГОСТРАННО СЪТРУДНИЧЕСТВО	62
6.8.3 ЕВРОПЕЙСКА ИНТЕГРАЦИЯ	72
6.9 МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА	72
6.10 ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА	74
7 ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2020-2024 г.	77
7.1 СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2020-2024 г.	77
7.2 ИНВЕСТИЦИОНЕН ПЛАН ЗА ОБНОВЯВАНЕ И НОВО СТРОИТЕЛСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА, С ВКЛЮЧЕНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ И НАЧИН НА РАЗХОДВАНЕ ЗА ПЕРИОДА 2020-2024 г.	78
7.2.1 ПРОЕКТИ С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 г.	81
7.2.2 ПРОЕКТИ С ФИНАНСИРАНЕ ОТ МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА (МСЕ)	83

7.2.3	ПРОЕКТИ ЗА ПОДАВАНЕ ПО ТЕКУЩА ПОКАНА НА МСЕ	83
7.2.4	ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ ПРЕЗ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г. ЧРЕЗ ЕВРОПЕЙСКО СЪФИНАНСИРАНЕ ОТ ЕСИФ	83
7.2.5	ДРУГИ ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ ЧРЕЗ НАЦИОНАЛНО ФИНАНСИРАНЕ, ЕВРОПЕЙСКО ФИНАНСИРАНЕ И/ИЛИ ДЪРЖАВНИ ЗАЕМИ ОТ МЕЖДУНАРОДНИ ФИНАНСОВИ ИНСТИТУЦИИ	85
8	ПРОГРАМА НА ДП НКЖИ ЗА УСВОЯВАНЕ НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ	85
8.1	УЧАСТИЕ НА ДП НКЖИ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ	85
8.2	ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА ДП НКЖИ ЗА УЧАСТИЕ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ	85
9	ПРОГРАМА ЗА ПОДОБРЯВАНЕ СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ДО 2024 г.	88
	ПРИЛОЖЕНИЯ	91

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

АРП	Анализ за разходи и ползи
БВП	Брутен вътрешен продукт
ДБ	Държавен бюджет
ДП НКЖИ	Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“
ЕК	Европейска комисия
ЕК	Енергиен контрол
ЕМЦ	Електромеханична централизация
ЕРП	Поделение „Електроразпределение“
ЕС	Европейски съюз
ЕС	Електроснабдяване
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕЦ-М	Електрическа централизация за малки гари
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИМТ	Интермодален терминал
КЕВР	Комисия за енергийно и водно регулиране
МКЦ	Маршрутно-компютърни централизации
МРЦ	Маршрутно-релейни централизации
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
МФР	Многогодишна финансова рамка
ОВОС	Оценка на въздействието върху околната среда
ОЕМ	Ориент/Източно-Средиземноморски
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
ОСЖД	Организацията за сътрудничество на железниците
ОТ	Осигурителна техника
ОПТ	Оперативна програма транспорт
ПЕ	Подрайони по експлоатация
ПУВМ	Предварително установени влакови маршрути
РССМ	Релсова самоходна специализирана машина
РУКЗ	Релейна уредба за ключова зависимост
СиТ	Поделение „Сигнализация и телекомуникации“
ТЖК	Товарни железопътни коридори
ТЖК АЗБ	Товарен железопътен коридор Алпийско-Западно Балкански
ТК	Телекомуникации
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
AGTC	Европейска спогодба за важни международни линии за комбиниран транспорт и съответните съоръжения
ENIM	Единна мрежа на европейските управители на железопътна инфраструктура
ERTMS	Европейска система за управление на железопътния трафик

ETCS	Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация)
ITS	Интелигентни транспортни системи
GSM-R	Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации)
TEN-T	Трансевропейска транспортна мрежа
CER	Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании
C-OSS	Система за обслужване на едно гише на международния товарен трафик
HORIZON 2020	Рамкова програма за научни изследвания и иновации
PRIME	Платформа на управителите на железопътна инфраструктура в Европа
RIS	Речни информационни услуги
RNE	RailNetEurope – Организация на европейските управители на железопътна инфраструктура
SCADA	Система за контрол, визуализация и събиране на данни
SERG	Югоизточна регионална група
Shift2Rail	Публично-частно партньорство, насочено към насърчаване и по-добро координиране на инвестиции на ЕС в научни изследвания и иновации в железопътния транспорт
TIS	Train Information System
PCS	Path Coordination System
UIC	Международен съюз на железниците

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ

При подготовката на Програмата за развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура за периода 2020-2024 г. са спазени основните изисквания на правната и икономическа рамка за развитие на железопътния транспорт в Република България и са взети предвид следните документи:

- Закон за железопътния транспорт, приет от XXXVIII Народно събрание на 15.11.2000 г. и в сила от 01.01.2002 г. с последващите го изменения и допълнения в т.ч.: изм. и доп., ДВ бр. 20 от 8.03.2019 г., в сила от 8.03.2019 г.
- Европейски директиви и Регламенти на Европейската комисия (ЕК) за развитие на железопътния транспорт;
- Национална програма за развитие: България 2020;
- План за действие за изпълнението на Националната програма за развитие: България 2020 през 2020 г., приет с Решение на Министерския съвет № 770 от 19 декември 2019 г.
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТТИ 2014-2020 г.);
- Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от Европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014-2020 г.;
- Общ генерален план за транспорта на България;
- Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.;
- Договор между Държавата и ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ) и заложените в него показатели за качество на услугата и допустими ангажименти на държавата;
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
- Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г.;
- Национална програма за реформи на Република България в изпълнение на стратегия „Европа 2020“ – актуализация 2019 г.;
- Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012-2022 г.;
- Актуализиран национален план за изпълнение на техническа спецификация за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз;
- Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система в Република България (2013-2020);
- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за управление на отпадъците;
- Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията;
- Конвергентна програма на Република България (2019-2022 г.);
- Актуализирана средносрочна бюджетна прогноза за периода 2020-2022 г., одобрена с Решение на Министерския съвет № 631 от 31 октомври 2019 г.;
- Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2019 г.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2020-2024 г. е актуален средносрочен стратегически документ, който има за цел да очертае най-важните насоки за развитие на железопътната инфраструктура в следващия петгодишен период. В нея се планират действията, проектите, ресурсите и задачите, като се предвиждат и условията за осигуряване на дейностите по проучване, проектиране, внедряване на системите за управление и сигурност на движението, за спазване на нормите за експлоатация на железопътната инфраструктура и за организиране на ремонта за възстановяване на отделни елементи от железопътната инфраструктура след стихийни бедствия и производствени аварии, както и за изпълнението на утвърдената програма.

ДП НКЖИ управлява и изпълнява следните инфраструктурни проекти:

- проекти, финансирани от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (приоритетна ос 1, 3, 4 и 5);
- проекти, финансирани от Механизма за свързване на Европа (МСЕ);
- проекти, финансирани със средства от Държавния бюджет (ДБ).

През програмния период 2014-2020 г. се осигурява приемственост и логична последователност на инвестициите от предходния програмен период 2007-2013 г., което гарантира завършването на направленията, в които вече е инвестирано и ще направи възможно изграждането на основната мрежа и трансграничните връзки по Трансевропейската транспортна мрежа. И през настоящия програмен период продължава реконструкцията на ключови гарови комплекси по протежение на направленията, по които се реализират железопътните инфраструктурни проекти.

По линия на Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие Република България разполага с 1,604 млрд. евро (Кохезионен фонд – 1,144 млрд. евро и Европейски фонд за регионално развитие – 0,460 млн. евро) за изграждане на транспортна инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа. Средствата се разходват по ОПТТИ 2014-2020 г., одобрена на 19.12.2014 г.

Общата цел на ОПТТИ 2014-2020 г. е „Развитие на устойчива транспортна система“. Тя съответства на целите на Стратегия „Европа 2020“ – стратегия на ЕС за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж, както и на целите на Националната програма за реформи и на Националната програма за развитие: България 2020.

Стратегията на ОПТТИ 2014-2020 г. гарантира завършване на основни национални и Общоевропейски транспортни направления на територията на страната. Основните инвестиции се насочват по направления с напреднала степен на изпълнение, в основни линии финансирани по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. (ОПТ), целящо в максимална степен приключване на модернизацията им или тяхното доизграждане. За железопътната инфраструктура това е направлението Драгоман – София – Пловдив – Бургас. В рамките на ОПТ 2007-2013 г. са изпълнени инвестиционни проекти по участъци от жп линиите София – Пловдив (участъка Септември – Пловдив) и Пловдив – Бургас (участъците Михайлово – Калояновец, Стара Загора – Зимница и Церковски – Бургас). Също в рамките на ОПТ 2007-2013 г. са изпълнени проекти за подготовка на строителство на инвестиционни проекти, допълващи направлението Драгоман – София – Пловдив – Бургас, а именно: участъците Пловдив – Оризово, Стралджа – Церковски, жп възли Пловдив и София, както и участъка Елин Пелин – Ихтиман – Септември.

В рамките на ОПТТИ 2014-2020 г. се извършват инвестиции в строителни работи по участъци от направлението Елин Пелин – Пловдив – Бургас, а именно: участъците Елин Пелин – Ихтиман – Костенец и оставащите участъци по линията Пловдив – Бургас (Фаза 2).

Инвестициите в участъците София – Елин Пелин и Костенец – Септември, както и развитието на жп възел Пловдив, ще бъдат финансирани със средства от МСЕ.

В рамките на ОПТТИ 2014-2020 г. ще продължи финансирането на инвестиции, свързани с внедряване на интелигентни системи за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта.

В изпълнение на приложимото европейско законодателство и на националните Стратегия и План, ДП НКЖИ внедрява Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS) в пълен обхват (подсистеми за сигнализация ETCS и за телекомуникации GSM-R) по протежение на основните направления, по които ще се реализират инвестиционните проекти, предвидени за съфинансиране от ОПТТИ 2014-2020 г. (Приоритетна ос 1) и от МСЕ, с изключение на направлението на София – Септември.

Всички мерки, финансирани от ОПТТИ 2014-2020 г. са в съответствие с Общностните изисквания за правилно прилагане на хоризонталните принципи и политики, и по-конкретно – със свързаните разпоредби на чл. 7 на Общия регламент за постигане на равни възможности и липса на дискриминация.

Една от основните цели и задачи на програмата е свързана с развитие и укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент на финансова помощ от различни източници на ЕС, 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, съфинансирани със средства от Европейски структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ) и МСЕ.

Механизъмът за свързване на Европа осигурява на Европейския съюз (ЕС) финансиране за ускоряване на инвестициите в проекти, свързани с транспорта, телекомуникациите и енергийната инфраструктура, за да се даде тласък на икономическия растеж. Механизмът определя условията, методите и процедурите за осигуряване на финансиране за подпомагане на проекти, които са от интерес за ЕС, в секторите на транспорта, телекомуникациите и енергийната инфраструктура. Той се стреми да ускори инвестициите в трансевропейски мрежи и да стимулира финансирането както от публичния, така и от частния сектор. Освен това, той определя размера на средствата, които се предоставят от 2014 г. до 2020 г., и посочва конкретно областите на интервенциите.

Една от основните цели на МСЕ е да допринесе за икономическия растеж чрез разработване на модерни и високоефективни трансевропейски мрежи, които вземат под внимание очакваните бъдещи потоци на движение.

Друга обща цел е да се помогне на ЕС да постигне своите цели за устойчив растеж (20% намаление на емисиите на парникови газове в сравнение с нивата от 1990 г., 20% увеличение на енергийната ефективност и повишаване на дела на възобновяемата енергия до 20% до 2020 г.).

Съгласно Общия регламент за програмния период 2014-2020 г., помощта от фондовете на ЕС се концентрира за дейности, имащи най-голяма „европейска“ добавена стойност – принос към постигане на целите на стратегията „Европа 2020“ за интелигентен, приобщаващ и устойчив растеж. В Общия регламент са идентифицирани 11 тематични цели, с които страните-членки се съобразиха в процеса на подготовка на оперативните програми, като инвестициите за развитие на транспортната инфраструктура са изцяло съобразени с тематична цел № 7. „Насърчаване на устойчивия транспорт и подобряване на мрежовите инфраструктури“.

Изпълнението на големите инфраструктурни проекти се очаква да доведе до:

- намаляване времепътването на железопътните превози;
- увеличаване пропускателната способност на железопътните линии;
- повишаване на комфорта, сигурността и безопасността на железопътните превози;

- подобряване на екологичните условия в страната;
- осигуряване на заетост в районите на строителство, в това число директно и индиректно заети в строителството, съпътстващите услуги и др.;
- подобряване на бизнес климата и инвестиционната среда в районите на реализираните проекти;
- развитие на бизнеса, свързан с железопътния транспорт;
- допълнително използване на капацитета на инсталираните оптични кабели, GSM-R и др. високотехнологично оборудване в района на проекта.

С разработването на настоящата програма се цели:

- да се изготви анализ на състоянието на железопътната инфраструктура;
- да се изведат на преден план проблемите по развитието на железопътната инфраструктура на Република България и нейната безопасност, както и за надеждна експлоатация, включително при кризисни ситуации;
- да се направят мотивирани предложения за решаването на тези проблеми;
- да се прогнозира резултатите от алтернативните решения за бъдещето на железопътната инфраструктура в Република България в средносрочен план.

Направените допускания са, че държавата ще:

- изисква ДП НКЖИ да работи на търговска основа при независимо управление;
- изисква мрежата да осигурява достъп на железопътни превозвачи, включително от други страни-членки на ЕС;
- поддържа политиката, заложена в „Бялата книга” на ЕК за развитието на транспорта до 2020 г.;
- настоява да се развива приоритетно инфраструктурата по „основната“ и „широкообхватната” Трансевропейска транспортна мрежа, в контекста на единството на Съюза, модалния баланс, оперативната съвместимост и ограничаване на „тесните места“ в инфраструктурата;
- изисква ДП НКЖИ да балансира приходите и разходите си;
- поощрява инвестициите в железопътния транспорт;
- изисква товарните услуги да са конкурентоспособни и с високо качество;
- изисква нарастване на предлагането на регионалните пътнически услуги;
- приеме конкретна политика за големите агломерации на София, Пловдив, Варна, Бургас, Русе и др., като изисква да се въведат модерни и чести услуги за ежедневно пътуващите;
- изисква времето за преминаване на граничните пунктове да бъде намалено до минимум;
- изисква създаването на максимален брой връзки на линиите на софийския метрополитен с железопътната инфраструктура;
- доразвива връзките между различните видове транспорт, по специално между градския, железопътния, речния и морския транспорт;
- привлича частния капитал за развитието на железопътни гари (Пловдив, Варна, Русе и др.).

Необходимо е също така да се обмислят мерки за решаване на проблемите, свързани с:

- модернизация на жп линиите, които не са част от „основната“ и „широкообхватната” Трансевропейска транспортна мрежа, но са важни за икономиката на страната;

- постигане на максимална продължителност на престой на граничните пунктове от 30 минути;
- модернизация на телекомуникационната система, за да бъде предоставяна за съвместно ползване или използвана по друг начин за генериране на допълнителни приходи;
- внедряване на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS) по отношение на националните железопътни линии;
- постигане на максимална механизация на дейностите по поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура.

Всички усилия на ДП НКЖИ са насочени към навременното приключване на одобрените за финансиране проекти. Компанията има готовност да участва в процеса на подготовка и разработване на програмните документи в сферата на транспорта за следващия програмен период 2021-2027 г., както и в процеса на кандидатстване – подготовка, изготвяне и представяне на „зрели“ проектни предложения, като основно ще се акцентира върху проекти, съответстващи на приложимите стратегически европейски и национални документи, свързани с развитие на транспортната инфраструктура. Компанията ще разработва проекти за развитие на трансграничните връзки и железопътната инфраструктура по Трансевропейска транспортна мрежа. В дейностите по модернизация и при осигурено финансиране трябва приоритетно да се развиват участъците от направление „Север-Юг“ на Коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“, както и дейности по внедряване в пълен обхват на ERTMS в съответствие с приложимите условия и срокове.

2. ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

2.1 ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ОБЩАТА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА НА ЕС

Транспортът е от фундаментално значение за икономиката и обществото. Мобилността е жизнено важна за растежа и създаването на работни места. Качеството на транспортните услуги оказва голямо влияние върху качеството на живот на хората.

Изграждането на европейската транспортна система започва с интегрирането на националните транспортни системи на страните, които създават ЕС. Това са най-високо развитите в икономическо и социално отношение европейски страни, респ. държавите от ЕС-15. Високата степен на развитие на отделните видове транспорт в посочените страни създава предпоставки за изграждане на транспортна система, която функционира ефективно и създава възможности за по-нататъшно усъвършенстване. Налице са предпоставки за разширяване и на териториалния ѝ обхват с включване на транспортните системи на новоприетите страни. В същото време то се пренасочва към точно определена основна мрежа, която образува транспортния гръбнак на европейския единен пазар. Чрез нея се отстраняват пречките, усъвършенства се инфраструктурата и се рационализират трансграничните транспортни операции в интерес на пътниците и предприятията в целия ЕС.

Първоначално приоритетите на общата транспортна политика се поставят върху изграждането на общ транспортен пазар, т.е. върху осъществяването на свободното движение на стоки и хора, и отварянето на транспортните пазари. Днес тази цел е до голяма степен постигната. Изключение прави преди всичко железопътният транспорт, при който процесът на цялостно изграждане на вътрешния пазар е осъществен само отчасти.

Съгласно стратегията на ЕС „Европа 2020“ и необходимостта от по-добре интегрирана транспортна мрежа в услуга на общата транспортна политика, водещите инициативи и тематични приоритети в транспорта до 2020 г. трябва да бъдат ориентирани към ефективни товарни и пътнически услуги на базата – инвестиции в растеж и качество на транспортната услуга, интегриране на отделни сектори в транспорта в проекти от общ национален и общоевропейски интерес, иновации в технологията и услугата, а именно:

- Инвестиции в стратегически инфраструктурни проекти с висока добавена стойност – единна мултимодална мрежа за свързване на националните железопътна и пътна мрежа, пристанищата, водните пътища.
- Инвестиции в ко-модални технологии за товарните превози, с цел намаляване на растящите въглеродни емисии, задръстванията и произшествията по пътищата.
- Инвестиции в ново поколение пътнически превози – високоскоростни железници (инфраструктура и влакове), технологичните връзки между железопътните гари, автогарите, метрото и летищата.
- Гарантиране безконфликтност на пътникопотоците между различните видове транспорт в големите населени места.
- Инвестиции в качество на транспортната услуга, чрез по-широк достъп на частни инвеститори и транспортни оператори, за изграждане чрез концесии и публично-частно партньорство на интермодални транспортни технологии и др.
- Използване на възможностите на европейския център за публично-частно партньорство в условията на недостиг на финансов ресурс.
- Инвестиции в интелигентни транспортни технологии и системи за устойчив растеж и качество на транспортната услуга, която да стане по-икономична, по-екологична, по-сигурна и по-конкурентоспособна.
- Инвестиции в мрежова инфраструктура за придвижване чрез електроенергия, управление на трафика, подобрена логистика, намаляване емисиите на въглероден диоксид.

Основните предизвикателства пред европейската транспортна система са следните:

- Разходите, свързани със задръстванията в Европа, са около 1% от БВП.
- Съществува инфраструктурен дисбаланс между централните и периферни райони на Общността.
- Съществуват значителни различия в качеството и наличието на инфраструктура между държавите от ЕС и в рамките на самите страни, които различия трябва да се сведат до минимум.
- Инвестициите в транспортна инфраструктура трябва да допринесат за постигането на целта за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 60% до 2050 г.
- Транспортът е станал по-енергийно ефективен, но все още зависи в голяма степен от петрола за енергийните си нужди.
- Транспортният сектор е изправен пред нарастващата конкуренция на бързо развиващите се световни пазари.
- Намаляване на нефтените запаси, резултат от което е значително повишаване на цената му в последващ момент.
- Намаляване броя на произшествията и инцидентите в областта на транспорта.

Стратегията на ЕС в областта на транспорта се изразява преди всичко в подобряване и по-рационално използване на инфраструктурата и транспортните средства, постигане на по-голяма сигурност и качество за потребителите на транспортни услуги и по-добра защита на околната среда. Националната стратегия за адаптация към климатичните промени все още не е одобрена, но Република България следва приоритетните цели на ЕС. За реализирането на тези стратегически цели се предвижда да се изгради ефективна Трансевропейска транспортна мрежа, като се осигури висока степен на интеграция на различните видове транспорт.

2.2 СЪСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕС

Един от най-важните документи на ЕС, който очертава тенденциите в развитието на железопътния транспорт в Съюза, е десетгодишната стратегия за растеж **Стратегия „Европа 2020“**. Документът представлява предложение на ЕК за справяне с финансовата криза и за подготовката на европейската икономика за предизвикателствата на следващото десетилетие. Стратегията предлага конкретни действия на европейско и национално ниво за постигането на високи нива на заетост, нисковъглеродна икономика, социално и териториално сближаване. Целта на стратегията е да се създадат условия за различен тип растеж – по-интелигентен, по-устойчив и по-приобщаващ.

На 28 март 2011 г. ЕК публикува, съдържаща визия за политиката и стратегията в транспорта през следващите десет години (до 2020 г.), както и някои основни прогнози до 2030 г. и до 2050 г., като акцентът се поставя върху намаляване на вредните емисии и перспективите на транспорта в контекста на Стратегия „Европа 2020“ без това да възпрепятства мобилността. Политиката на ЕС за транспорта, формулирана в новата Бяла книга, е насочена към създаването на единна европейска транспортна система, ориентирана към потребителите на транспортната услуга и характеризираща се с конкурентност, екологичност, мултимодалност, икономическа ефективност, качество, международно сътрудничество, стройна и стриктна правна уредба, иновационни технологии и интелигентни системи за контрол и управление на трафика.

В изложената стратегия има заложили 40 конкретни инициативи с цел изграждането на конкурентоспособна транспортна система, която ще увеличи мобилността, ще премахне основните бариери в ключови области и ще допринесе за растежа и заетостта. Новите предложения на ЕК очертават нови цели пред железопътния транспортен сектор, но и целите, поставени в предишните периоди, остават валидни и актуални.

Стратегията за развитие на Дунавския регион е инициатива на ЕК, чиято идея е регионалната политика на ЕС да се базира на партньорството между заинтересованите страни

за по-целенасочено постигане приоритетите за конкурентоспособност, иновации, енергийна ефективност и териториално сближаване. Целта е, чрез общо стратегическо планиране на един голям географски регион с обединяващи го характеристики, да се създаде програма за реализиране на конкретни проекти, значими за развитието на дунавските страни и на целия ЕС.

Стратегията, основана на принципите на политиката на сближаване, добросъседство и сътрудничество, е уникална възможност пред всички страни в Дунавското пространство за постигане на хармонично и устойчиво развитие и повишаване на жизнения стандарт на хората. За мота на българската позиция е възприета идеята за „Отключване на потенциала”. Съществуващият огромен потенциал трябва да бъде разкрит, оценен и освободен за развитие.

Един от основните стълбове на стратегията е „Изграждане на връзки в рамките на Дунавския регион – транспорт, енергетика, култура и туризъм“. Този стълб поставя основен акцент върху три приоритетни области с цел подобряване на мобилността и мултимодалността (включително сухопътния, железопътния и въздушния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища).

През последните години ЕК е много активна в усилията си да реструктурира Европейския железопътен пазар и да засили позицията на железниците спрямо другите видове транспорт. Усилията на Комисията са насочени към три основни области, които са от решаващо значение за развитието на силна и конкурентоспособна железопътна индустрия: (1) Отваряне на вътрешния железопътен пазар за конкуренция, (2) Подобряване на оперативната съвместимост и безопасността и (3) Развитие на железопътната инфраструктура.

През последните десетилетия бяха приети три пакета от законодателни актове в областта на железопътния транспорт, които имаха за цел отварянето на националните пазари и повишаване на конкурентоспособността и оперативната съвместимост на железниците на равнище ЕС:

➤ В Първия железопътен пакет са заложили три директиви, целящи отварянето на пазара за международни железопътни товарни услуги.

➤ Вторият железопътен пакет цели развитие на постигнатото с Първия пакет и решава въпросите, свързани с: либерализация на товарните железопътни услуги; безопасността на превозите; оперативната съвместимост и създаване на европейска железопътна агенция.

➤ Третият железопътен пакет цели да се продължи реформата в железопътния сектор, чрез отваряне на международните пътнически услуги за конкуренция в рамките на ЕС, сертифициране на локомотивните машинисти, повече права за пътниците, качество на железопътните услуги за товарни превози.

➤ Четвъртият железопътен пакет цели подобряване на качеството на железопътните услуги в Европа. Пакетът включва шест законодателни инициативи, насочени към три ключови области:

- подновяване на правилата за структура на управление на инфраструктурата и транспортните операции;
- осигуряване на по-нататъшно отваряне на пазара за вътрешни услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт;
- повишаване на качеството и ефективността на железопътните услуги чрез премахване на оставащите бариери на пазара и засилване на хармонизирането на оперативна съвместимост и безопасност, за да се гарантира по-висока степен на хармонизация на железопътната мрежа на ЕС.

През 2016 г. е приет Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета, относно Агенцията за железопътен транспорт на ЕС и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004, а на 14 декември 2016 г. е приет Регламент (ЕС) № 2016/2338 за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за пътнически

превози с железопътен транспорт. На 14 декември 2016 г., Европейският парламент прие пазарния стълб на 4-ти железопътен пакет.

На 20.12.2013 г. в Официалния вестник на ЕС е публикуван Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г., относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС, който влезе в сила считано от 21.12.2013 г. С този акт приключи процесът на преразглеждане на мрежата. Предвижда се тя да бъде изградена на две нива: **основна мрежа (core network)** – състояща се от най-важните международни връзки, които следва да бъдат реализирани до 2030 г., и **широкообхватна мрежа (comprehensive network)**, която да осигури пълно покритие на територията на ЕС и достъп до всички региони и следва да бъде завършена до 2050 г. Двете нива на мрежата обхващат всички видове транспорт: автомобилен, железопътен, въздушен, морски и по вътрешните водни пътища, както и интермодалните възли.

На 20.12.2013 г. в Официалния вестник на ЕС е публикуван и Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010. Регламентът се прилага от 01.01.2014 г. и с него се определят условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за Трансевропейската мрежа с цел да се подкрепят проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури и да се използват потенциалните полезни взаимодействия между тези сектори. С него се установява разпределението на средствата, които да се предоставят по Многогодишната финансова рамка за периода 2014-2020 г.

На 17-ти май 2018 г. е публикувано Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно оптимизиране на мерките за постигане на напредък по осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа. С този регламент се определят изисквания, които са приложими за административните процедури, следвани от компетентните органи на държавите-членки във връзка с разрешаването и осъществяването на всички проекти от общ интерес за основната мрежа на трансевропейската транспортна мрежа. С настоящата инициатива се цели намаляване на забавянията, които възникват в хода на осъществяването на инфраструктурни проекти за TEN-T. Предвижда се максимален тригодишен срок за целия процес по издаване на разрешения. С инициативата се цели също така да се осигури по-голяма яснота за процесите, които организаторите на проекти трябва да следват, и по-специално по отношение на процедурите за издаване на разрешение, провеждане на обществени поръчки и други. Освен генерирането на повече инвестиции и привличането на частен капитал за инфраструктура с висока добавена стойност за ЕС, също така се очаква, че настоящата инициатива ще осигури по-голяма яснота за гражданите и гражданското общество чрез укрепване на принципите за прозрачност при тяхното участие в планирането на проекти за TEN-T.

Програмен период 2021-2027 г.

На 2-ри май 2018 г. ЕК прие предложение за Регламент на Съвета за определяне на многогодишната финансова рамка (МФР) за периода 2021-2027 г, който включва Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд. Плановите на ЕК са през м. юни 2019 г. да бъде постигнато споразумение в Европейския съвет за параметрите на МФР за периода 2021 – 2027 г. В тази връзка се очаква най-късно в началото на 2020 г. да бъде приет Общия регламент за разпределение на средствата по секторни политики и държави, който да замени сега действащите Регламенти в областта.

На 29-ти май 2018 г. е публикувано Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Европейския фонд за регионално развитие и относно Кохезионния фонд. Предвижда се след 2020 г. Регламент (ЕС) № 1316/2013 за МСЕ да бъде заменен от Регламент за МСЕ 2, по който наскоро започнаха преговори между Съвета и

Европейския парламент. За да се осигури оптимално съответствие със сега съществуващия МСЕ, ще се осигурява по-голямо взаимодействие и допълване, когато МСЕ е насочен по-специално към „основната мрежа“, докато ЕФРР и Кохезионният фонд ще подпомагат също така „широкообхватната мрежа“, включително осигурявайки достъпа до тях на регионално и местно равнище, както и транспортните връзки в рамките на градските райони. На 25-ти март 2019 г. е публикуван в официалния вестник на Европейския съюз **Регламент (ЕС) 2019/495 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) № 1316/2013 с оглед на оттеглянето на Обединеното кралство от Съюза.**

Планирането на проекти по МСЕ-2 за периода 2021-2027 г. ще бъде в съответствие с политиките, заложи в Резолюция на Европейския парламент относно приемане на Регламент за създаване на „Механизъм за свързване на Европа“ от 19.04.2019 г. и последващи документи за създаване на МСЕ-2, Многогодишната финансова рамка на съюза и др., както и решенията на Националния орган за координация и приоритизиране на проектите в сектор „Транспорт“.

Приоритетното подпомагане на железопътния сектор от страна на ЕС е от изключително значение, тъй като железниците притежават няколко уникални предимства пред другите видове транспорт, а именно:

- Предлагат екологично по-чист транспорт
- Многократно по-безопасен транспорт
- По-евтин транспорт
- По-висока енергийна ефективност

От ефективното използване на тези предимства ще зависи адекватното решаване на все по-големите проблеми, свързани с безопасността на движението, със задръстванията и с опазването на околната среда.

В тази връзка ЕК изработи „Ръководни насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия“, чрез които се регламентира участието на държавата за приоритетно развитие на жп транспорта. Държавното финансово подпомагане е насочено основно към изграждане на жп инфраструктура и пътнически жп превози.

Изграждането на интегрирана и оперативно съвместима железопътна мрежа на европейско ниво, както и подобряването на експлоатацията на тази мрежа, остават едни от най-важните цели, заложи в европейската транспортна политика.

Въпреки започналия процес на модернизация на железопътните предприятия на страните-членки и интегриране на националните им системи в европейската железопътна мрежа, през следващите години е необходимо усилията да бъдат насочени към останалите нерешени въпроси, свързани с:

- Подобряване на сътрудничеството между управителите на инфраструктура за премахване на граничните ограничения пред железопътните товарни превози, подобряване на трафика в международен план, оптимизиране на инвестициите в инфраструктура и управление на капацитета.
- Развитие и управление на интегрирани (интермодални) терминали, обслужващи железопътния транспорт.
- Осигуряване на високи нива на качество и надеждност на инфраструктурния капацитет, определен за железопътни товарни превози.

2.3 РАЗВИТИЕ НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА И ИНТЕГРИРАНЕТО НА БЪЛГАРСКАТА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА В НЕЯ

Транспортната инфраструктура е фундаментална за движението на хора и стоки, както и за териториалното сближаване в рамките на ЕС. По-голяма част от инфраструктурата се развива и обновява на национално ниво от държавите, но с цел създаване на единна интермодална система, която интегрира мрежите на земния, водния и въздушния транспорт на

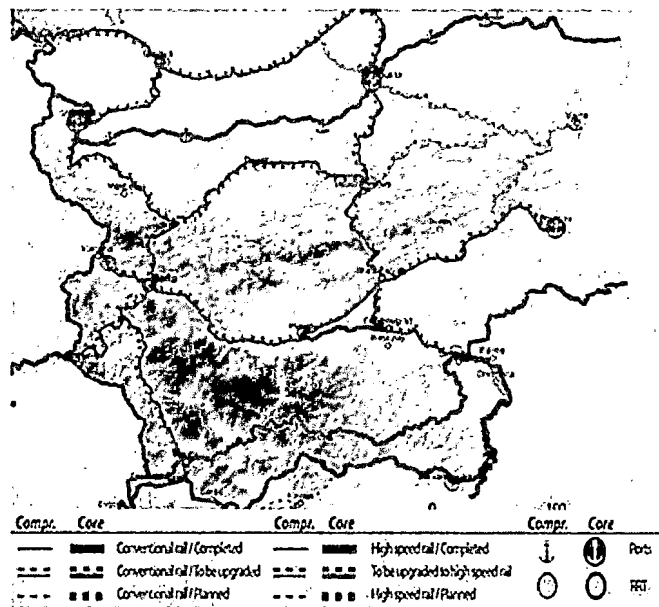
цялата територия на Общността, европейските политици решават да подкрепят идеята за Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). Тя ще позволи на хора и стоки да се движат бързо и лесно на територията на различните държави членки, както и да осигури международните връзки между тях. Създаването на ефикасна TEN-T е ключов елемент от Лисабонската стратегия за конкурентоспособност и увеличаване на работните места на континента. Ако Европа иска да осъществи своя икономически и социален потенциал, то за нея е от изключително значение да изгради липсващите връзки, да премахне тесните участъци на инфраструктурата си и да осигури устойчивостта на транспортната мрежа в бъдещето.

Предвид нарастващия трафик между държавите-членки, който се очаква да се удвои през 2020 г., инвестициите, нужни за модернизиране и развитие на една адекватна TEN-T, отговаряща на нуждите и нарастването на ЕС, ще възлязат на 550 млрд. евро в периода 2010-2030 г., от които 215 млрд. евро са предназначени за приоритетните оси и проекти. Предвид мащаба на тези инвестиции е изключително важно да се приоритизират проектите в близко сътрудничество с националните правителства, като се гарантира ефективно сътрудничество на европейско ниво.

С приемането на Регламент (ЕС) № 1315/11.12.2013 г. за насоките за развитие на TEN-T се осигурява ефективна връзка на източните и западните части на ЕС, както и на периферните региони с централните. Трябва да бъдат осигурени и мултимодални връзки между столиците на страните-членки, основните социално-икономически центрове и основните пристанища и летища на ЕС. Широкообхватната мрежа покрива, захранва и осигурява достъп до основната мрежа и допринася за териториалното сближаване и лесната достъпност до всички региони на Съюза.

Карта на Трансевропейската железопътната мрежа на територията на Република България

Фигура № 1



На територията на Република България част от „основната“ железопътна трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) са следните направления:

- Видин – София – Кулата;
- Драгоман (сръбска граница) – София – Пловдив – Бургас/Свиленград (турска/гръцка граница);
- София – Радомир – Гюешево (македонска граница);
- София – Мездра – Горна Оряховица;

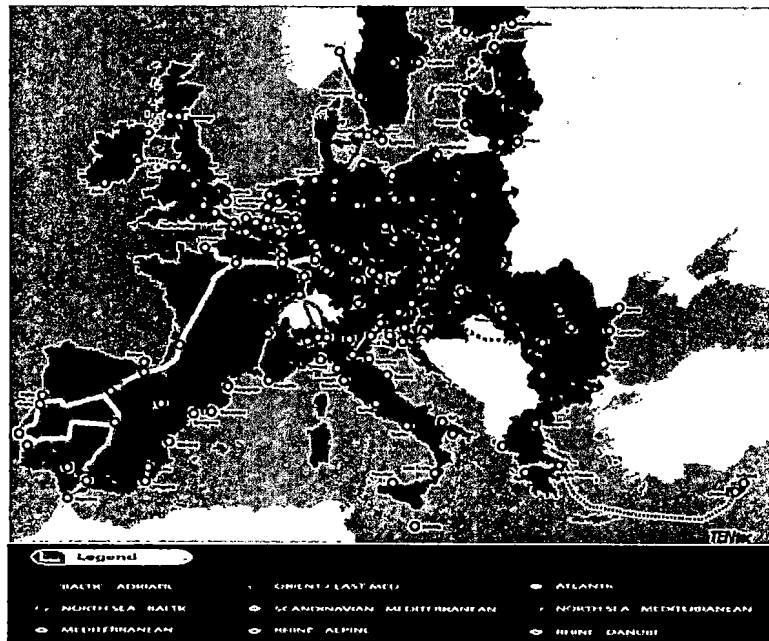
- Русе – Стара Загора – Димитровград.

В допълнение към направленията от „основната мрежа” са идентифицирани и следните направления, част от „широкообхватната” TEN-T мрежа:

- Русе – Варна;
- Горна Оряховица – Варна;
- Карнобат – Синдел.

На следващата фигура са представени деветте коридора от основната TEN-T мрежа, които са идентифицирани в приложение към Регламента.

Фигура № 2



През територията на Република България преминават:

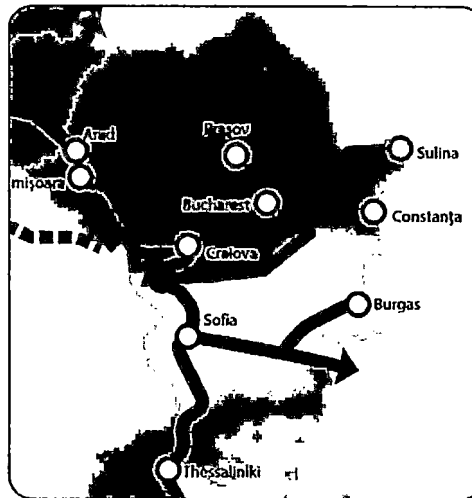
✚ коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски” с основни трасета:

- Хамбург – Берлин;
- Росток – Берлин – Дрезден;
- Бремерхафен/Вилхелмсхафен – Магдебург – Дрезден;
- Дрезден – Усти над Лабем – Мелник/Прага – Колин;
- Колин – Пардубице – Бърно – Виена/Братислава – Будапеща – Арад – Тимишоара – Крайова – Калафат – Видин – София;
- София – Пловдив – Бургас;
- Пловдив – граница на TR;
- София – Солун – Атина – Пирей – Лимасол – Никозия;
- Атина – Патра/Игуменица;

✚ коридор „Рейнско-Дунавски“.

На следващата фигура са представени двата коридора от основната TEN-T мрежа, пресичащи територията на Република България:

Фигура №3



Развитието на TEN-T е подкрепено от МСЕ и от ЕСИФ посредством годишни и многогодишни работни програми.

Механизмът за свързване на Европа действа в периода 2014-2020 г. Инструментът финансира основно проекти в 3 сектора: транспорт, енергетика и телекомуникации. Безвъзмездното съфинансиране за проучвания е до 50%, а безвъзмездните средства за строителни дейности – 20% от допустимите разходи, като процентът на финансиране може да бъде увеличен най-много до 30% за действия за премахване на участъци със задръствания и съответно до 40% за действия във връзка с трансгранични участъци и за действия за подобряване на оперативната съвместимост в железопътния транспорт; за наземни и бордови компоненти на ERTMS – 50% от допустимите разходи. Средствата от кохезионната част на МСЕ (11 305 500 000 евро) са за страните от кохезионната политика и се разходват съгласно праговете на Кохезионния фонд (до 85% безвъзмездно финансиране).

В приложението към Регламент (ЕС) № 1316/11.12.2013 г. на българска територия са идентифицирани и следните направления с трансграничен характер като част от основната мрежа:

- Железопътно направление **София – сръбска граница;**
- Железопътно направление **София – македонска граница.**

Хоризонтални приоритети, допустими за финансиране чрез МСЕ:

- Единно европейско небе – SESAR;
- Системи за управление на трафика в пътния, железопътния и вътрешно-водния транспорт (ITS (*Интелигентни транспортни системи*), ERTMS и RIS (*Речни информационни услуги*));
- Пристанища, морски магистрали и летища на основната мрежа.

Други европейски инициативи, насочени към укрепване на позициите на железопътния транспорт в Общността, са:

- **железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз – създадена е с Регламент (ЕС) № 913/2010.** Целта е установяване на международни железопътни товарни коридори с благоприятни условия за движение на влакове и лесно преминаване от една национална мрежа към друга. Създават се допълнителни административни облекчения за железопътните оператори като обслужване на едно гише (COSS) и възможността лица, различни от превозвачи, да заявяват инфраструктурен капацитет (authorized applicants).

Международните коридори за железопътен товарен превоз (RFC) са изградени по начин, съвместим с Трансевропейските транспортни коридори. През Република България преминава трасето на товарен коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“: Прага – Виена/Братислава – Будапеща/ Букурещ – Констанца/ Видин – София – Солун – Атина. В хода на преговорите по Трансевропейската транспортна мрежа трасето на коридора на наша територия беше допълнено с направлението София – Пловдив – Бургас / Свиленград – турска граница. От началото на 2015 г. е включено и алтернативно трасе на наша територия Русе – Синдел – Карнобат – Нова Загора – Симеоновград – Свиленград, по което се движат „коридорни“ влакове.

- **внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS)** – процесът ще доведе до повишаване нивото на безопасност и сигурност в железопътния транспорт. Двете подсистеми на ERTMS са: ETCS и GSM-R, който представлява базирана на GSM стандарт радиосистема. Въвеждането на ERTMS ще допринесе за увеличаване на капацитета и по-добро управление на движението по интензивно използваните жп линии и ще намали разходите по малодействителните и регионалните жп линии. Съгласно Приложение 1 от Регламент (ЕС) 2017/6 на ЕК от 5 януари 2017 г. за европейски план за внедряване на европейска система за управление на железопътното движение са определени конкретните срокове за внедряване на ERTMS по отсечките от българската част на коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“, както следва: за направлението София – Пловдив – Бургас/Свиленград крайният срок е 2017-2022 г., а за направлението Видин – София – Кулата – крайният срок е след 2023 г.

- **съвместно предприятие Shift2Rail – с Регламент (ЕС) № 642/2014 на Съвета от 16 юни 2014 г.** се създаде съвместното предприятие Shift2Rail, с което официално се установи ново публично-частно партньорство за управление на научноизследователски и иновационни дейности с цел подпомагане на развитието на по-добри железопътни услуги в Европа. Учредителите на предприятието включват Съюза, представляван от Комисията, и осем други партньори от сферата на промишлеността, а именно: Alstom Transport, Ansaldo STS, Bombardier Transportation, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, Network Rail, Siemens Aktiengesellschaft, Thales и Trafikverket. Целта на предприятието е да спомогне за постигане на целите на Бялата книга за транспорта от 2011 г. и за модалния преход към железопътен транспорт от други по-малко устойчиви видове транспорт, което да се осъществи чрез повишаване на икономическата ефективност и привлекателността на железопътния транспорт.

Интегрирането на българската транспортна система, и в частност на железниците, в европейската има няколко положителни измерения – подобрене и развитие на чисто физическите/инфраструктурни връзки и постигане на оперативна съвместимост, привличане на международен трафик през страната и повишаване конкурентоспособността на българските транспортни фирми. Интегрирането на транспортната мрежа на страната е необходимо условие за постигането на пълно (политическо, икономическо и социално) сближаване на Република България в рамките на разширена Европа и е в пълно съответствие с политиката на ЕС за преодоляване на инфраструктурния дисбаланс между централните и периферните райони на Общността. С оглед осигуряването на действителна свобода за движение на хора и стоки този приоритет е от изключителна важност за Република България, която след присъединяването към ЕС, вече е външна граница на Съюза, т.е. периферия.

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 разширената TEN-T мрежа и във второстепенната свързаност.

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. е разработена при спазване на принципите на последователност, приемственост и синергия с националните и европейски стратегически документи. Рамката на дефиниране на стратегическите цели и приоритети за развитие на транспортната система в периода до 2030 г. се определя от стратегическите цели и приоритети, залегнали в транспортната политика на ЕС; националната транспортна политика и съответните стратегически и нормативни документи.

Въз основа на така определената мисия на транспортния сектор е формулирана и следната визия за развитието му:

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.

В съответствие със стратегическата визия за развитието на транспорта, дефинирана в „Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.“ и „Националната програма за развитие: България 2020“ и съгласно поетите ангажименти, записани в Споразумението за партньорство, Република България трябва да трансформира железопътния сектор в жизнеспособна индустрия, която:

- се конкурира ефективно на транспортния пазар, като предоставя привлекателни, висококачествени и екологични пътнически и товарни услуги на клиентите си;
- предоставя услугите ефективно, давайки икономическа стойност на клиентите и на държавата;
- инвестира разумно и поддържа необходимите активи в добро състояние;
- издържа се финансово с приемливо ниво на подкрепа от държавата.

С разумни инвестиции и адекватен административен капацитет и управление ще се подобри състоянието на железопътната инфраструктура и качеството на подвижния състав, така че предоставяните услуги за гражданите и бизнеса да станат по-атрактивни.

Инвестициите от европейските фондове за инфраструктура трябва да бъдат насочени към развитие на участъци от коридор ОИС от основната Трансевропейска транспортна мрежа, а именно: направлението Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград – турска граница и Пловдив – Бургас. До края на периода на програмата усилията са насочени към направлението „Изток – Запад“ през Южна България: от София през Пловдив до Бургас и Свиленград – турска граница. В дейностите по модернизация и при осигурено финансиране трябва да се включат и участъци от направление „Север – Юг“ – Видин – Медковец и София – Перник – Радомир. Ще продължи процесът на обновяване на няколко ключови железопътни гари по цитираното направление, аналогично на вече модернизирани София, Бургас, Пазарджик, а именно Стара Загора, Нова Загора, Карнобат, Подуяне, Искър и Казичене. Новоизградените линии ще бъдат оборудвани със съвременни системи за управление на трафика.

На 06.09.2017 г. бе подписан Меморандум за разбирателство между Република България и Гръцката Република за развитието на железопътната връзка Солун – Кавала – Александруполис – Бургас – Варна – Русе, което е свързано с изпълнението на проекта Sea2Sea. Същият е финансиран от ЕС и има за цел създаване на мултимодален транспортен коридор чрез изграждане на железопътна връзка между гръцките пристанища Кавала и Александруполис на Егейско море с българските пристанища Варна и Бургас на Черно море и с пристанище Русе на река Дунав.

Потенциал за развитие на връзките Европа – Азия има в идеята за реализиране на железопътна връзка към пристанище Текирдаг на Мраморно море, което е свързано с националната железопътна мрежа на Република Турция.

3. МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПЕРСПЕКТИВИ

Предвид наблюдаваните ефекти от разпространението на Covid-19, допусканията за външната икономическа среда за 2020 г. са значително влошени. Световният БВП ще остане малко под нивото от 2019 г. (т.е. ще се наблюдава спад от -0,3%). Икономиката на ЕС ще бъде по-сериозно засегната и ще се свие с около 4% през 2020 г.

Международна среда и основни макроикономически показатели

Показател	Отчетни данни			Прогноза		
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Световна икономика (реален растеж, %)	3,8	3,6	2,9	-0,3	3,6	3,6
Европейска икономика – ЕС 28 (%)	2,7	2,1	1,5	-4,0	1,7	1,7
Валутен курс ш.д./евро	1,13	1,18	1,12	1,11	1,10	1,10
БВП (млн. лв.)	102 308	109 695	118 669	117 306	134 915	143 355
БВП (реален растеж, %)	3,5	3,1	3,4	-3,0	3,3	3,3
Дефлатор на БВП, %	3,9	4,0	4,7	1,9	3,0	2,9
Средногодишна инфлация (ХИПЦ) (%)	1,2	2,6	2,5	0,1	2,2	2,1
Компенсации на един нает (%)	10,5	9,7	6,1	4,8	6,9	6,7
Коефициент на безработица (НРС) (%)	6,2	5,2	4,2	6,2	4,0	4,0
Текуща сметка (% от БВП)	3,5	1,4	4,0	1,2	3,2	2,5
Прeki чуждестранни инвестиции (% от БВП)	3,4	2,7	2,2	1,8	2,6	2,5
Бюджетен баланс на сектор „държавно управление“ (% от БВП)	1,1	1,8			0,5	0,1
Консолидиран дълг на сектор „държавно управление“ (% от БВП)	25,3	22,3			19,5	18,2

Източник: Решение № 815 на Министерския съвет от 30 декември 2019 г. за одобряване на промени в Актуализираната средносрочна бюджетна прогноза за периода 2020-2022 г., одобрена с Решение № 631 на Министерския съвет от 2019 г.

През последните няколко години в областта на публичните финанси бяха постигнати положителни бюджетни резултати, в условията на провежданата политика за повишаване на доходите в приоритетни области на бюджетния сектор. За Република България средносрочната перспектива се обвързва със заложените приоритети за запазване на стабилността на публичните финанси, премахването на макроикономическите дисбаланси и провеждането на последователна, прозрачна и предвидима фискална политика, която да допринася за подобряване на бизнес средата, насърчаване на инвестициите и стимулиране развитието на трудовия пазар за постигане на икономически растеж и заетост, придържайки се към общите правила на ЕС.

При безпрецедентна ситуация през 2020 г., свързана със заразата с Covid-19 се очаква спад на БВП от 3% в реално изражение. Той ще е видим в почти всички компоненти на БВП, изчислен по метода на крайното търсене, а именно - потребление на домакинствата, частни инвестиции и износ на стоки и услуги. От страна на правителствените разходи се очаква положителен принос към икономическия растеж.

През 2020 г. се очертава външните и вътрешните фактори на инфлация да бъдат силно ограничени. Очаква се общото равнище на потребителските цени да остане почти без промяна, т.е. инфлацията да бъде близо до нула процента.

4. РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

4.1 ДЪРЖАВНО РЕГУЛИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТЕН ПАЗАР

Достъпът до железопътния пазар е сложен процес, в който основна роля играе регулаторната функция на държавата. Необходимостта от държавно регулиране на транспортния пазар се обуславя от:

- Предоставянето на Управителя на железопътната инфраструктура да управлява публична и частна държавна собственост.
- Извършването на обществени услуги за превоз на пътници, чрез които се изпълнява социалната роля на държавата.

➤ Инструменти, които се използват съгласно нормативните документи в сектора:

- Договор между държавата и ДП НКЖИ.
- Инфраструктурни такси.
- 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 прилагането 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) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 година **относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги.**

➤ Ролята на държавата във функционирането на пазара на железопътната инфраструктура се проявява в следните аспекти:

- Създаване на законова база за функционирането на пазара на транспортната, респективно железопътна инфраструктура.
- Наличие на лицензионен режим за железопътни предприятия, който регулира достъпа на потребителите до пазара.
- Регулиране действията на инфраструктурния управител и цените (таксите) за достъп до железопътната инфраструктура. Осъществява се чрез контрол върху дейността на ДП НКЖИ с цел по-ефективно използване на железопътната инфраструктура.
- Отделяне и функционално реструктуриране на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) като независим регулаторен орган, което да позволи укрепването на капацитета и ролята ѝ да извършва координацията и контрола на дейността в областта на железопътния транспорт.

➤ Политика в областта на потребителските такси за достъп до съответната инфраструктура.

Следването на Европейските директиви и политиката на ДП НКЖИ да поддържа прозрачна и справедлива структура на таксите за достъп на пътнически и товарни железопътни предприятия доведе до сключването на договори за достъп и използване на железопътна инфраструктура със следните железопътни превозвачи: „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, „БЖК“ АД, „Булмаркет рейл карго“ ЕООД, „Газтрейд“ АД, „Ди Би Карго България“ ЕООД, „Експрес Сервиз“ ООД, „Карго Транс Вагон България“ АД, „Порт Рейл“ ООД, „Транспортно строителство и възстановяване“ ЕАД, „Рейл Карго Керийър България“ ЕООД, „ТБД Товарни превози“ ЕАД, „Пимк Рейл“ ЕАД, „Мини Марица-изток“ ЕАД и „ДМВ Карго Рейл“ ЕООД.

При използването на железопътната инфраструктура и прилежащите ѝ съоръжения от превозвачите се прилагат принципите за гарантиране на прозрачност и недискриминационен

достъп до инфраструктурата. Съответно превозвачите заплащат инфраструктурни такси на ДП НКЖИ.

Ролята на държавата се свежда до:

- Разработване и провеждане на обща политика за развитието на транспортния сектор като цяло и по видове транспорт и свързаното с това анализиране и прогнозиране на транспортния пазар.
- Разработване, съгласуване и провеждане на политика за повишаване на безопасността и сигурността във всички видове транспорт и на транспортната система като цяло.
- Развитие, модернизиране и предоставяне на средства за поддържане и организация на експлоатацията на националната транспортна инфраструктура.
- Регулиране, правоприлагане и контрол на условията за конкуренция, достъп до пазара, професията и транспортните услуги.
- Регулиране на политиката в областта на инфраструктурното таксуване в условията на конкурентна пазарна икономика.
- Разработване на националното транспортно законодателство съобразно европейските норми и изисквания.
- Контрол над управлението на публичната държавна собственост и транспортната система.
- Определяне и контрол върху прилагането на техническите стандарти за планиране, проектиране, изграждане, поддържане и експлоатация на транспортната инфраструктура с оглед осигуряване на безопасност за потребителите, еднородност и техническа съвместимост на мрежите.
- Организация на готовността на транспорта за работа в условия на кризи и за транспортно осигуряване на отбраната.
- Осигуряване изпълнението на ангажиментите, произтичащи от двустранни и многостранни държавни споразумения.
- Съгласуване на регионалното развитие и това на транспорта.
- Управление на човешките ресурси в транспортния сектор, включително въвеждането на европейски стандарти за подготовка на кадри.

По силата на чл. 25, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт, държавата участва във финансирането на дейностите по изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура. Средствата се предоставят ежегодно чрез Закона за държавния бюджет под формата на капиталов трансфер, насочван приоритетно към обекти от национален интерес, за които не може да бъде осигурено финансиране по международни програми и фондове и под формата на субсидия за текуща дейност с общо и/или целево предназначение.

През 2015 г. е подписан нов петгодишен договор между Държавата и ДП НКЖИ. За по-добра оптимизация на дейността на Управителя на инфраструктурата и с цел оценяване на степента на изпълнение на поставените ѝ цели и задачи в Договора са въведени обективно измерими показатели, чрез които Управителят се задължава:

- да изгражда, поддържа и развива железопътната инфраструктура в съответствие с годишната програма по чл. 3, ал. 1, т. 2 от Договор ДА-2/29.12.2015 г.;
- чрез реализиране на проектите за модернизация на инфраструктурата в съответствие с тяхната приоритетност да подобрява качеството на железопътната мрежа и повишава скоростите за движение в ремонтираните участъци;

- да осигурява възможно най-ефективно използване на инфраструктурния капацитет, като се стреми да минимизира ограниченията в него и при необходимост разработва програма за подобряването му и др.

За прилагане на политиката за приоритетно развитие на жп транспорт и с оглед отчитане на основните принципи при финансиране на жп предприятия, ЕК публикува „Ръководни насоки на общността за държавните помощи на жп предприятия“. Следването на тази политика и ръководните насоки е свързано с:

- Дългосрочно програмно бюджетирание за жп транспорта, което е гаранция за устойчивото му развитие и спазването на транспортната политика на ЕС.
- Създаване условия за равнопоставеност на отделните видове транспорт, чрез отчитане на социалните и стратегически функции на железопътния транспорт, изразено в увеличени инвестиции в жп инфраструктура.
- Въвеждане на Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) в съответствие с изискванията на ЕС чрез осигуряване на средства от държавния бюджет за тяхното прилагане извън договорените по проекти отсечки от „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа.
- Въвеждане на интелигентни транспортни системи (ERTMS) за автоматично управление движението на влаковете, което води до повишаване сигурността на превозите и телематични приложения за пътнически и товарни превози, и до повишаване на безопасността, производителността и конкурентоспособността на железопътния транспорт.
- Повишаване качеството и сигурността на пътническите превози чрез осигуряване на средства за закупуване на нови и ремонт на пътнически влакове.
- Пълно прилагане на европейските регулации в автомобилния транспорт чрез въвеждане на екологични такси за автомобилния транспорт, забрана за движение на тежкотоварните автомобили в определени дни и часове от денонощието, допълнителни стимули за използване на комбиниран транспорт, съгласуване на разписанията и др.
- Гарантиране дългосрочното финансиране на жп инфраструктура за текуща поддръжка и експлоатация, на база ясни правила за тяхното ефективно разходване и постигнати резултати, без ежегодни корекции.

Предимства от прилагането на тази политика:

- Ръст на транзитните и вътрешни превози и оттам ръст на приходи на жп предприятия, респективно намаляване на необходимите средства от ДБ.
- Осигуряване на средства от ЕК за развитие на жп сектор в Република България, които покриват повече от 50% от необходимите средства за неговото модернизиране.
- Намаляване на разходите на обществото и публичните власти, в резултат на използването на жп транспорт, от подобряване на околната среда, намаляване на инцидентите по пътищата, намаляване на разходите за пътища и др.
- Осигуряване изпълнението на социалните функции на държавата за осигуряване на достъпен транспорт за всички граждани.
- Косвена подкрепа на частния бизнес, свързан с модернизацията на железопътния транспорт, осигуряващ данъчни постъпления за ДБ.

Резултати:

- Конкурентна българска железница, интегрирана и оперативно съвместима с европейската.
- Модернизирана и поддържана жп инфраструктура, допускаща скорости от 120-160 км/ч, с гарантирана безопасност и сигурност на превозите.

- Подновен подвижен железопътен състав, предпочитан от потребителите.
- Достигане на високо качество на жп транспортна услуга на 50% по-ниска цена, поради използване на фондове от ЕС.

Република България е част от европейската транспортна система, част от общоевропейския транспортен пазар. Това определя съдържанието на политиката в железниците не само по отношение на хармонизацията на законодателството и оперативната съвместимост по направленията на Трансевропейската железопътна мрежа, но и в областта на:

- устойчивото развитие на железниците;
- конкурентоспособността и технологичния капацитет;
- новите правила за достъп и ползване на железопътната инфраструктура;
- инвестиционната политика в модернизацията и развитието на железопътната инфраструктура и транспортните технологии;
- качество на предлаганите железопътни услуги.

4.2 ДЪРЖАВНО ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ

Политиката в областта на транспорта е насочена към развитие на базисната транспортна инфраструктура, повишаване на качеството на предлаганите транспортни услуги и устойчивото развитие на транспорта. Основни приоритети са осигуряването на високо ниво на безопасност и сигурност, стимулиране използването на обществените видове транспорт и програми за промяна в разпределението по видове транспорт с цел намаляване на вредното въздействие на автомобилния транспорт. Ангажираността на държавата към бъдещото развитие на устойчив транспорт е съобразена с нарастващата загриженост за опазване на околната среда, като се насърчава развитието на по-екологосъобразните видове транспорт и се прилага балансиран подход при използване на техния потенциал.

Субсидия за ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“

Размерът на финансирането се определя в рамките на дългосрочен договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, от една страна, и ДП НКЖИ от друга страна. Средствата за субсидии са предвидени за осигуряване на дейностите по текущото поддържане и експлоатацията на железопътната инфраструктура. В Средносрочната бюджетна прогноза за периода 2020-2022 г. е предвидено средствата за субсидии да се запазят на равнището им от 2019 г. – по 145 млн. лв. на година.

Капиталови трансфери за ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“

Със средствата за капиталови трансфери се финансират проектите от железопътната инфраструктура, за които не се осигуряват средства от Европейски и структурни инвестиционни фондове. Капиталовите трансфери се насочват за поддържане на техническото и експлоатационното състояние на съществуващата железопътна инфраструктура и съоръженията по сигнализация и безопасно управление на превозната дейност. През периода 2020-2022 г. е предвидена възможност част от капиталовите трансфери да се насочват и за осигуряване на собствения принос на бенефициента – Национална компания „Железопътна инфраструктура“ по Механизма за свързване на Европа, както и към възстановяване на предоставената временна финансова помощ на предприятието в изпълнение на ПМС № 62/2016 г. за одобряване на допълнителни плащания от централния бюджет по бюджета на МТИТС за 2016 г. за приключването на инвестиционни проекти на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.

В Средносрочна бюджетна прогноза за периода 2020-2022 г. се предвиждат средства за капиталови трансфери от държавния бюджет в размер на 120 млн. лв. на година и запазването им на равнището от 2019 г. Разпределението на средствата в рамките на отделните години от

периода 2020-2022 г. следва да се осъществява в съответствие с провежданата от МТИТС политика по отношение на железопътната инфраструктура и предвидените мероприятия и дейности в Годишните програми за изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура.

5 КАЧЕСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

5.1 СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА

Производственият капацитет на ДП НКЖИ в качеството ѝ на единствен управител на железопътна инфраструктура в Република България е 28 000 хил. влаккилометри за товарни превози и 35 000 хил. влаккилометри за пътнически превози. Средната използваемост на капацитета в последните няколко години е около 66%. Само в определени железопътни участъци и линии се достига до запълване на капацитета и то поради извършване на ремонти на железния път и другите съоръжения. Този капацитет се осигурява от железопътната инфраструктура, чието състояние има следната характеристика:

Железопътните линии (включително и попадащите в „основната“ и „широкообхватна“ Трансевропейска транспортна мрежа) в по-голямата си част са строени преди много години с геометрични параметри, долно строене и съоръжения за скорости до 100 км/ч. Удвоените през последните 20-30 години участъци също са с ограничени скорости поради геометричните им параметри, състоянието на долното строене, съоръженията и коловозното развитие в гарите. Общата дължина на участъците по главните жп линии с нарушен междуремонтен цикъл е над 30% от общата експлоатационна дължина, а ограниченията на скоростта са около 4% от общата експлоатационна дължина.

Основни параметри на железопътната мрежа на ДП НКЖИ

- Общата разгъната дължина на железния път – 6 460 км, в т.ч.:

– Единични жп линии с нормално междурелсие (1435 мм)	– 3 905 км;
– Двойни жп линии с нормално междурелсие	– 990 км;
– Гарови коловози с нормално междурелсие (1435 мм)	– 1 413 км;
– Единични жп линии теснопътни (760 мм)	– 125 км;
– Гарови коловози теснопътни	– 13 км;
– Гарови коловози с широко междурелсие (1520 мм)	– 15 км.
- 757 бр. прелези;
- 186 бр. тунели с обща дължина 47,9 км;
- 995 бр. жп мостове с обща дължина 43,1 км по нормалните железопътни линии;
- Над 6 300 броя железопътни стрелки.

Един от основните приоритети на ДП НКЖИ е осигуряване на безопасност на превозите и сигурността на движението на влаковете по цялата мрежа, като за реализацията му са необходими мероприятия за поддържане на железния път и съоръженията. За изпълнението на необходимите дейности, Управителят на инфраструктурата определи своите приоритетни действия по следните направления:

- I-ва жп линия – от сръбска граница до турска граница през Пловдив и Свиленград – част от коридор от основната TEN-T мрежа „Ориент/Източно-Средиземноморски“;
- II-ра жп линия – София – Мездра – Горна Оряховица – Варна – част от основната TEN-T мрежа;
- III-та жп линия – Илиянци – Карлово – Зимница – Карнобат – Варна фериботна;
- IV-та жп линия – граница – Русе пътническа – Горна Оряховица – Стара Загора – Димитровград – Подкова – част от основната TEN-T мрежа;
- V-та жп линия – София – Владая – Перник – Радомир – Кулата – част от коридор от основната TEN-T мрежа „Ориент/Източно-Средиземноморски“;
- VI-та жп линия – Радомир – Гюешево – част от основната TEN-T мрежа, важен трансграничен участък;

- VII-ма жп линия – Мездра – Видин – част от коридор от основната TEN-T мрежа „Ориент/Източно-Средиземноморски“;
- VIII-ма жп линия – Пловдив – Стара Загора – Карнобат – Бургас в участъка Пловдив – Михайлово – част от коридор от основната TEN-T мрежа „Ориент/Източно-Средиземноморски“;
- IX-та жп линия – Русе разпределителна – Каспичан;
- преструктуриране на жп възли София, Пловдив, Бургас във връзка с модернизацията на новите жп линии Пловдив – Свиленград – турска граница, Михайлово – Бургас, Пловдив – Септември и подобряване на интермодалността в градски условия.

По отношение на железния път се предвиждат следните дейности:

- Доставка на нова тежка пътна и лека железопътна механизация.
- Въвеждане на тежък тип релси (UIC 60) при подновяване на железния път.

Основен елемент на горното строене на железния път са релсите. С прилагането на по-тежък тип релси 60E1 се постига значително намаляване на напреженията и деформациите в релсите, траверсите и баластовото легло. С прилагането на този по-тежък тип горно строене се постигат по-ниски разходи за поддържане на железния път, свързани с удължаване на жизнения цикъл на релсите и траверсите и на сроковете между работата на тежката пътна механизация (пресяване и подбиване на баластовата призма).

- Увеличаване дела на безнаставовия релсов път, водещ до намаляване на разходите за поддържане на железния път и подобряване комфорта на пътуване.
- Обновяване на стрелковото стопанство чрез въвеждане на стрелки тип UIC 60 на стоманобетонна траверсова скара.
- Стартиране на програма за подобряване техническото състояние на жп тунелите по главните железопътни линии.

Очаквани резултати:

- Осигуряване на устойчив График за движение на влаковете и оптимизиране на броя на ограниченията на скоростта.
- Завишаване на скоростите на движение на влаковете чрез механизирано подновяване и механизирани среден ремонт на железния път.
- Мероприятия по отводняване и подобряване на носимоспособността на земното легло в участъци, където тя е нарушена.
- Доставка на най-необходимите резервни части и изпълнение на ремонти за поддържане на механизацията в добро техническо състояние.
- Подобряване на техническото състояние на някои от второстепенните железопътни линии, които имат статут на „рокадни“ за главните железопътни линии.

ДП НКЖИ ще се стреми осезаемо да подобри техническото състояние на железопътната инфраструктура – фактор, рефлектиращ и върху безопасността на превозите. С това ще се повишат не само търговските параметри на железопътната инфраструктурата, но и ще се намали броят на произшествията и щетите от тях. Основна цел е железопътните линии, попадащи в „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа, да отговарят на изискванията заложи в Регламент (ЕС) № 1315/2013. Към момента почти напълно изпълнени са изискванията за пълна електрификация, за нормално междурелсие от 1435 мм и за допустимо натоварване от 22.5 т/ос на железопътните линии от „основната“ мрежа. По отношение на електрификацията, почти всички направления от „основната“ мрежа са електрифицирани, с изключение на отсечките Радомир – Гюешево и Димитровград – Подкова. По отношение на показателите за скорост на движение от 100 км/ч, възможност за движение на влакове с дължина 740 м и пълно внедряване на ERTMS – Република България все още не отговаря в по-голямата си част от „основната“ мрежа на тези изисквания на Регламента, но в момента се

изпълняват и се планират за реализиране редица проекти по ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ, чрез които се цели да бъдат обхванати линиите от „основната“ мрежа, които да бъдат модернизираны така, че да отговарят на изискванията на Регламент (ЕС) № 1315/2013.

Техническото състояние на железния път и съоръженията към него, в т.ч. и на отделните елементи към него, към началото на 2019 г. е, както следва:

- Наличие на участъци от железопътната мрежа с почти изчерпани възможности за задържане на скоростите на движение и гарантиране сигурност и безопасност: в рамената Димитровград – Подкова по IV-та жп линия, Радомир – Кюстендил – Гюешево по VI-та жп линия, Русе – Каспичан по IX-та жп линия и др.
- Земното платно е с недостатъчна носимоспособност, което вследствие на динамичните натоварвания от подвижния състав води до значителни деформации. Липсва предпазен пласт, което води до интензивни деформации през летните сухи периоди, поради явяващите се големи пукнатини в короната на земното платно и изтичане на баласта в тях. На места липсва противозамръзващ пласт, което е предпоставка за интензивни деформации през пролетния сезон вследствие на размразяването.
- Наличие на голямо количество напукани стоманобетонени траверси и разбити гнезда за анкерния болт.
- В участъци от железния път, в криви с радиуси под 500 м, се наблюдава късане на тирфони, с което се създават предпоставки за увеличаване на междурелсието.
- Участъци от железния път с компрометирано скрепление.
- Използват се предимно релси втора употреба, които също са в количества, неотговарящи на необходимостите. Вследствие на това съществуват релси със сработване, близко до допустимото, откриват се голям брой дефектни, налице са и голям брой избуксувани и с вълнообразно износване релси.
- Влагането на нови железопътни стрелки е недостатъчно. В редица големи гари като Централна гара София, Пловдив, Стара Загора, Мездра, Синдел, Тулово, Дъбово и други са въведени намаления на скоростта, поради износване на стрелкови елементи.
- Основните проблеми при стоманени железопътни мостове са високата степен на корозия, изтичането на олово под лагерите, пукнатини по елементите на конструкциите, слаби или липсващи нитове, което отслабва връзките и изисква спешно отстраняване. Преобладаващата неизправност при масивните мостове е нарушената хидроизолация.
- Основни проблеми в състоянието на почти всички тунели са липса на хидроизолация, пукнатини в облицовката и влошено отводняване, поради лошо изпълнение на отводнителните канали.
- При средна проектна скорост 108,7 км/ч за главните жп линии, допустимата скорост по книжка-разписание за пътнически влакове е 91,6 км/ч, т.е. разликата от 17,1 км/ч е осезаема.

В периода 2020-2024 г. се планира изпълнението на ремонти по количества и стойности, съгласно информацията в Приложения №№ 2÷9. В тези приложения са отразени програмите, разработени от експлоатационните поделения, в които са показани необходимите средства за подновяване на железния път, за извършване на ремонти по главните жп линии и на тежката пътна механизация, за ремонт на мостове и тунели, за заздравяване на слабите места, за развитие на осигурителната техника и телекомуникациите и за развитието на енергостопанството. Основната цел при разпределението на средствата е необходимостта от привеждане на съоръженията на железния път в съответствие с изискванията на ЕС и въвеждането на Техническите спецификации за оперативна съвместимост.

5.2 СЪСТОЯНИЕ НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ

Основна дейност на Поделение „Сигнализация и телекомуникации” (СиТ) е насочена към профилактика, поддържане, модернизация на съществуващи и строителство на нови устройства и системи на осигурителната техника (ОТ), телекомуникациите (ТК) и електроснабдяването и енергийния контрол (ЕС и ЕК). Тези системи са основата на централизираното диспечерско управление, обективния контрол и безопасността на влаковото движение.

Осигурителната техника (сигнализацията) осъществява обективен контрол на местоположението на подвижния жп състав върху железния път, контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура и контрол и управление на скоростта на движение на влаковете.

Телекомуникационните съоръжения реализират всички видове съобщителни връзки в железопътната инфраструктура (служебни вътрешногарови, междугарови, диспечерски, влакови диспечерски радиовръзки, маневрени, телексни, селекторни) и пренос на данни.

Устройствата за електроснабдяване осигуряват непрекъснатото и ефективно електрозахранване на нетяговите консуматори в Управителя на инфраструктурата.

Един от основните фактори, оказващи негативно въздействие върху качеството на предлаганата от компанията железопътна услуга, е наличието в железопътната мрежа на Република България на голям брой неефективни и морално и/или физически остарели съоръжения и апаратура от различни технологии и поколения на ОТ, телекомуникациите и електроснабдяването. Разчетите показват, че за преодоляване на натрупаното в годините техническо и технологично изоставане, извън финансовите средства, предоставяни на Република България от европейските структурни и кохезионен фондове, са необходими ежегодни инвестиции за модернизация, рехабилитация и поддръжка на системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване в минимален обем от близо 50 млн. лв. от националния бюджет или от други финансови източници.

В последните десет години големи инвестиции в съоръжения и устройства на ОТ, ТК и ЕС и ЕК са извършени със средства по международни програми и държавно съфинансиране. Изградени са модерни осигурителни инсталации, телекомуникационно оборудване и съоръжения на електроснабдяването в обекти от национално значение като: Дунав мост 2: Видин – Калафат, Електрификация и реконструкция на жп линиите Пловдив – Свиленград и Свиленград – гръцка/турска граници. Извършва се обновяване на железопътната инфраструктура в участъци от жп линиите Пловдив – Бургас и София – Пловдив.

От 2009 г. до 2018 г. със средства от държавния бюджет са автоматизирани 128 бр. прелези.

Поделението извършва инженеринг, реконструкция и модернизация на телефонна кабелна мрежа и апаратура, като изпълнява всички европейски изисквания за оперативна съвместимост и безопасност на превозите. През последните години със средства от капиталов трансфер се изгражда и развива оптична мрежа средно по 70 км на година.

Планът за развитие на Поделение СиТ е показан подробно по години и обекти в хил. лв. с ДДС в Приложение № 10 – Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването в периода 20120-2024 г.

Осигурителна техника

Състоянието на осигурителната техника влияе пряко върху безопасността, качеството и ефективността на железопътната услуга. Безопасното движение на влаковете по железопътната мрежа се сигнализира (разрешава) чрез подаване на светлинни сигнали от светофори по скоростната или по обикновената сигнализация. Сигналните показания се регламентират от действащата нормативна база (Наредба № 58 на МТ от 2006 г.).

Действащите в момента общо 315 железопътни гари и разделни постове са съоръжени със следните средства на ОТ: Маршрутно-компютърни централизации МКЦ - 21 бр.; Релейни

централизации тип МРЦ – 175 бр.; Електромеханични централизации тип ЕМЦ – 33 бр. и Релейни уредби за ключови зависимости (РУКЗ) - 71 бр. Има 17 бр. гари без осигурителна инсталация, в които движението на влаковете се управлява чрез постоянни пултове (ПУ) за управление на входни светофори/семафори.

Преобладаващата част от устройствата на осигурителната техника са с изтекъл експлоатационен живот и не предоставят възможност за прилагане на съвременни технологии за контрол и управление на превозния процес (управление от диспечерски център).

Движението на влаковете в участъка Пловдив-Свиленград се осигурява от централизирани диспечерски системи в условия на редовна експлоатация.

От всички 757 на брой железопътни прелези, 519 броя са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза, както следва:

- автоматични прелезни устройства с бариери – 133 бр.;
- автоматични прелезни устройства със сигнализация – 265 бр.;
- електрически бариери в район на гара – 121 бр.

На 306 прелезни устройства са инсталирани шосейни светофари с трета бяла бавно мигаща светлина в съответствие на изискванията на чл. 24 от Наредба № 17 от 23.07.2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали.

Голяма част от автоматичните прелезни устройства са оборудвани с остарели датчици за установяване наличието на влак (къси електронни релсови вериги КЕРВ) и е необходима тяхната подмяна с оперативно съвместими системи с броячи на оси.

Участъците Подуяне - Белово и Оризово - Стара Загора (страна Пловдив) са съоръжени със система за автоматична локомотивна сигнализация EBICAB-700 (TSI CCS Annex B) – JZG 703 ниво 0, производство на Ericsson. Жп възел Пловдив, включващ ПОР (изток), гарите Тракия, и Филипово е съоръжен с ETCS ниво 1 – версия 1.2.0/1999 г. ALTRACS BDZ. Участъците Септември-Пловдив и Крумово - Свиленград са съоръжени със система ERTMS (ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice).

Действието на JZG 703 е прекъснато в междугарието Подуяне-Искър (за една година).

В процес на въвеждане в експлоатация съгласно изискванията на НАРЕДБА № 57 е участъкът Дунав мост 2 (Видин) – Видин пътническа – 16,314 км. ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d. Полевото оборудване е изградено.

Със система за автоматична защита на влаковете все още е оборудвана малка част от националната железопътна мрежа. Системата работи ефективно само при наличие на съответното бордово оборудване на локомотивите, преминаващи по тези линии.

За осигуряване безопасността на движението на влаковете в междугарията се използват системите: Релейна полуавтоматична блокировка, с която са съоръжени около 50% от жп мрежата; Релсови вериги за установяване наличието на влак (София-Септември и Твърдица-Шивачево); Броячи на оси (движението на влаковете се осигурява чрез автоблокировка без проходни сигнали).

В гара Калотина запад са въведени в експлоатация устройства за контрол на загрети букси, спиращи повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав. Подаваните данни са от информационен характер.

Въведени в експлоатация са 7 бр. детектори за горещи букси от система тип „Phoenix MB” на Signal & Sistem Technik GmbH. (Пловдив -Свиленград-Турска/Гръцка граница). Въведени в експлоатация са 2 броя двупътни системи „Check Point” за контрол на загрети букси, за дерайлирани колооси и динамична везна (Септември-Пловдив), като системата в междугарието Септември-Тодор Каблешков е съоръжена и със система за следене на товара и габарита на подвижния състав.

Със средства от държавния бюджет се планира изграждане на маршрутно-компютърни централизации (МКЦ) от най-ново поколение в жп гари Синдел и Илиянци, а със средства по

европейски програми МКЦ в жп гара Горна Оряховица и жп възел Дупница. В бъдеще време това ще осигури възможност за телеуправление само от едно работно място в посочените гари, което изключително ще облекчи работата на експлоатационния персонал от службите по движението. Новоизградените МКЦ ще осигуряват маршрутно придвижване на влаковете и маневрените състави съобразно коловозните развятия и технологията на работа в гарите. Ще се подобрят технологичните възможности за работа в експлоатационните пунктове. МКЦ ще се проектира със система за самодиагностика, чрез която ще се изявява предотказното състояние на елементите на централизацията, ще се контролират всички откази, като информация за това се извежда на работното място на дежурния електромеханик.

Планира се изграждане на диспечерски централизации на гари, съоръжени с МРЦ в участъци: София – Карлово. Автоматизираната система за диспечерско управление на движението на влаковете ще позволи осъществяване на ръководството на движението на влакове и други железопътни возила (с електрическа или автономна тяга), използвайки съвременните информационни технологии, средствата на микропроцесорната, електронната и телекомуникационна техника и с нейната реализация ще се решат следните задачи:

- концентрация и интеграция на диспечерското управление на движението в регионални диспечерски центрове в София и Пловдив;
- автоматизация на функциите на диспечерското управление, диспечерския контрол и моделиране на движението на влаковете, както и други функции.

Морално остарелите и трудни за поддържане ЕМЦ ще бъдат подменени с МРЦ типове ЕЦ-М и МН-70 в жп гари Своге, Бов, Плевен, Раднево и Червен бряг.

В участък Карлово – Зимница за контрол на фактическата свободност/заетост на железния път, както в района на гарите, така и в прилежащите им междугария, се планира подмяна на релсови токови вериги тип импулсни, с броячи на оси.

Резултатът от всички планирани инвестиции в системата за сигнализация (гарови централизации, оборудване за осигуряване на движението в междугарията, пресъоръжаване на прелезите и тяхната модернизация) ще бъде: високо ниво на безопасност на превозите; достигане на максимална пропускателна способност; подобряване на управлението на влаковото движение и реален икономически ефект от снижаване на разходите за експлоатация.

Телекомуникации

Телекомуникационните съоръжения реализират всички видове съобщителни връзки в железопътната инфраструктура – служебни вътрешногарови, междугарови, диспечерски, влакови диспечерски радиовръзки, маневрени, телексни, селекторни и други.

Общото състояние на телекомуникационната мрежа като цяло е добро. Ново изградените през последните години оптични кабели мрежи и цифрови системи по ОПТ и с национално финансиране – Проект 4 са в отлично техническо състояние. Напълно отговарят на всички съвременни стандарти на EN, ETSI, ITU и покриват изискванията на ERTMS/ETCS. Медните телекомуникационни кабели – магистрални и вътрешно гарови са тотално амортизирани и подложени на непрекъснати посегателства и кражби, както и на постоянни увреждания. Те са със силно нарушени технически параметри, съгласно констативните измервателни протоколи и реално застрашават надеждността на всички системи, работещи по тях. Аналоговите преносни системи, както и аналоговите телефонни централи от 3-та равнина са с изтекъл амортизационен ресурс, морално и технически остарели и не отговарят на съвременните изисквания за телекомуникации – те са в експлоатация от 70-те и 80-те години на миналият век, тоест повече от 40 години.

По-долу е показана карта на железопътната мрежа на Република България, като в зелен цвят са оцветени изградени трасета на оптични кабели, а в син цвят предстоящи за изграждане трасета на оптични кабели в средносрочен план.

Фигура № 4



Медният съобщителен кабел и преносната среда (телекомуникационна кабелна мрежа) постепенно се подменят с оптични кабели, които са близо 1190 км, или около 50% от необходимото покритие на жп линии. Така не само ще се гарантира безопасност за работа на осигурителните системи, но и ще се намалят кражбите на меден кабел, респективно разходите за подмяна и рисковете от спиране на движението, поради липса на осигурена преносна среда. Все още по второстепенни участъци от жп линиите има въздушни телефоно-телеграфни линии с крайно ограничен капацитет.

Мрежа за предаване на данни (МПД), състояща се от 4 главни възела, свързани помежду си. В участъци с изграден оптичен кабел и цифров пренос се осъществяват съвременни услуги за пренос на данни със скорости 2 MBit/s, 10 MBit/s, 100 MBit/s и 1 GBit/s.

Специалните диспечерски системи са предназначени основно и само за нуждите на ДП НКЖИ – да осигурят гласовата комуникация между диспечерите и дежурните ръководители в гарите, осъществяващи ръководството по координация и управление движение на влаковете. Използват се от звената, заети с непосредствената експлоатация и поддръжка на жп линиите и осигурителната техника. Специалните диспечерски системи са изградени независимо от общослужебната телекомуникационна мрежа, съгласно изискванията на държавните нормативни документи и европейски стандарти ERTMS. Повечето са от 60-те и 70-те години на миналия век, руски тонални диспечерски системи.

ДП НКЖИ има изградени специализирани влакови радио-диспечерски и маневрени връзки. Диспечерските аналогови радио връзки работят в честотен диапазон 450 MHz и са предназначени и устроени основно само за връзка на локомотивните машинисти със съответните влакови диспечери и дежурни ръководители движение в даден участък. Освен разходите за поддръжка и експлоатация, за работата им е необходимо ежегодно заплащането на лицензионни такси за използван радио-честотен спектър. Маневрените радио връзки, работещи в честотен диапазон 150 MHz са предназначени за осигуряване маневрената дейност в района на гарите. По железопътната линия София – Свиленград, намираща се на европейски коридори е изградена система за цифрови радио връзки по стандарт GSM-R, в съответствие с изискванията за тези коридори. От м. септември 2018 г. е в сила четиригодишен договор „Споразумение за ниво на обслужване (SLA – Service Level Agreement) – предоставяне на

техническа помощ при осъществяване на експлоатационната поддръжка на цифрова мобилна радио комуникационна мрежа GSM-R в жп участъка София – Пловдив – Свиленград“. Сумата за предоставяне на основните услуги по договора като комплексна ежемесечна абонаментна такса през първия двугодишен период е в размер на 224 782 лв. с ДДС, а през втория двугодишен период 274 733 лв. с ДДС.

Телефонните централи са общо 58 броя, от които 30 бр. цифрови и 28 бр. електромеханични и с общ капацитет 26 000 абоната.

Прилагат се системите за видео наблюдение на 42 бр. прелези и 49 бр. приемни здания, административни и производствени сгради, тягови подстанции, слаби места на железния път и тунели.

В краткосрочен и средносрочен план предстои доставка на телекомуникационни кабели и оборудване, подмяна на въздушни линии и на аналогови автоматични телефонни централи – тип АТСК с цифрови, изграждане на системи за охрана и видеонаблюдение на обекти и съоръжения.

В дългосрочната инвестиционна програма на Поделение СиТ се предвижда изграждане на оптични кабелни мрежи и цифрови преносни системи по главните жп линии, които да заменят неефективната телекомуникационна кабелна мрежа изградена с медни кабели и аналогов пренос. Целта е изграждане на оптичен пръстен, обхващащ всички големи гари на територията на страната и възможност за голям обем пренос на данни. С изграждането на цифрова преносна система ще се постигне осигуряване на всички необходими, определени в специфичната нормативна уредба на ДП НКЖИ телекомуникационни връзки и ще се обезпечи работата на системите за осигурителна техника и за телеконтрол и управление на енергетичните обекти.

Планирано е проектиране и изграждане на оптични връзки и телекомуникационно оборудване на близо 1 000 км по протежение на железния път в участъците: София – Мездра – Червен бряг; Русе-Каспичан; Русе разпределителна – Бяла; София – Карлово – Пловдив; Симеоновград – Нова Загора; Разменна – Волюяк; Величково – Карнобат; Горна Оряховица – Стара Загора; Михайлово – Димитровград и Карлово – Тулово.

Предвижда се в перспектива, при осигуряване на финансиране, проектиране и изграждане на GSM-R система в участъците Русе – Горна Оряховица; Горна Оряховица – Каспичан; Мездра – Горна Оряховица.

Електроснабдяване и енергиен контрол

Предмет на дейност „Електроснабдяване и енергиен контрол“ е поддръжка, ремонт и ново строителство на съоръженията за електроснабдяване, които осигуряват електрозахранване на системите за сигнализация и телекомуникации пряко влияещи на безопасността на движение на влаковете. В обхвата на системата е отоплението на железопътни стрелки, пилонно и перонно осветление, осветление на работни площадки, електроснабдяване на приемни здания и технически сгради, и електроснабдяване на площи, сгради и помещения, отдадени под наем, в т.ч. вътрешни сградни инсталации, осветление и т.н.

Поделение СиТ поддържа: 294 бр. трафопоста 20 (10) kV/ 0.4 kV, 714 бр. желязо-решетъчни пилони с монтирани осветителни тела, въздушни и кабелни линии СрН и НН (медни, алуминиеви и маслени) с приблизителна дължина около 2 400 км; разпределителни уредби СрН, разпределителни уредби НН, разпределителни касети, разпределителни и електромерни табла.

Паралелно с дейностите по поддръжка на апаратурата и съоръженията за електроснабдяване, чрез системите за енергиен контрол се осъществява контрол и отчет на консумацията на електроенергия.

Преобладаващото оборудване за електроснабдяване, експлоатирано в момента е морално и физически остаряло, с изтекъл експлоатационен ресурс и с повишени загуби на електрическа енергия.

Част от сградите, в които се намират трафомашини и оборудване са с амортизирани конструкции, което създава предпоставки за течове и нерегламентирано проникване на външни лица.

Част от кабелните линии свързващи трансформаторите с разпределителните уредби и оттам с различни консуматори са физически остарели с влошени параметри. На някои места има маслени кабели положени през седемдесетте години. Тези фактори оказват влияниия на сигурността и качеството на електрозахранването със съответните негативни последици.

Съоръженията за отопление на стрелки се модернизират в участъците от жп линиите, на които се извършва реконструкция и модернизация.

В по-голямата си част и осветлението в района на железопътните гари е физически и морално остаряло. Масово използваните осветителни тела в момента са натриеви и живачни с неефективна оптична система и светлоразпределение.

Осветлението в чакалните и сградния фонд, електроинсталациите НН, главните разпределителни и разпределителни табла на местата, където не е извършена ремонтна дейност са в незадоволително състояние.

С цел намаляване на разходите за електроенергия и поддръжка в програмния период приоритетно е заложено на:

- Обновяване на външно осветление на жп гари с енергоспестяващи (LED) осветители;
- Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове;
- Обновяване и подмяна на маслени кабели СрН и НН;
- Преустройство на системите за електрическо отопление на жп стрелки;
- Подмяна на разпределителни и електрически табла СрН и НН;
- Доставка на високоволтови измервателни уреди за лаборатории тип Б;
- Доставка и монтаж на фотосоларни панели за собствени нужди.

5.3 СЪСТОЯНИЕ НА ЕНЕРГИЙНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ

Подделение „Електроразпределение“ (ЕРП) ръководи и организира дейностите по разпределяне на електроенергия, ремонт, поддръжане и експлоатацията на контактната мрежа и релсовите самоходни специализирани машини (РССМ), за ремонт и поддръжане на контактната мрежа, като създава условия за осигуряване на надеждно, непрекъснато и качествено електрозахранване на подвижния тягов състав, както и на нетяговите консуматори, свързани с безопасността. Осигурява непрекъснато и качествено електрозахранване на контактната мрежа, чрез поддръжане на висока степен на техническа готовност на съоръженията.

Подделение ЕРП експлоатира и поддържа съществуващите трансформиращи, комутационни и преносни съоръжения, като създава и одобрява технически изисквания за изграждане и обновяване на нови съоръжения. Целта е непрекъснато и ефективно трансформиране и транспортиране на тягова електрическа енергия до специфичните потребители на услугата за разпределение на тягова електрическа енергия, срещу заплащане по регулирани цени определени от Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР).

На основание разпоредбите на чл. 21, ал. 1, т. 8 и чл. 30, ал. 1, т. 15 от Закона за енергетиката цената за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт подлежи на регулиране от Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР), както и съгласно Наредба № 1 от 14.03.2017 г. на КЕВР за регулиране на цените и Указания на КЕВР за образуване на цената за разпределение на тягова електрическа енергия през разпределителните мрежи на железопътния транспорт. След влизане в сила на

предложената методика при преминаване в електрифицирани железопътни линии ще се прилага:

- такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, която е извън цената за тягово разпределение и ще се изчислява, съгласно Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с ПМС № 92 от 2012 г., изменена и допълнена с ПМС № 283 от 14.11.2019 г., в сила от 19.11.2019 г.;

- цена за разпределение на тягова електроенергия, която ще се одобрява от Комисията за енергийно и водно регулиране и ще се изчислява, съгласно Наредба №1/14.03.2017 г.

Вземайки в предвид тези корекции на ценообразуващите елементи, КЕВР излезе с Решение № Ц-20 от 01.07.2019 г., публикувано на интернет страницата на КЕВР за цена за разпределение на тягова електрическа енергия за първата година от третия регулаторен период за ДП НКЖИ, която е в сила от 01.07.2019 г.

За минимизиране прекъсванията на движението и за подобряване експлоатацията на мрежата в програмата на поделението са предвидени обекти за ремонт на контактна мрежа в участъците за ремонт на железния път, които ще се финансират от частта на инфраструктурните такси за минимален достъп.

Енергийните съоръжения, експлоатирани от поделение ЕРП, са тяговите подстанции и контактната мрежа.

Тяговите подстанции са съвкупност от електрически машини и апарати, които служат за трансформиране и разпределение на електрическата енергия. Те се захранват от електропреносната мрежа с линейно напрежение 110 kV, което чрез тяговите трансформатори се понижава на 25 kV (номинално напрежение) и честота 50 Hz.

Тяговите подстанции са разположени на територията на цялата страна, като структурно са обособени също на териториален принцип и са общо 54 на брой, с обща инсталирана мощност 1 186 MW.

Контактната мрежа представлява специална електропреносна мрежа, която пренася електрическата енергия от тяговите подстанции до тяговия електрически подвижен състав и я предава чрез непосредствен контакт с неговия токоприемник. Захранването на контактната мрежа с електрическа енергия се извършва от тяговите подстанции чрез така наречените захранващи фидери (въздушни проводници). Електрическата енергия, след като мине през тяговите двигатели на електрическия подвижен състав, се връща обратно по релсовия път и през земята. Релсовият път се свързва с тяговата подстанция чрез обратните фидери. По този начин веригата за протичане на тяговия ток се затваря. Контактната мрежа, захранващите, обходни и обратни фидери образуват тяговата мрежа на електрифицирания участък. Разгънатата дължина на контактната мрежа към м. март 2018 г. е 4 717 км.

Голям процент от контактната мрежа е в експлоатация над 45 години, при срок на експлоатация 25–30 години, което определя и неотложната ѝ подмяна. Незадоволително е състоянието на носещите и контактни проводници, поради наличие на много допълнителни ремонтни връзки, изменение на стандартите за височинна геометрия на мрежата, износване на контактните проводници, нарушено антикорозионно покритие на металните стълбове и конзоли носещи контактната мрежа и др.

Контактната мрежа се поддържа в непрекъснато работно състояние от оперативни енергийни диспечери и аварийно-ремонтен персонал в подрайони по експлоатацията (ПЕ). Работните средства за поддръжка на контактната мрежа са релсовите самоходни специализирани машини.

Оперативната територия на енергийните диспечери е територията на една енергосекция, към която принадлежат определен брой тягови подстанции и ПЕ. Страната е районирана на три енергодиспечерски района и се обслужва от три енергосекции. Енергодиспечерските райони са свързани технологично с железопътната мрежа и работата на оперативни диспечери, управляващи движението на влаковете.

Цели на поделение ЕРП**✓ Тягови подстанции**

Основни видове дейности при осъществяване на предстоящи проекти са:

- Подмяна на съоръженията на тяговите подстанции, изграждане на система за телеуправление.
- Централизирано управление на съоръженията за тягово енергоснабдяване от енергодиспечерите и подобряване оперативността при експлоатация им от съответните енергодиспечерски участъци.
- Повишаване надеждността на захранване на контактната мрежа, респективно електрическият 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, чрез модернизация на тяговите подстанции и електрическият подвижен състав, като съставен елемент на структурна подсистема „Енергия”, в съответствие с изискванията на Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на ЕС.
- Повишаване пропускателната способност на съответните жп участъци и създаване предпоставки за по-пълно изпълнение графика за движението на влаковете, изпълнение изискванията по отношение на новия електрически подвижен състав, за поддържане нивото на напрежение в контактната мрежа в строго определени граници.
- Осигуряване повече време за работа по съоръженията на контактната мрежа от персонала на подрайоните по контактната мрежа.
- 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.).
- Намаление на персонала, зает с експлоатацията на тягови подстанции, поради безотказната работа на съвременните съоръжения и липсата от възможност за профилактични изпитания (комплексната разпределителна уредба е херметически затворена и съоръженията разположени в нея, не се нуждаят от профилактични изпитания).

✓ Контактна мрежа

С изпълнението на реконструкция, модернизация и внедряване на нови технологии за контактна мрежа в енергийната система на ДП НКЖИ ще се постигне:

- надеждност и безотказност на контактната система;
- подобряване състоянието на съоръженията;
- привеждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (ТСОС и произтичащите от тях стандарти и европейските норми).

Разходите за планови и аварийни ремонти също ще бъдат силно намалени, поради сигурността, безотказността и дълготрайността на комутационните и измервателни апарати от ново поколение.

Инвестиционни намерения 2020-2024 г.

Общият размер на планираната инвестиция за пет годишния период 2020-2024 г. за модернизацията на контактната мрежа, тяговите подстанции, механизация и сгради, се предвижда да бъде в размер на 226,585 млн. лв. с ДДС, от които собствени средства – 57,660 млн. лв. с ДДС, инфраструктурни такси /преки разходи за инвестиции в контактната мрежа/ – 135,215 млн. лв. с ДДС и капиталови трансфери – 33,710 млн. лв. с ДДС.

✓ *Модернизация на тягови подстанции*

От общо съществуващите 54 бр. тягови подстанции на територията на железопътната инфраструктура, 19 броя са модернизирани, на 23 бр. е изградена система SCADA за управление на съоръженията им. Остават за модернизация 35 бр. подстанции, от които две са в процес на изпълнение. Тези подстанции са построени преди повече от 30 години, съоръженията им са с ниска надеждност. С дежурен персонал са 31 бр. подстанции.

Целта на поделение „Електроразпределение“ е да извърши модернизация на съоръженията в тяговите подстанции чрез подмяната им с възможност за свързване към преносна оптична комуникационна среда или безжична комуникация за изграждане на система за телеуправление и телесигнализация и постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на ЕС, в съответствие с изискванията на Наредба № 57.

Осъществяване на видеонаблюдение и монтирането на сигнално охранителна техника както и постепенното изграждане на система за телеуправление SCADA на тяговите подстанции ще доведе до освобождаване или пренасочване на дежурния персонал в тези подстанции на друга работа в РП Енергосекциите.

Въведени са в експлоатация 23 броя системи за телеуправление и телесигнализация SCADA, която обхваща и прилежащите секционни постове на гореизброените подстанции. На 14 броя от въведените SCADA системи в подстанциите има изградена оптична връзка с диспечерския център от където се управляват.

- Модернизирани със средства по оперативни програми са тягови подстанции Волюяк, Алдомировци, Симитли, Ген Тодоров, Прослав, Първомай, Крумово, Димитровград, Свиленград, Симеоновград, Бургас, Карнобат, Нова Загора, Стара Загора и Ямбол.
- Модернизирани със собствени средства и средства от държавен бюджет са тягови подстанции Мездра, Завет, Бов, Пирдоп. В процес на преустройство са тягови подстанции Величково и Провадия, които ще се въведат в експлоатация през 2019 г.
- Със собствени средства се изгради SCADA система на тягови подстанции Честово, Славяново, Търговище, Дивдядово. На тези подстанции за периода 2020 г.-2024 г. ще се извърши модернизация и реконструкция, която обхваща всички съоръжения.
- За намаляване до минимум количествата реактивна енергия и да се запази този минимум, се монтираха и монтират динамични компенсатори на реактивна енергия в тяговите подстанции.
- Извършва се ремонт на тяговите трансформатори, общо за целия договор са 34 бр., които поетапно ще бъдат ремонтирани за срок от три години.

За периода 2020 г. - 2024 г. се предвижда със средства от държавния бюджет да се извърши модернизация на следните тягови подстанции:

- 2020 г. - 2022 г. - Варна и Разград
- 2021 г. - 2023 г. - Хитрино и Карлово
- 2022 г.- 2024 г. - Русе, Горна Оряховица, Кръстец
- 2023 г. - 2024 г. - Плевен, Дивдядово, Червена вода
- 2024 г. и след 2024 г. - Яворовец, Сливен, Славяново

Със собствени средства се предвижда изграждане на SCADA в жп участъка София – Дупница – Генерал Тодоров и модернизация на тягови подстанции Враца, Илиянци, Брусарци, Столник и Честово (по една тягова подстанция на година).

С модернизацията на тяговите подстанции ще се извърши и модернизация на прилежащи секционни постове, като за тях също се създава възможност за телеуправление.

С посочените проекти за обновяване на съоръженията в тяговите подстанции ще се изпълнят изискванията за създаване на условия за движение по железопътната инфраструктура на качествено нов електроподвижен състав. Ще се постигнат изискванията на стандарт БДС EN 50163 за ниво на напрежението и неговото автоматично поддържане в предвидените от стандарта стойности. Ще бъде изпълнено изискваното подобряване на характеристиките на тока в съответствие с Наредбата на КВЕР за качеството на електроенергията, връщана в националната енергийна система на страната от рекуперативно спиране на влаковете и намаляване на санкциите за наличие на реактивна енергия, генерирана в електроразпределителната мрежа на ДП НКЖИ.

С модернизацията на подстанциите ще се постигне икономия на труд за манипулации, които иначе се изпълняват ръчно. Ще се намали времето за отстраняване на аварии, както и техния брой, което ще доведе до икономия от амортизационни разходи и горива за специализираните машини.

Подновяване на контактната мрежа

Една от целите на поделение ЕРП до 2021 г. е електрификация на 83-та жп линия Нова Загора – Симеоновград.

Електрификацията на 83-та жп линия Нова Загора – Симеоновград се налага за осигуряване на оптимални условия за ползване на 7-ми международен товарен коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ на територията на Република България и предлагане на качествена услуга, в съответствие с изискванията на железопътните превозвачи за осигуряване на конкурентоспособен превоз на товари с железопътен транспорт между Западна Европа и Република Турция и близкия изток, като се цели да се привлекат товарите от автомобилния и морски транспорт.

Електрификацията включва открития път – 63 км и електрификация на коловозите в гара Любеново предавателна и гара Раднево.

Подновяването на контактната мрежа и съоръженията към нея в участъци извън оперативните програми, ще се финансира от инфраструктурни такси, които влизат в пакета за минимален достъп съгласно Методика за определяне на инфраструктурните такси. Намеренията са за подмяна на съществуващите биметални носещи въжета с бронзови, около 200 км на година и подмяна на 40 км на година контактен проводник.

Подменят се напукани, наклонени и силно амортизирани стълбове, които са предпоставка за аварийни ситуации и застрашаващи графика за движението на влаковете. Съгласно сключен договор през 2016 г. за подмяна на наклонени и силно амортизирани стълбове от общо 1 488 бр са подменени 750 бр. Обектът е преходен и ще приключи през 2020г.

В програмата на поделението са заложили обекти за ремонт и преустройство на контактната мрежа в участъци където се извършва ремонт и подновяване на железния път, като част от общи договори с Поделение „Железен път и съоръжения“, които се определят като преки разходи за контактната мрежа от пакета за минимален достъп.

Тези обекти ще стартират през 2019 г. и ще се изпълняват в периода до 2024 г. В частта контактна мрежа се изпълнява подмяна на стълбовна линия, носещи въжета, контактен проводник, свързващи възли и детайли, компенсиращи устройства, боядисване на железорешетъчни стълбове, ремонт на фундаменти и преустройство на контактната мрежа в закрити гари.

За периода 2020-2024 г. със собствени средства ще се рехабилитират сградите на подрайоните, тяговите подстанции, основните секционни постове.

5.4 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА

От голямо значение и с пряка зависимост за състоянието на железния път е състоянието на жп механизацията в условията на намаления персонал през последните години.

Техническото състояние на наличната жп механизация и автомобилния парк се характеризира с това, че е морално и физически остаряла, което изисква значителни средства за преустройство и ремонт.

Въпреки закупуването на нова механизация (единични бройки), сегашното състояние на съществуващата специализирана механизация е тежко, защото са вече амортизирани и с чести дефекти и изискват сериозни средства за ремонт и възстановяване. Доставените машини през периода 1996-2000 г. по „Проект за оздравяване на железницата“ са в експлоатация повече от 17 години и не отговарят на съвременните изисквания за поддръжка и ремонт на железния път.

Тежката пътна механизация, доставена по оздравителната програма, е в сравнително добро състояние. Гаранциите на тази механизация отдавна са изтекли и липсва подходяща сервизна база за ремонт и поддръжка. Фирмите с валиден сертификат за функция по поддръжане, съгласно Наредба № 59, чл. 62б, ал. 3, т. 2., са силно ограничени, което забавя много ремонтите и създават сериозни затруднения по своєвременното отстраняване на явили се повреди и извършване на средни ремонти. Необходимите резервни части за машините са изчерпани и липсата на такива води до значителни престои на някои от водещите машини.

С най-много проблеми са моторните влекачи работещи в железопътните секции, които се експлоатират много интензивно, произведени през 70-те години на XX век и не отговарят на съвременните изисквания.

Аналогично е състоянието и с подвижния железопътен състав, автомобилната и транспортна техника. Възрастта им е между 35÷60 години. Годишните разходи за доставка на резервни части, ремонтни дейности и поддръжане на тази технологично необходима техника възлизат на над 8,0 млн. лв.

Наличният автомобилен парк е 50% от необходимия, а наличният, с който разполагат поделенията, е много остарял, нефункционален, с ниска проходимост и голям разход на гориво. Това създава сериозни затруднения при извозване на работната сила, материалите и извършване на екстрени действия при овладяване на аварийни ситуации и природни бедствия.

Силно амортизираната техника изисква значителни финансови ресурси за доставка на резервни части, ремонтни дейности и ежедневно текущо поддръжане. По тази причина изостава навременното развозване и прибиране на жп материали и се затруднява своєвременното изпълнение на редица дейности по поддръжането и ремонта на железния път. Не са редки случаите, когато се удължава времето за възстановяване на движението при аварийни случаи поради липса на такъв специализиран транспорт.

Във връзка с влошаване на техническото състояние на влекачите тип ДГку, АГму и АДМ (всички са над 40 години), през периода 2020-2024 г. е необходимо да се доставят резервни части за около 4,5 млн. лв., специфицирани по видове и количества за да бъдат поддръжани машините в експлоатация. Ще бъдат извършени средни и аварийни ремонти на гореспоменатите машини за около 2,5 млн. лв.

В програмата на поделение ЖПС за периода 2020-2024 г. е предвидена доставка на нова специализирана механизация, която ще се доставя поетапно в годините и включва:

- Доставка на тежка железопътна механизация за среден ремонт на железния път включваща: баластопресевна машина, баластопланировъчна машина и траверсоподбивна машина;
- Доставка на железопътни моторни влекачи "лек тип" и "тежък тип" с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи;
- Доставка на един брой теснопътен влекач;
- Доставка на хидравлични багери с обратна кофа на автомобилен и железопътен ход за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях работни устройства, консумативи, специални

инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи оборудвани с косачка и хросторез;

- Доставка на един брой челен товарач тип "Фадрома" и кариерни самосвали за кариера Карлуково;
- Доставка на възстановителни средства тип Унимог с оборудване;
- Доставка на двупътни автомобили с талига, пета, платформа и краново устройство и хросторез;
- Доставка на специализиран автомобил с висока проходимост за превоз на работници и оборудване за ремонт на релсови самоходни специализирани машини (мобилни работилници);
- Доставка и монтаж на хидравличен кран стрелови ХИАБ оборудван с хидравлична станция и ДДВГ;
- Доставка на микробуси 8+2 места на двоен ход;
- Доставка на шина бус от 10 до 12 места на жп ход.

Механизацията за поддържане на енергийните съоръжения включва аварийни автомобили и релсови самоходни специализирани машини (РССМ). Поддържането и ремонтът на контактната мрежа се осъществява чрез 67 бр. РССМ.

Петнадесет броя (около 22%) от наличните РССМ са технически оборудвани, съответстват на актуалните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд и са в състояние да реагират адекватно при необходимост от замяна на елементи от контактната мрежа, на височина над 8 метра, както и отстраняване на растителност, на по – голямо разстояние от ос железен път. Гаранциите им са изтекли, но липсата на подходяща база за сервиз и ремонт създава затруднения по своевременното отстраняване на явилите се повреди. Наличните резервни части за същите са изчерпани, а липсата на такива води до значителен престой на някои от машините.

Специализираните машини оставени на „изживяване“ ще доведе до невъзможност за обслужване на част от контактната мрежа.

Новоелектрифицираните участъци от Пловдив до турска граница не са осигурени със специализирана механизация за поддържане на контактната мрежа – около 150 км контактна мрежа, която се поддържа от три новоизградени подрайона по контактна мрежа. За поддръжката на тези участъци се използват стари машини от съседни райони, което затруднява експлоатацията и увеличава времето за придвижване и отстраняване на възникнали повреди. За новоизградената контактна мрежа в района на Дунав мост 2 също трябва да се осигури 1 брой РССМ. Предстои и електрификация на 83-та жп линия – Нова Загора – Симеоновград и товарни коловози на гара Димитровград, за поддръжката на която мрежа ще е необходима специализирана механизация.

В програмата на поделение ЕРП за периода 2020-2024 г. е предвидена доставка на нова специализирана механизация, която ще се доставя поетапно в годините и включва:

- доставка на комбинирано (шосе-релси) товарно превозно средство за поддържане на контактна мрежа – 3 броя (по 1 брой за всяка Енергосекция);
- доставка на специализирана машина за изграждане, ремонт и поддържане на контактна мрежа – 15 броя (по 5 броя за всяка Енергосекция).

Експлоатационният автомобилен парк за поддръжка на осигурителна и телекомуникационна техника и съоръжения на електроснабдяване е недостатъчен, като близо 1/3% от автомобилите са амортизирани. Това създава сериозни затруднения при отстраняване на повреди, възникнали в резултат на посегателства, аварийни ситуации и природни бедствия. Недостатъчни са и товарните автомобили с кран за по-ефективна поддръжка на съоръженията. За извършване на надеждна и качествена профилактика е необходимо осигуряване на мобилни лабораторни коли за измерване на външни съоръжения /кабели и др./, в т.ч. за контрол и

проверка на радиочестотите за ВДРВ и GSM-R и мобилна измервателна и тестова апаратура за текуща поддръжка.

5.5 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД

ДП НКЖИ, в качеството си на управител на железопътната инфраструктура, стопанисва гари, спирки, разделни постове, сгради на железопътни участъци и четни помещения, сгради на маршрутно-релейни централизации, трафопостове, тягови подстанции, стрелкови кабинни и др. Голяма част от сградите са построени преди 1980 г. Необходимо е да се подобри обслужването, условията на труд, санитарно-хигиенните норми, да се осигури достъпност на лица с намалена подвижност, сградите да отговарят на изискванията за енергийна ефективност и привеждането им в съответствие с европейските директиви.

За подобряване на условията за ползване на железопътния транспорт, ДП НКЖИ извършва ремонтни дейности по приемните здания и техническите сгради, включващи: внедряване на енергоспестяващи мерки (саниране, подмяна на дограма и др.); осигуряване на безопасна експлоатация на съоръженията с високо напрежение, чрез отстраняване на течове; създаване на равни условия за достъп на лица в неравностойно положение (изграждане на подходи, рампи, санитарни възли).

На база планираните средства за Проект 20 „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания” в периода 2020-2024 г. е предвидено:

- През 2020 г. в проекта са предвидени довършване на ремонтните работи по преходния обект от 2019 г. – жп гара Айтос. През 2020 г. продължава изпълнението на преходните от 2019 г. ремонти по жп гари Ямбол, Септември, Шумен, Търговище, Червен бряг и изграждане на пасарелката в района на гара Каспичан.
- През 2021 г. продължава изпълнението на ремонтните работи по жп гара Септември, Ямбол, Търговище и Шумен. Планирано е приключване на ремонтните дейности по изграждане на пасарелката в района на гара Каспичан.
- През 2022 г. продължава изпълнението на ремонтните работи по жп гара Септември, Търговище, Шумен, Червен бряг и приключване на СМР по жп гара Ямбол.
- През 2023 г. продължава изпълнението на ремонтните работи по жп гара Септември, Търговище, Шумен и Червен бряг.
- През 2024 г. е предвидено да се довършат ремонтните дейности по жп гара Септември и Червен бряг, и продължаване на СМР по гари Шумен и Търговище.

С извършването на ремонтни работи по сградния фонд, ДП НКЖИ цели постигане на:

- ✓ осигуряване на нормални условия за пътуващите и работещите в гаровите комплекси – голяма част от тях са без отопление, с течове, без нормални санитарни възли;
- ✓ трайно отстраняване на течове върху съоръженията с високо напрежение за гарантиране безопасността на експлоатацията им;
- ✓ осигуряване на изискванията за противопожарна безопасност и енергийна ефективност;
- ✓ привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии.

5.6 СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ И ТЕРМИНАЛИ ЗА КОМБИНИРАНИ ПРЕВОЗИ

През последните години в Европа се утвърждава доминираща тенденция за предлагане на комбинирани транспортни услуги. Причините за това са много – все по-голямото натоварване на автомагистралите в резултат на увеличаващите се превози, замърсяване на околната среда, надеждността на жп транспорт при различните атмосферни условия, ефективността на комбинирания транспорт и др. Комбинираните превози създават

възможност за осъществяване на пълна логистична схема за доставка „от врата до врата“, което се явява и едно от основните желания на клиентите. Република България като част от европейската железопътна мрежа трябва да отговаря с възможности за предлагане на условия за развитие на комбинирания транспорт.

Ефективният интермодален транспорт, подкрепен от нови и подобрени терминали, има възможност да предостави значителни предимства в три области:

- Подобряване на цялостната транспортна ефективност и икономическото развитие.
- Намаляване на процента на нарастване на автомобилния товарен трафик, чрез предоставяне на допълнителни стимули за използване на железопътен и воден транспорт, посредством подобрени интермодални съоръжения.
- Стимулиране на устойчиво развитие на транспорта и екологична защита, чрез пренасочване на пътническия и товарен трафик от автомобилния транспорт към железопътния, който е по-екологичен вид транспорт.

Съгласно Регламент (ЕС) № 1315/2013 от 11 декември 2013 г. на ЕП и на Съвета на ЕС относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа, приоритетните инфраструктурни направления на българска територия за развитието на комбинираните превози, които са описани в Приложение II на Регламента, са следните:

- Линеини:
 - Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград;
 - Калотина – София;
 - София – Горна Оряховица – Варна;
 - Гюешево – София – Бургас/Варна;
 - Русе – Димитровград/София/Варна.
- Точкови:
 - Пристанища: Варна, Бургас, Лом, Видин, Оряхово, Свищов;
 - Интермодални терминали: София, Драгоман, Горна Оряховица, Пловдив, Русе, Силистра, Свиленград.

През 2011 г. са завършени и пуснати в експлоатация от външни на железниците фирми терминали в района на гарите Яна (Ecologistics) и Божурище (Schenker), което повлия върху концепцията на приетата стратегия и налага извършването на ново проучване и анализиране на необходимостта от изграждане на нови терминали в района на гр. София, съобразено с планираните мероприятия по проектите за жп линии София – Драгоман, София – Пловдив, София – Радомир и София – Видин.

При реализиране на проект „Изготвяне на инвестиционен проект (фази идеен и работен проект) и документация за избор на изпълнител за изграждане на интермодален терминал в гр. София“ с Изпълнител АЕКОВ и Възложител МТИТС се наложи промени, тъй като липсва подкрепа от браншовите и неправителствени организации и от Столична община по отношение на изграждането на терминал в гр. София на избраното място. Тези промени и обстоятелства бяха анализирани и беше взето решение да се направи ново проучване и обследване на необходимостта от нови терминали в района на гр. София, съобразено с планираните мероприятия за развитие на железопътната инфраструктура в региона.

С финансиране от държавния бюджет е изпълнен проект „Проектиране и изграждане на терминал за комбинирани превози при гара Драгоман“. В изпълнение на държавната политика за развитие на Ро-Ла превозите на територията на Република България, в района на гара Драгоман беше изградена терминална площадка за качване на влак на част от товарните автомобили, които се движат по направление Турция – Западна Европа – Турция. С реализирането на този проект са създадени условия за разтоварване движението на

магистралните пътища в Република България, което води до редица положителни резултати – намаляване замърсяването на вредните емисии за околната среда, намаляване на пътнотранспортните произшествия, намаляване на задръстванията и други.

С финансиране по ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. се изпълни проектът „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив“, който обхващаше изработване на технически проект и строителство на интермодален терминал (ИМТ). С Решение на МС от 16.08.2017 г., Правителството определи „Терминали“ ЕАД за концесионер на Интермодалния терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив. Концесионерът е избран след проведена открита процедура за предоставяне на концесия за срок от 27 години.

През 2015 г. с финансиране по ОПТ 2007-2013 г. беше изпълнен проект „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“, по който се извършиха всички подготвителни дейности за изграждането на ИМТ Русе. В обхвата на проекта бяха изпълнени: прединвестиционно проучване за определяне на нуждите от предлагане на услуги за интермодални превози; определяне на местоположение на терминалната площадка; изработване на генерален план, идеен проект, финансово-икономически анализ, подробен устройствен план и подготовка на отчуждителни процедури. Строителството на интермодалния терминал беше предвидено за реализация през текущия програмен период 2014-2020 г. със средства по ОПТТИ, но с оглед постъпили възражения относно целесъобразността за изграждането му, ДП НКЖИ се ангажира да проведе допълнителни проучвания за развитие на жп инфраструктурата по направлението Север-Юг (гр. Русе – турска и гръцка граници).

За Република България съществуват потенциални възможности за развитие на интермодални превози, свързани със следните предимства:

- Основните маршрути за вътрешни и международни контейнерни превози съвпадат с направленията на българските участъци, включени в Европейската спогодба за важни международни линии за комбиниран транспорт и съответните съоръжения (AGTC) и направленията от „основната“ и „широкообхватната“ TEN-T мрежа. През Република България преминава трасето на товарен коридор за конкурентоспособни товарни превози „Ориент/Източно-Средиземноморски“: Прага – Виена/Братислава – Будапеща – Букурещ – Констанца и Видин – София – Солун – Атина, който беше пуснат в експлоатация на 8 ноември 2013 г.
- Съществува регулярен и устойчив трафик на тежкотоварни автомобили от Република България и страните от Близкия изток към Европа, който позволява организирането на международни комбинирани превози на унифицирани транспортни единици, регламентиран срок на доставка, гарантиране потребителска стойност на стоките и стимулиращи цени.
- Не съществуват лимитиращи габаритни ограничения, свързани с тунели, мостове и др. при използване на подходящ подвижен състав.

Развитието на интермодалните превози е приоритет на националната транспортна политика в непосредствен и дългосрочен план. Целта е повишаване на ефективността на разходите и устойчивостта на транспортните дейности, а оттам и подпомагане на конкурентоспособността на националната икономика.

5.7 СЪСТОЯНИЕ НА СРЕДСТВАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ, СИГУРНОСТ И ОТБРАНИТЕЛНО-МОБИЛИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ ПРИ БЕДСТВИЯ И КРИЗИСНИ СИТУАЦИИ

Чрез жп транспорт се изпълняват не само социални, но и стратегически функции на държавата, които намират израз в ситуации на бедствия, терористични действия и военни конфликти. Влаковете са единственият надежден транспорт в случаи на снеговалежи, затрупвания, наводнения, промишлени аварии и др., и са в състояние да достигнат засегнатите

райони на страната и да доставят необходимите хуманитарни помощи или строителни материали.

За подготовката за работа във военно време са изготвени **План за привеждане от мирно на военно положение** и **План за свързките във военно време**. Изготвена, утвърдена и въведена в действие е система за оповестяване при привеждане от мирно на военно положение. Обезпечено е управлението на движението на влаковете при военно време от специално оборудвани Оперативни сектори (ОС). За стабилизиране на свързочните възможности на пунктовете за управление (ПУ) и оперативните сектори е заложена подмяна на магистралните кабели с оптични, вкл. и необходимите крайни устройства за два обекта. Изграден е резервен диспечерски център за работа при кризисни условия.

В съответствие с Указания на МТИТС от м. юни 2014 г., за всички поделения на ДП НКЖИ като юридическо лице с възложена военновременна задача, са разработени военновременни планове, осигуряващи кадрово и финансово работата им във военно време.

В ЦУ и всички поделения са разработени планове за отбранително мобилизационна подготовка.

При извършвани месечни и годишни проверки на регистратурите за класифицирана информация по спазване на физическа, документална и информационна сигурност в регистратурите, не е установен нерегламентиран достъп или нарушение на мерките за защитата на класифицираната информация. Извършва се постоянен мониторинг и контрол съгласно чл. 130 от Правилника за прилагане на закона за защита на класифицираната информация. Изготвен е Анализ на риска, съгласно който всички мерки за защита на класифицираната информация са спазени и остатъчната заплаха се свежда до нейното допустимо проявление, т.е. природни бедствия или външни фактори, които не биха могли да бъдат предвидени (за защита на класифицираната информация в извънредни кризисни ситуации, включително и от военен характер, в ДП НКЖИ има създадена необходимата организация за преминаване на сценарийно управление).

В изпълнение на Националната стратегия за намаляване на риска от бедствия за периода 2014-2020 г. усилията на поделенията са насочени към усъвършенстване на управлението и координацията в дейностите по понижаване на риска от бедствия и повишаване устойчивостта на обектите от железопътната инфраструктура. Осъществената превантивна дейност по поделения, е както следва:

- ✓ **Железен път и съоръжения:** Извършва се обезопасяване на слаби места чрез обрушване, полагане на предпазни мрежи и укрепване на скални откоси, неотложни мероприятия за отводняване на железния път, изграждане на дренажни системи в жп тунели. Предприети са процедури за проектиране в определени железопътни участъци, където периодически възникват събития от аварийен характер, с което да се предотвратят бъдещи аварийни ситуации и да се подобри безопасността на движението на влаковете.
- ✓ **Сигнализация и телекомуникации:** Осигурен е оптимален оперативен резерв от външни съоръжения, кабелна мрежа и нейната арматура. Резервирани са системите на осигурителната техника, с което е осигурена устойчива работа на експлоатационните пунктове и междугаровите системи – светофори и стрелкови обръщателни апарати.
- ✓ **Електроразпределение:** С цел повишаване устойчивостта и надеждността на съоръженията и свеждане до минимум на вредните въздействия се извършва подновяване на съоръженията на контактната мрежа, на съоръжения в тягови подстанции и основни секционни постове. Чрез изградената система за локализиране и оповестяване при възникване на бедствия, е намалено времето за отстраняване на последиците от бедствия- по-малко време на закъснели влакове по вина на поделение „Електроразпределение”.

Във връзка с проследяване на прогреса по изпълнението на Рамката за намаляване на риска от бедствия от Сендай 2015-2030 на ООН, беше предоставена информация на МТИТС

за възникналите бедствия за периода 2005-2018 г., за които е обявявано бедствено положение, и директните икономически загуби на всички повредени или унищожени активи на ДП НКЖИ.

За извършване на неотложни аварийни работи на засегнати от бедствия обекти от железопътната инфраструктура са изготвени проекти и са внесени искания за финансиране от Междуведомствената комисия за възстановяване и подпомагане към Министерски съвет на бр. обекти на обща стойност 5 683 118 лв. За възстановяване на непредвидени разходи за извършени неотложни аварийни работи за обезопасяване на скални откоси чрез обрушване и замрежаване, в Комисията са внесени искания с разходооправдателни документи за 8 бр. обекти на обща стойност 259 474 лв.

Предприети са действия за снабдяване на поделенията с лични предпазни средства (средства за индивидуална защита). През 2019 г. са доставени 774 бр. граждански противогази.

Прогноза за средствата по отбранително мобилизационните мероприятия и кризисни ситуации е посочена в Приложение № 12 – Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за периода 2020-2024 г.

Съвременните реалности в Република България като държава-членка на НАТО и ЕС и усложнената обстановка в световен мащаб, налагат все по-масово използване на средства за видеонаблюдение и пожароизвестяване, като мярка за подобряване на сигурността в обектите, предоставени за управление на Управителя на инфраструктурата. В изпълнение на Решение на Министерския съвет № 669 от 02.11.2017 г. бяха разработени планове за противодействие на тероризма и защита при терористична дейност за стратегическите обекти на Управителя на инфраструктурата. Същите са съгласувани със съответните териториални, областни и регионални структури на Държавна агенция „Национална сигурност”, Министерство на вътрешните работи и Пожарна безопасност за защита на населението.

Към момента в обекти на ДП НКЖИ са изградени системи за видеонаблюдение на всички гранични жп гари на територията на Република България и на някои от по-големите и натоварени жп гари. В обекти на железопътната инфраструктура са изградени 83 бр. пожароизвестителни и пожарогасителни системи. С пожароизвестителни системи следва да се оборудват всички административни сгради и помещения с инсталирана апаратура.

Освен технически средства за повишаване на сигурността, Управителя на инфраструктурата използва и физическа охрана. ДП НКЖИ има сключен тригодишен договор с частна фирма за физическа охрана на 56 бр. обекти и сключен договор за осигуряване на противопожарно обслужване в обектите си с оглед предотвратяване на пожари и превантивна дейност. В момента се провежда процедура по ЗОП за сключване на нов тригодишен договор за охранителна дейност за охрана на 61 бр. обекти.

Стремежът на ДП НКЖИ е да работи в областта на превантивната дейност за защита на железопътната инфраструктура и защита на работещите в нея работници и служители при възникване на кризи от военен и невоенен характер. Кризите от невоенен характер са:

- природни бедствия, в т.ч. пожари, наводнения, земетресения, срутища и свлачища;
- производствени аварии по железопътната инфраструктура или в обекти, намиращи се в близост до нея;
- терористични актове или други извънредни обстоятелства.

Основните дейности и мероприятия по превантивна дейност са:

✓ **За поделение „Железен път и съоръжения”**

– възстановяване на деформирани земни насипи, обезопасяване на земно-скални откоси, чрез обрушване и замрежаване, укрепване на стълбове и фундаменти, подновяване на железния път;

– ремонт и възстановяване, привеждане на тунелните съоръжения в съответствие с ТСОС (тези съоръжения не попадат на Трансевропейски коридор и не се очаква финансиране от ЕС).

✓ **За поделение „Сигнализация и телекомуникации”**

– отводнителни мероприятия с цел предотвратяване от наводняване на съоръженията в гарите като се отвеждат идващите повърхностни води;

– осигуряване на оптимален оперативен резерв от външни съоръжения, кабелна мрежа и нейната арматура в системите на ОТ;

– възстановяване и осигуряване устойчивостта на работа на съобщителните връзки чрез подмяна на въздушна стълбовна ТТ линия с кабели.

✓ **За поделение „Електроразпределение“**

– доставка на композитни изолатори – едни от най-отговорните елементи в контактната мрежа;

– подмяна и ремонт на контактната мрежа, където е необходимо;

– работа по осигуряване на работещи вентилационни съоръжения за вентилиране на тунелите, осветителни и телекомуникационни инсталации;

– подобряване състоянието на трафопостове, стопанисвани от ДП НКЖИ, привеждането им с изискванията за пожарна и аварийна безопасност и нормативите, касаещи безопасната им експлоатация и много други дейности и мероприятия.

Съвместно с експлоатационните поделения и съобразявайки се с антикризисната програма на ДП НКЖИ за минимизиране на разходите и оптимизиране на дейностите и приоритетите, предстои разработване на Дългосрочна програма за защита при бедствия на железопътната инфраструктура. В нея ще бъдат включени необходимите финансови средства за реализиране на мероприятията по превантивната дейност по години.

Защитата на работниците и служителите в ДП НК ЖИ се осъществява посредством колективни и индивидуални средства за защита. Колективни средства за защита са противорадиационни укрития и скривалища. Индивидуалните средства за защита са следните:

- средства за защита на дихателните органи – филтриращи и изолиращи противогази, респиратори и противопрахови маски;
- средства за защита на кожата – защитни ръкавици, защитни чорапи, защитни престилки, защитни облекла;
- специализирани филтри за опасни химически и радиоактивни вещества;
- средства за йодна профилактика.

Разработен е разчет за наличните количества индивидуални средства за защита и необходимите такива за доокомплектоване. Към настоящия момент Управителя на инфраструктурата разполага с 10 841 бр. средства за защита на дихателните органи.

Съгласно Наредба за реда за създаване, съхраняване, обновяване, поддържане, предоставяне и отчитане на запасите от индивидуални средства за защита, приета с ПМС № 3 от 10.01.2009 г., Управителя на инфраструктурата е длъжен ежегодно да планира и заделя финансови средства за създаване, съхраняване, обновяване и поддържане на запасите от индивидуални средства за защита. Разработен е разчет за закупуване на недостигащите индивидуални средства за защита. За период от 10 г. обновяването и поддържането на тези средства възлиза на 1 660 000 лв., тъй като годността им е средно за 10 години.

Средствата за защита при кризи от военен характер са същите, както и при кризи от невоенен характер. Особено внимание се отделя на постоянната готовност на пунктовете за управление и оперативните сектори, осигуряващи възможността за управление движението на влаковете в кризисни ситуации (вкл. и във военно време). Направени са разчети за осигуряване

на запаси (кризисни и военновременни) от материали за осигурителната техника и контактната мрежа.

Инспекция „Безопасност на превозите“ се състои от два сектора – *Сектор „Безопасност на превозите“* и сектор *„Технически спецификации за оперативна съвместимост и оценка на риска“*.

Сектор „Безопасност на превозите“ – осъществява контрол върху:

- ✓ работата на ръководния и изпълнителския персонал на ДП НКЖИ, свързана с безопасността на превозите и техническата експлоатация на обектите, съоръженията, устройствата и подвижния железопътен състав, които ѝ принадлежат;
- ✓ работата на персонала, техническото състояние на подвижния железопътен състав, съгласно изискванията на националните правила за безопасност в железопътния транспорт, на железопътните оператори, когато се намират в сервитута на железопътната инфраструктура и са в процес на подготовка, реализация или приключване на превози.

Сектор „Технически спецификации за оперативна съвместимост и оценка на риска“ – осъществява контрол върху:

- ✓ функционирането на системата за управление на безопасността (СУБ) в ДП НКЖИ. Отговаря за изпълнението на вътрешната процедура по „Определяне и оценка на риска“ ПБ 2.09, която е част от СУБ на ДП НКЖИ, при постъпване на предложения за ново строителство, подновяване и реконструкция, преустройство и модернизация на подсистеми „Инфраструктура“, „Енергия“ и „Контрол, управление и сигнализация по железопътната линия“, съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията от 30 април 2013 година относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009.
- ✓ участва в процеса на подготовка на необходимите документи за въвеждане в експлоатация на нови и модернизиран/обновени структурни подсистеми или техни съставни елементи на оперативната съвместимост, в съответствие с изискванията на Наредба № 57.

Инспекция „Метрология и безразрушителен контрол“ в ДП НКЖИ следи за:

- ✓ спазване на държавната политика в областта на измерванията, осъществявана от Български институт по метрология и Държавна агенция по метрологичен и технически надзор, като контролира, координира и ръководи методически метрологичната дейност, дейностите по безразрушителен контрол и подпомага всички дейности в структурата на Управителя на инфраструктурата с надеждни измервания.
- ✓ съдейства за осигуряване на безопасността на движението, нормалната експлоатация и ремонт на елементите на железопътната инфраструктура чрез процесите на измерване, които са необходими за получаване на информация за свойствата на обектите от заобикалящата ни среда, и чрез метрологично осигуряване и контрол на средствата за измерване. В условията на глобалния пазар качеството на продуктите е важно условие за конкурентоспособността на всяка организация. Предлаганият продукт трябва да отговаря на определени изисквания, осигуряването на които не е възможно без измервания.

Ежегодно в **Инспекция „Здраве и безопасност при работа“** се изработват Програми за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд. Тези програми имат за цел да посочат стратегията на развитие на безопасността при работа, подобряване на условията на труд и повишаване качеството на работните места в Управителя на инфраструктурата. Успешно да се съчетават и прилагат мерките за превенция и контрол, както и сътрудничество със социалните партньори и с други контролни органи. Превенцията трябва да е в основата на дейността, включваща оценка на риска, обучение на персонала и изпълнение на програмите и мероприятията за привеждане на работните места в съответствие с изискванията на

нормативните актове. В тази връзка добрата практика трябва да е водеща при професионално разработване на ръководства, методики, кодекси за добри практики и други инструменти, които да повишават информираността и мотивацията на работниците за ефективно прилагане на действащото законодателство по Здравословни и безопасни условия на труд (ЗБУТ). В сравнение с предходния период се очаква резултатите от взетите превантивни мерки за ограничаване на риска по работните места да отразяват намаляване на трудовите злополуки.

6 ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ДЕЙНОСТТА НА ДП НКЖИ КАТО УПРАВИТЕЛ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – 2020-2024 г.

При осъществяване предмета си на дейност за периода на програмата ДП НКЖИ ще се придържа към своята генерална цел за предоставяне на капацитет от надеждна железопътна инфраструктура на лицензирани превозвачи и заявителите при равнопоставени условия чрез ефективно:

- ✓ Развитие, ремонт, поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура.
- ✓ Осигуряване използването на железопътната инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия.
- ✓ Управление капацитета на мрежата.
- ✓ Управление на собствеността, 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.
- ✓ Технологично развитие и въвеждане на нови технологии.
- ✓ Поддържане на високи нива на безопасност, сигурност и качество на транспортната услуга.
- ✓ Управление на персонала.
- ✓ Финансов мениджмънт и инвестиционна политика.
- ✓ Спазване на екологични норми, при минимални обществено необходими разходи.
- ✓ Събиране на инфраструктурни такси в размер, определен от Министерския съвет, по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.
- ✓ Разработване на графици за движение на влаковете, съгласувани с превозвачите, а за пътническите превози и с общините.

6.1. ПРИОРИТЕТИ НА ПРОГРАМАТА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

- Развитие на железопътната инфраструктура на страната като интегрална част от Трансевропейската транспортна мрежа.
- Подобряване на сътрудничеството между управителите на инфраструктура за премахване на граничните ограничения пред железопътните товарни превози, оптимизиране на инвестициите в инфраструктура и управление на капацитета.
- Развитие и управление на интермодални терминали, обслужващи железопътния транспорт.
- Управление движението на влаковете с нови технологии.
- Трансформиране мрежата на страната в конкурентоспособен и ефективен транспортен мост между страните от Западна и Централна Европа и страните от Средния и Далечния Изток, а също и по оста Север – Юг между Балтийско и Адриатическо море.
- Възстановяване и модернизирание съществуващата железопътна инфраструктура в съответствие с изискванията на ТСОС.
- Развитие на безопасни за околната среда, съобразени с критериите на ЕС, железопътни транспортни схеми и технологии за товарни и пътнически превози, като се намали негативното влияние на транспорта върху околната среда и човешкото здраве. Създаване на подходящи условия за устойчив ръст на превозите при повишена енергийна ефективност.
- Модернизация и електрификация на железопътната инфраструктура по основните направления за страната.

- Подпомагане, стимулиране и ускоряване развитието на комбинирания транспорт. Постигане на баланс между видовете транспорт чрез комбиниране на елементи от сухопътен и железопътен, морски и железопътен или железопътен и въздушен. Изграждане на транспортни интермодални възли, които да позволят бърз преход между различните видове транспорт.
- Внедряване на високотехнологични системи за ефективно управление на влаковото движение, гарантиращи висока степен на безопасност и оперативна съвместимост по правилата и стандартите на ЕС. Разширяване прилагането на информационни технологии, базирани на високоскоростни оптични и GSM-R мрежи за предаване на данни.
- Постигане покриване на всички разходи, пряко натрупани като резултат от предоставяне на влаковата услуга, с таксите за ползване на инфраструктурата.
- Ефективно и пълно усвояване на средства от Структурните и Кохезионния фондове.
- Активно участие в RailNetEurope (RNE) – Организацията на европейските управители на железопътна инфраструктура за насърчаване на международния железопътен бизнес.
- Повишаване конкурентоспособността на железопътния транспорт в рамките на транспортните услуги.

6.2. ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ДП НКЖИ

В средносрочен план целите и приоритетите на ДП НКЖИ са обосновани от **трите основни принципа**, заложи в **Европа 2020: Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж**, а именно:

- **Устойчивост**, която е развита в направления: устойчивост на поддръжката; устойчивост на планираните етапи до постигане на изискванията на техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС); финансова устойчивост.
- **Безопасност и екология**, която е развита в направления: намаляване на газовите емисии, чрез електрификация и/или обновяване на контактна мрежа; модернизация на тяговите подстанции (ТПС); намаляване броя на инцидентите по вина на Управителя на жп инфраструктура, чрез модернизация на осигурителните системи, въвеждане на контролни точки и система за управление на влаковата работа (СУВР).
- **Ефективност**, която е развита в посока въвеждане на интелигентни транспортни системи за управление движението на влаковете – Система за контрол, визуализация и събиране на данни (SCADA), Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация) (ETCS), Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации) (GSM-R) и др., които ще доведат до намаляване на разходите за експлоатация и поддръжка, увеличение на капацитета и постигане на достъпна среда за хора в неравностойно положение.

В контекста на определените принципи и основни приоритети са определени следните цели, които Управителя на инфраструктурата се стреми да реализира:

- ✓ Постигане на конкурентни и проектни скорости за развитие на бизнес ориентирани трасета.
- ✓ Осигуряване на безопасен и сигурен железопътен транспорт, чрез въвеждане на нови интелигентни системи.
- ✓ Съхранение на активите, предоставени от държавата за управление от ДП НКЖИ, чрез осигуряване на адекватна поддръжка в съответствие със състоянието на активите.

- ✓ Намаляване на загубите от инциденти, чрез намаляване на техния брой по вина на Управителя на жп инфраструктура и намаляване на времето за отстраняване на последиците.
- ✓ Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура.
- ✓ Развитие на железопътната инфраструктура и обновяване на железопътните линии, разположени по общеевропейските транспортни оси.
- ✓ 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.
- ✓ Поддържане на активна инвестиционна политика по отношение на привличане на различни източници на финансиране извън Държавния бюджет.
- ✓ Привличане на частни инвестиции.
- ✓ Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.
- ✓ Въвеждане на нови услуги и дейности.
- ✓ Въвеждане на енергоефективни технологии и използване на възобновяеми енергийни източници.
- ✓ Привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси.
- ✓ Провеждане на гъвкава тарифна политика.
- ✓ Разширяване на пазарния дял на комбинираните превози чрез развитие на терминалната инфраструктура.
- ✓ Успешно и ефективно усвояване на средствата от Европейските структурни инвестиционни фондове (ЕСИФ).
- ✓ Подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

Посочените цели са съобразени с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., където са потвърдени стратегическите цели на политиката в транспортния сектор:

- ✓ Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор.
- ✓ Подобряване на транспортната свързаност и достъпност – вътрешна и външна.
- ✓ Ограничаване на отрицателните ефекти от развитието на транспортния сектор.

6.3. ТЕХНОЛОГИЧНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Изоставането на железопътния транспорт в Република България в технологично и техническо отношение води до трудности при сравняване на основните му характеристики, тенденции за развитие и определяне на пазарната политика в страната със съпоставими международни организации. Съществуващото ниво на технологиите и техническа съоръженост в ДП НКЖИ не дава възможност за амбициозни промени в средносрочен план.

В дългосрочен план ДП НКЖИ ще се стреми:

- да бъде технически ефективна в поддържането на железния път и експлоатацията на мрежата;
- да постигне високо ниво на безопасност;
- да възстанови проектните параметри на мрежата;
- да изпълни одобрените програми за инвестиции.

В изпълнение на технологичните и техническите си цели, ДП НКЖИ набляга на развитието и обновяването на железопътните линии, разположени по трасетата от Трансевропейската транспортна мрежа, изпълнявайки следните основни задачи:

- Осигуряване на безопасност и сигурност на превозите чрез дейностите по проект: „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости”;
- Модернизация и рехабилитация на съоръжения и устройства на осигурителна техника и изграждане на надеждна рингова структура на оптични трасета, чрез дейностите по проект: „Модернизирание на осигурителните системи и прелезни устройства”;
- Модернизация и реконструкция на тягови подстанции;
- Възстановяване на проектните параметри чрез проекти: София-Карлово-Зимница, София-Мездра, Русе-Варна и др.;
- Модернизация на железния път, осигурителната техника и енергосъоръженията по част от железопътната мрежа чрез проекти: София-Пловдив, Карнобат-Синдел, София-Драгоман и др.;
- Създаване на равнопоставени условия и оптимизиране на управлението на движението на влаковете чрез въвеждане на система за оперативна отчетност на движението на влаковете.
- Разширение на функционалния обхват на Географска информационна система (ГИС) за нуждите на ДП НКЖИ.
- Постоянен контрол върху техническото състояние на железния път и съоръженията и планиране на ремонтите.
- Поддържане на система „Симулиране на наклони и криви” за уеднаквяване на административните разстояния, получени на база първоначалното реперирание на мрежата и реалните разстояния, получени след реконструкциите.
- 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;
- Поддържане и прилагане на RNE Path Coordination System – за изготвяне на международен график.
- Внедряване на RNE Train Information System (TIS, бивш EUROPTIRAILS) – за обмен на данни за международни пътнически и товарни влакове, включително в реално време.
- Внедряване на проекта RNE Charging Information System за изчисляване на инфраструктурни такси при международни маршрути.
- Изпълнение на Националния план за внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS).
- Внедряване на електронен архив за управление, индексирание и съхранение на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС.

6.4. ТЪРГОВСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Търговските цели пред ДП НКЖИ са:

- Привличане на нови клиенти – оператори, които да използват подобреното качество на жп мрежата, чрез модернизацията на части от железния път и повишаване проектните скорости както за пътническите, така и за товарните влакове.
- Предоставяне на нови услуги.
- Разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт.

В изпълнение на търговските си цели ДП НКЖИ ще изпълнява следните задачи:

- Повишаване на качеството и ефективността на железопътните превози чрез ремонт на жп линии за възстановяване на проектните скорости и изграждане на трасета, позволяващи високи скорости и съкратено времепътуване.

- Модернизиране на приемните здания и площите около тях в гари по определени приоритети (гранични гари, интересити гари, централни гари в големи градове и др.).
- Приложение на фирмената програма за управление на отпадъците на ДП НКЖИ.
- Изготвяне на предложения за отдаване на концесия на малодейтелни железопътни линии и на приемните здания на основните железопътни гари.
- Изграждане на интермодални терминали и товарни селища.
- Сътрудничество с управителите на инфраструктура на европейско равнище, както и с техните потребители.

6.5. ФИНАНСОВИ ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПИ

За повишаване конкурентоспособността на железопътния транспорт ДП НКЖИ има реална нужда от инвестиции, чрез които да постигне по-ефективни технически и технологични резултати.

Финансовите цели:

- Намаляване на загубата от дейността, чрез балансиране на салдото на Управителя.
- Намаляване периода за събиране на вземанията.
- Намаляване на текущите вземания от клиенти и доставчици.
- Намаляване на текущите задължения към доставчици, клиенти и персонал.
- Увеличаване на производителността на труда.
- Усъвършенстване на планирането на финансовите средства – прозрачност и по-добро финансово управление.

Задачи:

- Постигане на заложените в годишните Бизнес-планове на Компанията показатели за финансов резултат – ежемесечен контрол.
- Оптимизация на управлението на собствеността с цел увеличение на приходите.
- Превръщане на неоперативните активи в парични средства.
- Осигуряване и ефективно усвояване на заявените средства за възстановяване и поддържане на техническите параметри на железопътната инфраструктура.
- Оптимизиране на разходите – многостепенен контрол при изразходването на финансовите средства.
- Осигуряване на необходимите средства в т.ч. и безвъзмездна помощ за подготовка и реализация на приоритетните стратегически проекти.
- Обучение на персонала и повишаване на административния капацитет, свързан с управлението на финансите – бюджетиране, планиране и управление на проекти и други.

Принципи:

- Отчетност и отговорност – спазване сроковете за отчетност и отговорност при изпълнението на финансовата политика на предприятието.
- Адекватност – съответствие на фискалната политика на предприятието с макроикономическите и социално-икономическите цели на държавата.
- Икономичност – придобиване на необходимите ресурси с най-малки разходи, при спазване на изискванията за качество.
- Ефикасност – ефективно, ефикасно и целесъобразно усвояване на всички приходи.
- Ефективност – ефективно усвояване на инфраструктурните такси, таксите от разпределение на тягова електрическа енергия, предоставената субсидия за текущо поддържане и експлоатация и средствата за инвестиции и текущ ремонт.
- Икономическа и финансова целенасоченост и целесъобразност на управленческите решения на всички нива на управление и контрол на ефективността.

- Прозрачност – осигуряване на публичен достъп до данни, относно изпълнението на бюджетната програма.
- Законосъобразност – спазване на приложимото законодателство, на вътрешните актове и на договорите.

6.6. ОСНОВНИ ИЗТОЧНИЦИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ДЕЙНОСТТА НА ДП НКЖИ

Оперативната дейност на ДП НКЖИ е свързана с поддържането и развитието на предоставената от Държавата железопътна инфраструктура, управление на движението на влаковете и управление на предоставената ѝ публична и частна държавна собственост генерира приходи от оперативна дейност и финансови приходи.

Приходите от оперативна дейност ДП НКЖИ включват: нетни приходи от продажби на услуги, увеличения на запасите от продукцията и незавършено производство, разходи за придобиване на активи по стопански начин, други приходи в т.ч. от финансираня.

Нетните приходи от продажби на услуги са формирани от: *приходи от инфраструктурни такси* – от осигуряване на достъп и използване на железопътната инфраструктура от лицензирани железопътни превозвачи при равнопоставени условия; *приходи от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт;* *приходи от други услуги* – от ремонтни дейности и други услуги по ценова листа.

Приходи от инфраструктурни такси.

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

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

За 2018 г. отчетените приходи от инфраструктурни такси са в размер на 55 837 хил. лв.

За 2019 г. са прогнозирани приходи от инфраструктурни такси в размер на 57 000 хил. лв. Планирани са на база Графика за движението на влаковете 2018/2019 г. и запазване размера на ставките за инфраструктурни такси.

За периода 2020-2024 г. ДП НКЖИ планира приходи от ИТ за преминаване по железопътната инфраструктура в размер на 57 000 хил. лв. годишно.

Приходи от разпределение на тягова електрическа енергия.

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 формира при цена на услугата в размер 146,73 лв./MWh без ДДС, нормативно одобрена от Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР). Цената е определена за три годишен период на регулиране (2016/2018 г.) при технологични разходи 10%. С тези приходи се покриват разходите за дейността като се гарантира надежност и безотказност на енергийната система, обслужваща железопътните превозвачи.

За 2018 г. реализираните приходи са в размер на 39 399 хил. лв.

За 2019 г. са разчетени приходи от предоставянето на услугата в размер на 44 300 хил. лв. Изчислени са на база очаквания обем на превозите при цена за тягово разпределение от 146,73 лв./MWh до 30.06.2019 г., 134,03 лв./MWh от 01.07.2019 г. до 01.07.2020 г. и такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, съгласно ПМС № 283 от 14.11.2019 г. в размер на 50,40 лв./MWh до края на годината.

За периода 2020-2024 г. ДП НКЖИ планира приходи от дейност „Електроразпределение“ в размер на 61 000 хил. лв. годишно в т.ч.: 38 000 хил. лв. от

разпределение на тягова електрическа енергия и 23 000 хил. лв. такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.

Приходите от други услуги

Реализираните приходи за 2018 г. са в размер на 10 138 хил. лв. Формирани са от: ремонтни дейности и услуги; предоставени на превозвачи съоръжения; дезинфекционни станции; кантарни участъци; приходи от съхранение на ВВЗ и други услуги.

За 2019 г. са разчетени 11 500 хил. лв., а за периода 2020-2024 г. са в размер на 11 800 хил. лв. годишно.

Другите приходи от оперативна дейност на ДП НКЖИ включват: *приходи от финансираня, приходи от продажба на нетекущи активи, приходи от продажба на материални запаси и други приходи от дейността.*

Приходите от финансираня

За 2018 г. са отчетени приходи от финансираня в размер на 284 759 хил. лв. Спрямо предходната година са увеличени приходите от финансираня от държавата, свързани с покриване на разходи както и финансиранята свързани с текущи и нетекущи активи. Последните съответстват на амортизациите на безвъзмездно придобити активи, финансирани от Държавния бюджет, ЕСИФ и други източници, след въвеждането им в експлоатация, за срока на полезния живот на активите.

На основание на Договора между Република България и ДП НКЖИ и одобрената от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта и експлоатацията на железопътната инфраструктура, със Закона за Държавния бюджет на Република България за 2019 г., (ДВ, бр. 103 от 13.12.2018 г.) и ПМС № 344 от 21.12.2018 г. за изпълнение на ДБ {ДВ, бр. 107 от 28.12.2018 г.} на ДП НКЖИ са предоставени 120 000 хил. лв. капиталов трансфер и 145 000 хил. лв. субсидия.

С Решение № 195 на Министерски съвет от 11 април 2019 г. за одобряване на Средносрочната бюджетна прогноза за периода 2020-2022 г. са предвидени бюджетни средства за ДП НКЖИ както следва: за субсидии в размер на 145 000 хил. лв. и за капиталови трансфери по 120 000 хил. лв. годишно.

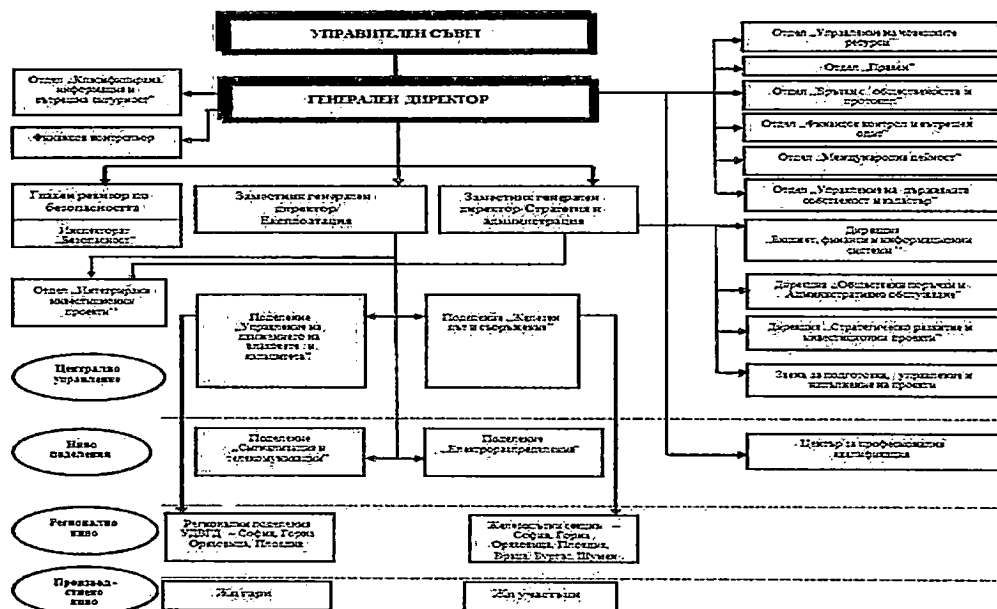
При финансовите параметри на бюджетната рамка, финансовото състояние на ДП НКЖИ е изключително затруднено и основано на финансов недостиг за текущи плащания. Необходимо е увеличаване на финансирането за текущо поддържане на железопътната инфраструктура, запазване на качеството на услугите, за гарантиране на трудовите и осигурителни плащания на персонала.

Ограниченият финансов ресурс намалява възможностите на ДП НКЖИ за изпълнение на инвестиционната програма за ремонт, рехабилитация и изграждане на обекти от железопътната инфраструктура по приоритети и направления извън обхвата на финансирането от Европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ). Намаленото финансиране, поради изплащането на заемните средства в изпълнение на ПМС № 271/06.10.2015 г. и ПМС № 62/25.03.2016 г., води до разсрочване и натрупване във времето изпълнението на проектите.

6.7. ОРГАНИЗАЦИОННИ И УПРАВЛЕНСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

ДП НКЖИ стартира на 01.01.2019 г. със следната организационно-управленска структура:

Фигура № 5



В този си вид организационната структура гарантира устойчиви и ефективни връзки и взаимоотношения и оптимална субординация между отделните структурни единици.

I. През 2019 г. са извършени следните структурни и организационни промени в ДП НКЖИ:

На централно ниво

В сила от 16.01.2019 г. с промяна в Правилника за устройството и дейността на ДП НКЖИ и решение на Управителния съвет/Протокол №24-10/17 от 06.10.2017 г. е извършена промяна в наименованието и функциите на отдел „Изпълнение на програми с национално финансиране“/ИПНФ/. За оптимизиране дейностите по планиране и подготовка за изпълнение на проекти, свързани с реализацията на инфраструктурни обекти, финансирани с национален бюджет, собствени и европейски средства, подобряване координацията между тях и за повишаване ефекта на управление, в състава на отдела преминава ЗПУИП „Гарови комплекси и терминали“, като отделът се преименува в отдел „Интегрирани инвестиционни проекти“/ИИП/.

На регионално ниво:

Извършено е вътрешно реструктуриране на участъци, подучастъци, райони и подрайони в регионалните структури на подразделения „Сигнализация и телекомуникации“(СТ), „Електрозахранване“ (ЕРП) и Железопътни секции.

За 2019 г. е одобрена „Програма за организационни и инвестиционни мероприятия за ДП НКЖИ по подразделения“, включваща мероприятия, водещи до оптимизирането на персонал и отговорните длъжностни лица.

Заложените в програмата мероприятия обхващат:

- закриване на експлоатационни пунктове;
- пресъоръжаване на прелези с автоматични прелезни устройства;

- промяна в технологията на работа в гари с изграждане на ОТ при изпълнение на проекти;
- модернизация на железопътната инфраструктура в определени участъци по поддържане на железния път и съоръженията;
- организационно реструктуриране, свързано с модернизация, реконструкция и изграждане на системи за телеуправление и телесигнализация SKADA на тягови подстанции;
- промяна в организацията на работа и оптимизиране на персонал в резултат на въвеждане на нови технологии, съвместяване на дейности и др.

II. Организационните и управленски цели и задачи за периода 2020-2024 г. по дейности:

✓ Поделение „Железен път и съоръжения“

- Промяна на организацията на поддържане на железния път в участъците от мрежата, които са модернизирани по оперативните програми, финансирани от ЕС. Извършва се успоредно с изпълнението на ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ и на другите програми в периода 2021-2027 г.;
- Оптимизиране и усъвършенстване на система за периодичен контрол на железния път и съоръженията в участъци от мрежата, съобразно технологичните възможности на НКЖИ и трафика;
- Подобряване на състоянието на технологичния парк чрез доставка на нови машини и оборудване. Постепенно осигуряване на регионалните структури за поддържане с механизация от „среден“ клас за постигане на осезаемо намаляване на относителния дял на ръчния, физически, тежък, непривлекателен и неефективен труд. Насищане на железопътните участъци с „лека“ механизация от ново поколение.
- Постигане на мобилна транспортна осигуреност на персонала в регионалните поделения, пряко зает с поддържането на железния път и съоръженията регионално ниво, чрез доставка на возила на релсов, шосеен и смесен ход;
- Внедряване на технологични решения и практики, позволяващи оптимизиране на дейности и функции, свързани с поддържането и ремонта на железния път и съоръженията.
- Наемане на външни изпълнители за най-трудоемките подготвителни работи при извършване на ремонт на железния път, изпълняван със собствени мощности на поделение ЖПС;
- Налагане на постоянно действаща система за повишаване на нивото на техническа и технологическа подготовка на инженерно-техническия и изпълнителския персонал, пряко ангажиран с поддържане на железния път и съоръженията.
- Налагане на устойчива инвестиционна политика, ориентирана към намаляване на времепътването по жп линиите от основната Трансевропейска мрежа и постигане на трайно стабилизиране на техническото състояние на железния път и стрелките в участъците от главните направления, оставащи извън обсега на европейските програми, чрез осезаемо завишаване на обемите на завършените основни ремонти по железния път, стрелките и на полагания безнаставов релсов път;
- Осигуряване с предимство на достатъчни по вид и количество жп материали за участъците от главните направления, в които има изоставане в ремонтната дейност, възможностите за ремонт през периода 2020-2024 г. са ограничени и техническото състояние на железния път и стрелките е с тенденция към трайно влошаване;

- Въвеждане на ефективни системи за денонощен обективен контрол върху движението на влаковете в участъците с интензивен трафик;
- Въвеждане на мотивираща система за заплащане и повишаване на условията на труд и почивка на персонала, пряко зает с поддържане на железния път и съоръженията;
- Ежегодно наемане на допълнителна работна сила през активния сезон в помощ при извършването на ремонт на железния път и стрелките;
- Извеждане на някои специализирани дейности по поддържането и ремонта за изпълнение изцяло от външни изпълнители, според възможностите на пазара;

✓ **Поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета”**

Мероприятията, свързани с организационното реструктуриране и модернизация на жп инфраструктурата предвиждат:

- Създаване на оптимална организация на работа в гарите с цел редуциране на използваните технически съоръжения и персонал (преглед на необходимостта от наличие на дежурен ръководител движение второ лице; създаване на организация за работа в гарите без постови стрелочници; съвместяване на дейности и функции; закриване на гари за служба по движението за част от денонощието съобразно графика за движение на влаковете).
- Закриване на гари и преобразуване в разделни постове и маневрени райони.
- Пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери – с автоматични прелезни устройства.
- Замяна на остарели гарови системи осигурителна техника (РУКЗ) с ново поколение компютърни централизации.
- Изграждане на гарови компютърни системи за управление от едно работно място (гара) на няколко експлоатационни пунктове (други гари или разделни постове).
- Изграждане на диспечерски центрове за управление на влаковото движение, които да осигуряват диспечерско регулиране и контрол на движението на влаковете по жп линии и възлови гари чрез микропроцесорни (компютърни) системи за управление (СТС). Трите регионални диспечерски центрове в последствие да положат основата на единен диспечерски център (ЦДР) за управление и контрол на движението на влаковете в национален мащаб.
- Ремонт и модернизация на сградния фонд – преценка за нуждите от сградите на закрити гари и спирки, като ненужните и полуразрушените се премахнат.
- Изграждане на система от устройствата за динамично следене на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав, т.е. „точки за проверка“ (check points), разположени на определени възлови места по жп мрежата. Посредством тях по време на движението на влаковете ще се следи за отклонение от нормите на техническите параметри на подвижния състав и ще се повиши сигурността, надеждността и безопасността в железопътния транспорт.
- Замяна на сега действащите стари вагонни везни със съвременни електронни везни. Това ще доведе до подобряване на прецизността на извършените измервания и възможност за извършване на автоматизиран обмен на данни със системите, осигуряващи безопасност, както и на тези по управление, анализ и отчитане на влаковата работа на превозите.
- Проектиране, разработване и внедряване на „Система за управление на влаковата работа“ (СУВР) в ДП НКЖИ, която да автоматизира процесите по планиране, прогнозиране, управление и отчитане на влаковата работа. Системата ще осигури обмен на информация с останалите участници в железопътния процес (другите управители на

инфраструктура, железопътни предприятия и други) по стандартите на TAF TSI и TAP TSI.

- Изграждане на общ интерфейс между системите СУВР, точките за проверка (check points) и електронните везни, с което да се обвържат в единна система процесите по безопасност, управление, отчитане на влаковата работа.
- Развитие на маркетинговата дейност и продажбите на трасета, с цел разработване на стратегия и инвестиционна политика.
- Определяне на услуги извън минималния пакет, които да бъдат предлагани на клиентите.
- Преустройство на гари, съоръжени с РУКЗ за работа с един постови стрелочник на смяна.

✓ Поделение „Електроразпределение“

В поделение ЕРП ще продължи процесът на модернизация, реконструкция и изграждане на система за телеуправление и сигнализация SCADA на тягови подстанции и основни секционни постове през периода 2020-2024 г., както следва:

- 2020 г. - Извършване на основен ремонт на тягови трансформатори, модернизация на ТП Варна, Враца и Разград с изграждане на SCADA и изграждане на SCADA в участъка Дупница – Кулата.
- 2021 г. - Извършване на основен ремонт на тягови трансформатори, модернизация на ТП Карлово, Илиянци и Хитрино с изграждане на SCADA.
- 2022 г. - Модернизация на ТП Русе, Горна Оряховица, Кръстец и Брусарци с изграждане на SCADA.
- 2023 г. - Модернизация на ТП Плевен, Дивдядово, Столник и Червена вода с изграждане на SCADA.
- 2024 г. - Модернизация на ТП Яворовец, Сливен, Честово и Славяново с изграждане на SCADA.

✓ Поделение „Сигнализация и телекомуникации“

В инвестиционната програма на поделение СиТ за периода 2020-2024 г. са залегнали мерки, свързани с пълното оптично покритие на основната мрежа. На база тази цифрова среда следва да се извърши:

- Подновяване на осигурителната техника в приоритетните участъци от национално значение, като по възможност РУКЗ, ЕМЦ и маршрутно-релейни централизации тип WSSB да се заменят с релейни централизации МН-70 и ЕЦ-М от демонтираните в участъци, изградени с европейски средства, които могат да бъдат управлявани от диспечерски центрове.
- Изграждане на МКЦ от най-ново поколение в жп гари Синдел.
- Поетапно пресъоръжаване на 20 броя прелеза с автоматична прелезна сигнализация.
- Планира се подмяна в района на гарите и в прилежащите им междугария на релсови токови вериги тип импулсни – с токови вериги с броячи на оси.
- Изграждане на диспечерски централизации на гари, съоръжени с МРЦ в жп участъци: София – Карлово, София – Мездра и Пловдив – Карлово.
- Рехабилитация външно осветление на жп гари с енергоспестяващи (LED) осветители.

С изпълнението на програмата ще бъде постигнато високо ниво на безопасност на превозите, достигане на максимална пропускателна способност и подобряване на управлението на влаковото движение.

Направените инвестиции за модернизация в предложената програма ще се изплащат от икономии от разходи за възнаграждения на дежурни ръководители, стрелочници и прелезопазачи.

Изпълнението на организационните цели и задачи ще се подпомага, чрез:

✓ **Разработена е Стратегия за управление на човешките ресурси за периода 2014-2020 г.**, като дългосрочна и всеобхватна програма, която определя рамките на действия в областта на човешките ресурси за постигане целите на предприятието в съответствие със стратегическата инвестиционна политика.

Основните цели, залегнали в стратегията са:

- Качествено и ефективно управление на човешките ресурси за постигане на организационните цели.

За периода 2019-2021 г. е изготвена прогноза за числеността на персонала по години със съответното намаление/увеличение при реализация на организационните и инвестиционни мероприятия.

- Професионално развитие. Определяне и развиване на професионални компетенции.
- Обучение и повишаване на професионалната квалификация.
- Изграждане на ръководители, способни да постигнат обвързаност на поставените стратегически цели на предприятието с управлението на човешките ресурси.
- Мотивиране на работниците и служителите за постигане на необходимите качество и ефективност на вложения труд. Управление на талантите.
- Развитие и укрепване на административния капацитет на структурите, отговорни за изготвяне, управление и изпълнение на проекти по ОПТТИ (дирекция СРИП и ЗПУИП).
- Развитие и усъвършенстване на социалната политика.
 - Повишаване ефективността от социалния диалог между работодателя и социалните партньори. Сключване на Колективен трудов договор за 2020-2022 г.
 - Повишаване на социалния статус чрез изпълнение на реална Социална програма.

✓ **Качествено нов подход за преодоляване на кадровия недостиг:**

- Изготвена петгодишна прогноза за нуждите от кадри в ДП НКЖИ по поделения за периода 2018-2022 г.
- Разкриване на нови специалности в професионални гимназии по жп транспорт – по инициатива на ДП НКЖИ е създадена нова специалност „Ръководител движение”, която е включена в Списъка за професионалното образование и обучение по Закона за професионалното образование и обучение;
- Разработени и приети от Управителен съвет на ДП НКЖИ:
 - Програма за изплащане на стипендии за ученици от средните училища и професионалните гимназии със специалности свързани с дейността на ДП НКЖИ.
 - Стипендиантска програма за студенти. Разширяване параметрите на Стипендиантската програма за студенти в частта -целева група.
 - Стажантска програма за студенти.
- Обучение за придобиване на нова квалификация за сметка на работодателя на външни на компанията лица, срещу сключване на договор.
- Участие и целеви кампании за презентиране на ДП НКЖИ като работодател в национални дни на кариерата. Сътрудничество с кариерните центрове и договорните отношения с университетите ВТУ Т. Каблешков, Технически университет, УНСС и Минно-геоложки университет.

6.8. МЕЖДУНАРОДНИ ОТНОШЕНИЯ И ЕВРОИНТЕГРАЦИЯ – ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Основните цели на ДП НКЖИ в международен план, са както следва:

- ✓ Двустранното сътрудничество.
- ✓ Многостранното сътрудничество.
- ✓ Европейска интеграция – активно участие в прилагането на европейските политики и технически изисквания с цел установяване на единно европейско железопътно пространство (TEN-T мрежата за превоз на пътници и Мрежата от товарни железопътни коридори за превоз на товари) и участие в разработването на европейското законодателство, свързано с железопътния транспорт в Европа.

6.8.1 ДВУСТРАННО СЪТРУДНИЧЕСТВО

Основен приоритет на двустранното сътрудничество е развитието на отношенията с Управители на железопътна инфраструктура от съседните на Република България страни. Добрите контакти на работно и управленско ниво, които ДП НКЖИ поддържа със съседните железопътни администрации, подпомагат изпълнението на основните функции на компанията като управител на железопътна инфраструктура и дават възможност за оперативно решаване на всички въпроси, свързани с железопътното движение. Изградените стабилни професионални отношения, взаимното доверие и уважение са в основата на успешното сътрудничество и ускоряване на процесите, свързани с движението на международните пътнически и товарни влакове – преминаването през граничните преходи, проверката и обработката на влаковете, процедурите по приемане и предаване на влаковете, обмена на информация и спазване на международното разписание. С много от съседните страни Република България има общи гранични и общи приемо-предавателни гари, което значително облекчава всички процедури, свързани с движението на международните пътнически и товарни влакове. Технически въпроси, като урегулиране на наемни отношения, пресичането на границата от технически персонал на една или друга съседна железопътна администрация, процедурите по достъп до съответните коловози в граничните гари и други процедурни въпроси, се решават с подписване на двустранни договори.

От особено значение е двустранното сътрудничество при изпълнение на големи инфраструктурни проекти и при координация на инвестициите в железопътна инфраструктура.

Качествено нов подход в развитието на двустранното сътрудничество с управителите на железопътна инфраструктура от съседни на Република България страни е създаването на двустранни работни групи на високо равнище, които да работят съвместно по въпроси от взаимен интерес. Първата такава работна група е създадена между ДП НКЖИ и TCDD, управителя на железопътната инфраструктура на Република Турция.

6.8.2 МНОГОСТРАННО СЪТРУДНИЧЕСТВО

Членството на ДП НКЖИ в специализирани международни организации, работещи за развитието и усъвършенстването на железопътния транспорт в Европа и света, дава широко поле за многостранно сътрудничество с другите страни-членки. Основните международни организации, в които компанията членува, са както следва:

- ✓ Международен съюз на железниците (UIC).
- ✓ 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).

ДП НКЖИ участва и в регионални сдружения и обединения за сътрудничество в железопътния транспорт. От 2017 г. ДП НКЖИ е пълноправен член на PRIME (Платформа на управителите на железопътна инфраструктура в Европа). ДП НКЖИ участва активно в

дейността на управителните органи и работните групи на Товарен Железопътен Коридор № 7 „Ориент/Източно-Средиземноморски“. С изпълнително решение на ЕК от 22 март 2018 г., Паневропейския транспортен коридор № 10 се преобразува в товарен коридор, създаден съгласно Регламент 913/2010 на ЕП и Съвета, под името „Товарен железопътен коридор № 10 – „Алпи/Западни Балкани“. В товарния коридор участват Австрия, Словения, Хърватска, Сърбия и България. ДП НКЖИ участва активно в работата на управителните органи и работните групи и на този коридор.

- *Сътрудничество с UIC*

Дейността на ДП НКЖИ като член на Международния съюз на железниците UIC е свързана с участие в работа на основните за компанията форуми по инфраструктура, финанси, безопасност, юридическата група, групата по околна среда и особено форума Изток – Запад. Като световна организация в UIC се обсъждат редица въпроси, свързани с железопътния транспорт не само в Европа, но и навсякъде по света, което дава възможност за един по-глобален подход за решаването на задачите, които стоят пред железопътния транспорт в различните страни и региони. Това наложи реструктурирането на организацията и обособяване на отделни звена, формирани на регионален принцип (Регион Европа, Регион Азия, Регион Африка), които работят по въпроси, които са специфични за всеки конкретен регион. ДП НКЖИ е член на UIC Регион Европа, който работи по конкретни въпроси, свързани с железопътния транспорт на Европа.

Основните цели на форума по инфраструктура са свързани с постигането на оперативна съвместимост, оптимизиране на разходите за поддръжка на железопътната инфраструктура и адаптиране на европейския железопътен транспорт към изискванията на 21-ви век (намаление на шума от товарните влакове, цифровизация на железниците, автоматизация на процесите по контрол и управление на железопътното движение, хармонизация на процедурите и правилата за осъществяване на железопътни превози на пътници и товари, постепенно преминаване от класическо управление на железопътните компании към управление на процесите в тези компании и други). В изпълнение на тези основни цели под егидата на UIC се разработват редица съвместни проекти, в които участват компании имащи интерес от участие в тях. Предимствата на тази форма на разработване на проекти са свързани най-вече с по-ниски финансови разходи за участниците. Друго важно предимство е, че всяка компания, която членува в UIC, може да предложи проект от взаимен интерес, който да търси участници готови да участват в неговото изпълнение и финансиране.

Подходът за управление и структуриране на дейността на компанията в посока управление на процеси води към оптимизиране на разходите, подобряване на ефективността от дейността, по-добра и по-евтина поддръжка на железопътната инфраструктура, повишаване на сигурността и безопасността на железопътните превози и в крайна сметка до повишаване на конкурентоспособността и жизнеспособността на Европейския железопътен сектор. Управлението на процеси е модерния мениджърски подход, който UIC се опитва да оптимизира и хармонизира. Основната цел е описанието на всеки конкретен процес при управление на железопътната инфраструктура и управлението на всички елементи на процеса по начин, който да доведе до оптимални резултати. Организацията е разработила много проекти, свързани с описание и управление на основните процеси в железопътния транспорт и конкретно за оптимизиране на поддръжката на железопътната инфраструктура. Основен елемент на този модерен мениджърски подход са LCC (Life Cycle Cost) и RAMS (Reliability, Availability, Maintainability and Safety) анализите. Достъп до резултатите от изпълнението на тези проекти имат само компании, които са участвали в тях.

ДП НКЖИ участва в ежегодния ден за безопасност на железопътните прелези (ILCAD – International Level Crossing Awareness Day) – кампания, която се провежда под егидата на UIC и има за цел да информира гражданите за опасностите при пресичане на железопътните прелези, за безопасно поведение на прелезите и за всичко, свързано с безопасността на

железопътните прелези. В рамките на тази инициатива се провеждат редица мероприятия, на които се обменя информация за добрите практики, относно осигуряване на безопасността на железопътните превози и мерките, които се предприемат за повишаване на информираността на широката общественост.

В периода 2014-2020 г., в съответствие с транспортната политика на ЕС, се очертават две нови приоритетни програми – „HORIZON 2020“ и „Shift2Rail“. И двете програми са свързани с обучение, научно-техническа и развойна дейност, която да подпомогне икономическото възстановяване на Европа. Новата Многогодишна финансова рамка след 2021 г. и средствата за други финансови инструменти като CEF и ERF, са обект на преговори.

Рамковата програма за научни изследвания и иновации „HORIZON 2020“ (2014-2020) определя рамката и урежда подпомагането на научноизследователските и иновационни дейности в ЕС. За периода след 2021 г. ще настъпят изменения и в тази програма.

Съвместното предприятие Shift2Rail е публично-частно партньорство, насочено към насърчаване и по добро координиране на инвестиции на ЕС в научни изследвания и иновации в железопътния транспорт. Програмата се финансира от ЕК и от участниците в нея. Участието в програмата може да стане под формата на участие в консорциум, в който участниците си поделят необходимото самофинансиране за изпълнение на проекти. UIC организира такъв консорциум и всички негови членове са поканени да се включат.

Стандартизацията е другата голяма тема, по която работи UIC. Стратегическата цел на UIC е да се превърне в единствен център за стандарти в железопътния транспорт и по този повод активно контактува с европейската организация за стандарти – CEN-CENELEC. Важно за UIC е нейните стандарти (фишове) да продължат да бъдат универсални международни стандарти за железопътния транспорт. Специалисти на ДП НКЖИ участват в изработването на тези фишове (най-вече в областта на железния път) и тяхната дейност ще продължи през следващите години, тъй като предстоят някои изключително сериозни инициативи, които сериозно ще повлияят цялостната дейност на UIC и ще подпомогнат изпълнението на целите, които организацията си е поставила в областта на стандартизацията, а именно:

- пълен преглед и актуализация на съществуващите стандарти (фишове) на UIC;
- сравнение на тези стандарти със стандартите, които се използват от страните-членки на ОСЖД;
- хармонизация на стандартите на двете организации с цел разработване на единни стандарти, общовалидни за железопътния сектор като цяло.

Платформата „Безопасност“ представлява сериозен интерес за ДП НКЖИ. Особено важни за компанията са проекти и дейности, насочени към осигуряване на безопасността на железопътните прелези.

UIC разработва голям брой технически проекти, отворени за участие на всички желаещи членове на организацията. Проектите са разделени на два типа, а именно: проекти, които имат европейско измерение (важни за европейските членове на организацията) и такива с глобално измерение (в тях могат да участват всички членове на UIC). Целта на тези проекти е: а) да бъдат решени някои технически и практически проблеми, общи за участващите в тях компании и б) свиване на разходите, тъй като всички компании, които участват в даден проект, си поделят разходите за изпълнението му. Участието на ДП НКЖИ е още един начин за подобряване на техническото състояние на българската железопътна мрежа и икономисване на финансов ресурс. По-активното включване на ДП НКЖИ в изпълнението на проекти от взаимен интерес може да допринесе за технологична и техническа модернизация на компанията и оптимално използване на ограничения финансов ресурс.

UIC и всички негови членове се включват активно в борбата с климатичните промени. Организацията си сътрудничи активно с Организацията на обединените нации с цел предотвратяване на разрушителните последици от промяната на климата. Тъй като

транспортът е основния замърсител на околната среда, поради големите емисии на парникови газове, които се изхвърлят в атмосферата, ангажиментите за намаляване на емисиите на „парникови газове“, които са поели страните, подписали Парижкия договор за борба с климатичните промени, могат да бъдат изпълнени само след рязко ограничаване на вредните емисии от транспорта. Развитие на железопътния транспорт, като най-екологичен вид транспорт, е част от решението на този проблем. ДП НКЖИ участва в различни инициативи, насочени към представяне на предимствата на железопътния транспорт като вид транспорт, който не унищожавя природата.

- *Сътрудничество с CER*

Като представител на европейския железопътен сектор в Брюксел CER работи активно с ЕК, Европейския парламент и други европейски институции с цел защита на интересите на сектора и подобряване на европейското законодателство, свързано с развитието на железопътния транспорт в Европа. Основната задача на CER е развитие на железопътния транспорт в Европа с цел постигане на стабилен, устойчив и екологосъобразен модален сплит на континента. Това може да се получи само при създаване на еднакви условия за развитие на всички видове транспорт. Това означава значителни инвестиции в железопътна инфраструктура и подвижен състав, равнопоставени финансови ангажименти за всички видове транспорт. Пълноправното членство на ДП НКЖИ в CER осигурява представителство на компанията пред европейските институции, възможност за участие в подготовката, разработването и оптимизирането на закони и подзаконови актове, регулиращи европейския железопътен сектор, възможност за ползване опита на други страни-членки на организацията, да ползва услугите на чужди експерти и консултанти, в случай на необходимост, както и да си осигури международна подкрепа или съдействие при възникване на проблеми, възможност за получаване на актуална и навременна информация, възможност за установяване на контакти с други европейски железници, както и възможности за защита на своите интереси. Политическите приоритети на CER и европейския железопътен сектор след 2021 г. са, както следва:

- Осигуряване на стабилна регулаторна среда за железопътния сектор – с приемането на Четвъртия железопътен пакет Европейското законодателство достигна необходимата степен на зрялост относно необходимите регулации хармонизация на железопътния транспорт в Европа. Необходимо е да има известен период от време, в който да се оцени ефекта от това законодателство и тогава, ако е необходимо, да се пристъпи към приемане на нови Европейски регулации. Националното законодателство на всяка страна-членка трябва да бъде приведено в съответствие с Европейското законодателство, регулиращо железопътния сектор в Европа.
- Насърчаване на цифровизацията и иновациите в железниците. Разполагането на Европейската Система за Управление на Влаковете (ERTMS), прилагането TCOC, както и пълното прилагане на техническия стълб на Четвъртия железопътен пакет, са основните изисквания за железниците на 21-ви век.
- Гарантиране на адекватно финансиране на железниците. Всички усилия, свързани с модернизацията на подвижния състав, разполагането на ERTMS, прилагането на TCOC и задоволяване на нуждите на клиентите са възможни само и единствено при наличието на добра и сигурна инфраструктура. Адекватното финансиране за изграждане на нова инфраструктура, както и ремонт и поддръжка на съществуващата инфраструктура, е в основата на успеха на железницата в нейните усилия да се конкурира с останалите видове сухоземен транспорт и да изпълни целите, залегнали в Бялата книга за транспорта от 2011г.
- Равнопоставени условия за честна и равнопоставена интермодална конкуренция. Всички облекчения, които съществуват за другите видове транспорт, изкривяват конкурентната среда, защото не се прилагат за железницата. Създаването на равнопоставена конкурентна среда за всички видове транспорт е единствената

възможност за железницата да демонстрира своите предимства и да се конкурира успешно с другите видове транспорт. Пълното и безусловно прилагане на принципите „потребителя плаща“ и „замърсителя плаща“ са в основата на равнопоставената интермодална конкуренция.

➤ Грижа за околната среда и устойчив, екологичен транспорт. Основните принципи са „декарбонизация на транспорта“ и „намаляване на шума“ от железопътния транспорт. По отношение на устойчивото икономическо развитие, което щади околната среда, железницата е съществен елемент от решението на проблема.

Транспортната сигурност е друг съществен елемент, в който железницата има неоспорими предимства. Секторът трябва да продължи да инвестира в подобряване на сигурността на железопътните превози, както и в борбата с нарасналите заплахи от тероризъм и други външни и вътрешни проблеми.

ДП НКЖИ участва активно в работата на Групата на директорите по човешки ресурси на CER. В тази група се обсъждат въпроси, свързани с управлението на човешките ресурси в европейския железопътен сектор, равнопоставеността на половете в железопътния сектор, застаряването на населението и проблемите, които железопътните компании срещат при набиране на персонал, мерки за преодоляване на тези проблеми, образование и обучение на работната сила в железниците, защита на работещите в железниците и много други. Въпросът с човешките ресурси става жизнено важен за ДП НКЖИ и CER може да подпомогне компанията в намиране на адекватни, работещи решения на този въпрос.

Участието на ДП НКЖИ в срещите на високо равнище (ниво генерални директори) на групата по инфраструктура на CER дава възможност за установяване на контакти, споделяне на опит и добри практики за управление, както и обсъждане на стратегически въпроси, свързани с развитието и управлението на европейската железопътна инфраструктура и много други въпроси от взаимен интерес. Дигитализацията на железниците е тема, която доминира на всички подобни срещи.

Участието в специализираните групи по интереси на CER (особено в групата по интереси „Инфраструктура“) дава възможност на експерти от ДП НКЖИ да участват пряко в обсъждането и разработването на законови и подзаконови актове, свързани с европейския железопътен транспорт и да получават предварителна информация за тенденциите и бъдещото развитие на железопътния сектор.

- *Сътрудничеството с ОСЖД*

Сътрудничеството с ОСЖД е доминирано от въпросите на експлоатацията на железопътната инфраструктура, планирането и изграждането, поддържането и ремонта на съоръженията. В плана са предвидени участия за важните проекти и за подготовка на документите на организацията.

В комисията по транспортна политика се разработват мерки за намаляване на престоите по граничните преходи при международните жп превози Европа – Азия. Работи се и по създаване на разпределена международна база данни за научно-техническа и икономическа информация на ОСЖД по транспорт.

В комисията по товарни превози се обсъждат въпроси на организацията на комбинирания превози в международно съобщение; усъвършенстване на Споразумението за организационните и експлоатационни аспекти на комбинирания превози в съобщение Европа – Азия; организация на превози на ГТК в съобщение Европа – Азия.

Комисията по инфраструктура и подвижен състав определя параметрите на железен път и съоръжения (разработване на комплекса от технически въпроси по проектиране, конструкция, строителство и поддържане на жп линиите с международно значение в съобщение Европа – Азия; разработване на комплексна система за диагностика на

техническото състояние на конструкцията на железния път и съоръженията; осигурителна техника и телекомуникации (изграждане на съвременни високопроизводителни телекомуникационни мрежи в страните от ОСЖД и свързването им със същите в страните от UIC; разработване на системи за диагностика на осигурителната техника и телекомуникациите, технологични проблеми и разработване на изисквания за осигуряване на безопасност); енергетика (хармонизация на техническите изисквания и разработване на въпроси на електрификацията на железниците и електрическата тяга за скоростно и високоскоростно движение, системи за диагностика) и др.

ДП НКЖИ е председател на работната група по „Железен път и съоръжения“. Все повече се засилва сътрудничеството и взаимодействието между ОСЖД и UIC, предвид все по-нарастващата необходимост от развитието на железопътните превози по направление Европа – Азия. Оперативната съвместимост е задача номер 1 и пред двете организации. Тук трябва да бъдат решени различни проблеми, свързани с железопътната инфраструктура, както и проблеми, свързани с езиковата подготовка на екипажите и техническата съоръженост на подвижния състав.

По-важните задачи, които трябва да бъдат решени съвместно от всички членове на ОСЖД са свързани със следното:

- Преработка на паметката за сътрудничество между ОСЖД и UIC относно стандартизацията и по-специално създаване на хармонизирани стандарти за железопътен транспорт с цел създаването на единно европейско железопътно пространство.
- Разработка и реализация на конкретни мерки по усъвършенстване на превозите и развитието на железопътните коридори на ОСЖД. Тази задача има голямо значение за развитието на железопътните превози между Европа и Азия, както и за осъществяване на свързаност между мрежите на страните-членки на ОСЖД и страните-членки на UIC. Оперативната съвместимост, техническите параметри на инфраструктурата, унификацията на системите за контрол и управление на движението на влаковете и контактната мрежа, са в основата на успешното изпълнение на тази задача и максимално използване на предимствата, които предоставя коридорния подход за развитие и хармонизация на железопътните мрежи.
- Разработване на стратегия за развитие на скоростното и високоскоростното движение на пътнически влакове на територията на страните-членки на ОСЖД.
- Разработване на мерки за облекчение на преминаването на граничните преходи при международни превози. Това е един особено важен въпрос, тъй като много голяма част от проблемите при международните превози са свързани със сериозните закъснения, които пътническите и товарните влакове натрупват при преминаване през граничните преходи.
- Дефиниране на възможностите за стратегическо развитие на железопътния транспорт в страните-членки на ОСЖД.

• *Сътрудничество с Rail Net Europe*

Rail Net Europe (RNE) е организация на европейските управители на железопътна инфраструктура, която работи за подобряване на качеството и ефективността на международните железопътни превози. След приемането на Регламент (ЕС) № 913/2010 и установяването на товарните железопътни коридори (ТЖК), RNE се превърна в основен доставчик на услуги за тези коридори. Услугите включват както разработването и поддръжката на цифрови системи за следене и оптимизиране на международния железопътен трафик, така и разработване на правила, процедури и процеси за хармонизация на процедурите, прилагани за осъществяване на международен железопътен трафик по товарните железопътни коридори. Под егидата на RNE се разработват проекти, насочени към оптимизация и хармонизация на процесите, прилагани в международно съобщение,

модернизация и функционални подобрения на дигиталните системи, разработени от организацията.

Като пълноправен член на RNE, ДП НКЖИ участва в работните групи на организацията, както и в представителните и управляващите органи. Основните предизвикателства, пред които е изправена организацията, са свързани най-общо с:

- адаптиране и унифициране на процеса на съгласуване на разписания за пътнически и товарен международен трафик;
- разработване и прилагане на нов процес за изготвяне на международно разписание за пътнически и товарни международни влакове;
- предоставяне на услуги за международните товарни коридори, създадени с Регламент (ЕС) № 913/2010;
- разработка и внедряване на IT системи за наблюдение на влаковете, предоставяне на капацитет, заявяване на трасе, изготвяне на международни разписания и изчисляване на инфраструктурните такси;
- съгласуване на действията между отделните Управители на инфраструктура при определяне на трасета;
- постигане на оперативна съвместимост на железопътните превози чрез прилагане на TAF/TAP TSI (технически спецификации за оперативна съвместимост за пътнически и товарни превози) и разработване, експлоатация и поддръжка на Common Interface, който има за цел да осъществява връзка между съществуващите цифрови системи за управление, контрол и наблюдение на влаковете, превръщайки сигналите, изпращани от тях, в оперативно съвместими TAF/TSI съобщения.

За да постигне стратегическите си цели и задачи, RNE изпълнява редица проекти. Членството в RNE дава възможност на ДП НКЖИ да участва в тези проекти и активно да си сътрудничи с другите членове на организацията в усилията за създаване на единна европейска железница, която предлага пълна оперативна съвместимост и високо качество на железопътната услуга.

Организацията има разработени редица продукти, които могат да се използват от членовете и при облекчени условия. Най-популярните от тях са т. нар. Train Information System (TIS), която дава възможност за следене на движението на международните влакове в реално време и Path Coordination System (PCS), която дава възможност за автоматично определяне на трасета. През 2015 г. ДП НКЖИ внедри TIS по своята мрежа, като на първия етап необходимите данни се въвеждат ръчно, а след изграждането на централизирана информационна система – данните ще се попълват автоматично. ДП НКЖИ активно използва и системата PCS, която е единственият инструмент за заявяване и получаване на капацитет и влакови трасета за международни превози, включително и за превоз по Железопътен товарен коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“.

ЕК счита, че RNE ще бъде организацията, която ще играе основна роля при евентуалното създаване на единен европейски управител на железопътната инфраструктура. Това е една нова идея, чиято цел е да се прехвърли част от функциите на националните управители на инфраструктурата на този единен европейски управител, който да координира процеса по предоставяне на капацитет, сътрудничеството между отделните национални управители, контрола на движението на международните влакове, както и координиране на инвестиционния процес в отделните страни-членки с цел да не се допусне значително ограничаване на железопътния капацитет по протежение на даден коридор в резултат на мащабни строителни дейности в няколко страни и по едно и също време.

Участието на ДП НКЖИ в работните групи на RNE подпомага прякото участие на експерти от компанията в разработването на дигитални инструменти и в изпълняваните

проекти и допринася за по-доброто усвояване на необходимите умения за работа в новото цифрово общество.

Срещите на групите на високо равнище (с участието на генерални директори и ръководители на поделения за управление движението на влакове) са посветени на обсъждания и дискусии, свързани със стратегическото развитие на организацията, необходимите действия за корекция или подобряване на предлаганите цифрови инструменти, технологии и услуги, разработване на цифрови приложения, необходими за практическото изпълнение на международни превози по железен път и не на последно място, с описание, оптимизиране и цифровизация на процесите в международните железопътни превози (например – изготвяне на международно разписание), дефиниране и прилагане на ключови индикатори на постиженията, както и разработване на хармонизирана система за изчисляване на инфраструктурните такси.

• **Членство в Товарен железопътен коридор № 7 „Ориент/Източно-Средиземноморски“ (ОЕМ)**

Новата политика на ЕС, насочена към създаване на единно европейско железопътно пространство, се основава на изграждането на железопътни коридори, които да свързват континента от Юг на Север и от Изток на Запад. В изпълнение на тази задача основните усилия са насочени към изграждането на TEN-T мрежа, която ще бъде използвана за пътнически превози (разделена на две – основна, която трябва да бъде завършена до 2030 г. и широкообхватна – до 2050 г. съгласно Регламент (ЕС) № 1315/2013) и създаването на мрежа от коридори за приоритетен превоз на товари, съгласно Регламент (ЕС) № 913/2010, която ще бъде използвана преимуществено за товарни превози. Основните елементи на тази мрежа са пълна оперативна съвместимост, внедряване на европейската система за контрол на влаковете и унифициране на правилата за движение. Пълна оперативна съвместимост между TEN-T мрежата и Мрежата от товарни коридори е основната цел на ЕК.

От м. ноември 2013 г. функционира преминаващият през територията на Република България Товарен железопътен коридор № 7 (Ориент/Източно-Средиземноморски), който започва от Германия, върви към Чехия, преминава през Словакия, Австрия, Унгария, Румъния и Република-България и завършва в Гръцката Република. От 2018 г. в коридора е включена и Германия. Като основна линия на ТЖК ОЕМ са дефинирани линията София-Пловдив-Свиленград и линията София-Пловдив-Бургас. Изграждането на ТЖК е задача на национално равнище и затова изграждането и функционирането на тези коридори се следи пряко от съответните министерства на транспорта.

ТЖК ОЕМ има двустепенна форма на управление. В Изпълнителния съвет на ТЖК 7 влизат представители на националните министерства на транспорта, а в Управителния съвет влизат представители на националните управители на железопътна инфраструктура. Управителният съвет е отговорен за ежедневната работа на коридора и единното гише за обслужване на клиенти, както и за изпълнението на редица програми, проекти и изисквания за хармонизиране на процесите и оперативна съвместимост на коридора. Управителният съвет докладва на Изпълнителния съвет, който поддържа пряк контакт с ЕК. С цел по-добра координация и хармонизация, двата управителни съвети провеждат съвместни заседания веднъж годишно. Участието в Изпълнителния съвет на ТЖК ОЕМ е задължение и отговорност на националните управители на железопътна инфраструктура. Сформирани са работни групи на експертно равнище, които работят по конкретни въпроси, свързани с функционирането на коридора и движението на международните товарни влакове по него. Представителите на ДП НКЖИ в работните групи на Коридора работят активно за изготвяне на регулаторната и техническата рамка за работа, както и за координация и своевременно оповестяване на прекъсвания на трафика, координиране на инвестициите, оптимизиране на процеса за преминаване на граничните преходи, изготвяне на „предварително установени влакови маршрути“ (ПУВМ) и разписания на коридорните влакове, както и във всички процеси,

свързани с международното сътрудничество и координация между участващите управители на железопътна инфраструктура и железопътни предприятия. С подкрепата на координаторът на ЕК за TEN-T коридор № 10, Матю Грош, по граничните преходи на ТЖК 10 са създадени целеви групи, включващи представители на УИ, превозвачи и съответните власти, които да идентифицират причините за закъснения при преминаване на граничните преходи и да предложат мерки за тяхното отстраняване. Създадена е система за обслужване на едно гише на международния товарен трафик – C-OSS (Corridor One-Stop Shop), което предоставя ПУВМ на железопътни превозвачи, които ползват коридора.

Изискванията пред управителите на железопътна инфраструктура, които налагат новата политика на ЕК за създаване на Единно европейско железопътно пространство, са комплексни, сложни и далеч надхвърлят дейността им като национални управители на железопътна инфраструктура. Това налага нов подход към подготовката на кадрите, който включва езикова подготовка, умения за координация и хармонизация на дейностите с други управители на железопътна инфраструктура, изграждане на комуникационна и информационна среда, която осигурява взаимна информираност на всички участници в процеса, синхрон със съседни управители на железопътна инфраструктура и координация на европейско равнище на процесите и прекъсванията, изготвяне на съвместни планове за развитие и много други. Със стартирането на ТЖК OEM, ДП НКЖИ вече е Европейски управител на железопътна инфраструктура с всички права и задължения, които произтичат от това. Много сериозен проблем е физическото изграждане на Коридора, за което, специално на територията на Република България, е необходим значителен финансов ресурс (за модернизация на жп линията Видин – София и направлението София – Кулата). Предвид цялостната геополитическа обстановка на Балканите, развитието на ТЖК OEM по направление към Гръцката Република придобива приоритет за ЕС и модернизацията на жп линията по направление Видин – София – Кулата е повече от необходимо.

• **Членство в Товарен железопътен коридор 10 – Алпийско-Западно Балкански**

Със свое Решение за изпълнение от 22 март 2018 г., ЕК одобри създаването на нов **Товарен железопътен коридор 10 – Алпийско-Западно Балкански (ТЖК АЗБ)**, който преминава по трасето **Залцбург – Вилах – Любляна – /Велс/Линц – Грац – Марибор – Загреб – Винковци/Вуковар – Товарник – Белград – София – Свиленград (българско-турска граница)**. Този ТЖК е създаден по инициатива на страните членуващи в Асоциация Коридор 10 Плюс – Австрия, Словения, Хърватия, Република Сърбия и Република България. Трансформирането на тази Асоциация в ТЖК, създаден по смисъла на Регламент(ЕС) № 913/2010 е голям успех за всички участници, особено поради това, че Република Сърбия не е членка на ЕС и беше необходимо да се преодолеят всички пречки, произтичащи от този факт.

Основните предимства от този коридор за Република България и в частност за ДП НКЖИ, са както следва:

- Утвърждава конкурентното предимство на страната в развитието ѝ като транспортен хъб, произтичащо от географското положение на Република България.
- Дава възможност за финансиране с предимство на проекти, които се изпълняват по направление на коридора.
- Подпомага постигането на целите, записани в Бялата Книга за Транспорта от 2011 г. за модално изместване на товарния трафик от шосе на релси и редуциране на вредните емисии от транспорта.
- Допринася за нарастването на конкурентоспособността на железопътния транспорт.
- Дава възможности за предлагане на нови продукти, технологии и услуги на потенциалните клиенти на коридора.

- Допринася за европейската интеграция на страните от Западните Балкани и повишава възможностите за тясно сътрудничество между управителите на железопътна инфраструктура на страните-участници.
- Допринася за изпълнението на стратегическата цел на ДП НКЖИ за модернизацията на железопътната линия, която свързва Калотина (границата със Сърбия) и Капитан Андреево (границата с Турция), която да отговаря изцяло на изискванията за железопътна линия от основната TEN-T мрежа.

След приемането на това Решение за изпълнение, страните-участници имат двугодишен период, за да постигнат нормално функциониране на този коридор и да започнат да предлагат предварително определени влакови трасета (PaP) по него. За този двугодишен период трябва да бъдат изготвени основните документи на ТЖК АЗБ, като: Проучване на транспортния пазар, Коридорен информационен документ, Проучване за тесните места по коридора, Инвестиционен план и Правилата за функциониране; както и да бъдат структурирани управляващите органи на коридора (Изпълнителен съвет и Управителен съвет), съответните работни и координационни групи, да се финализира юридическият статут на изпълнителните органи на коридора (секретариат и др.) и да бъде създадено Единно гише за обслужване на коридора.

- ***PRIME (Платформа на управителите на железопътна инфраструктура в Европа)***

PRIME е инициатива на ЕК, с която се установява платформа за сътрудничество между европейските управители на железопътната инфраструктура и ЕК. Новата транспортна политика на ЕС налага по-всеобхватно сътрудничество между управителите на железопътна инфраструктура. Поради това ЕК лансира идеята за създаване на тази платформа, където Комисията и представители на европейските управители на железопътна инфраструктура обсъждат съвместно и намират практически решения на мащабни въпроси, свързани с развитието на железопътните превози в Европа. Тази инициатива е насочена и към изграждане на Единна мрежа на европейските управители на железопътна инфраструктура (ENIM), което може да се разглежда като първа стъпка към създаване на Единен управител на железопътна инфраструктура в Европа. От 2017 г. ДП НКЖИ е пълноправен член на PRIME.

В бъдеще PRIME може да играе ролята на единен европейски управител на железопътна инфраструктура. Това е една нова идея, чиято цел е да се прехвърли част от функциите на националните управители на инфраструктурата на този единен европейски управител, който да координира процеса по предоставяне на капацитет, сътрудничеството между отделните национални управители, контрола на движението на международните влакове, както и координиране на инвестиционния процес в отделните страни-членки с цел да не се допусне значително ограничаване на железопътния капацитет по протежение на даден коридор в резултат на мащабни строителни дейности в няколко страни и по едно и също време.

- ***SERG (Югоизточна регионална група)***

Групата е създадена в рамките на UIC, а след реструктуриране на организацията влиза в рамките на UIC Европа. В нея участват железопътни компании и управители на железопътна инфраструктура от Република България, Гръцка република, Румъния, Република Турция, Република Сърбия и Република Македония. Заседанията са във формат среща на асистентите, където се подготвят въпросите, които ще бъдат представени за обсъждане от пленарното заседание, в което участват генералните директори или техни представители, което взема решения по представените за обсъждане въпроси. Тази група играе ролята на платформа, която осигурява постоянен контакт между железопътните компании и управители на железопътна инфраструктура от региона и подпомага европейската интеграция на страните от Западните Балкани и Република Турция. Важни въпроси, като нарастване на железопътния трафик в

региона, модернизация на железопътната инфраструктура, координация на инвестициите в железопътната инфраструктура, постигане на пълна оперативна съвместимост, модернизация на подвижния състав и решаването на конкретни технически или търговски проблеми, са част от основните въпроси, по които се провеждат заседания на групата и се вземат конкретни решения.

Предвид новата европейска политика за създаване на единно европейско железопътно пространство – установяване на мрежи от оперативно съвместими и технически унифицирани коридори за превоз на пътници и товари (TEN-T мрежата за превоз на пътници и Мрежата от товарни коридори за превоз на товари), регионалното сътрудничество придобива все по-голямо значение. Двустранното сътрудничество дава възможност, чрез координиране на стратегиите за развитие и координация на инвестициите в железопътна инфраструктура, да се постигне изграждането на цялостни трансгранични коридори, които да повишат конкурентоспособността на железопътния транспорт и да спомогнат за постигането на основните цели, записани в Бялата книга за транспорта на ЕК, издадена през 2011 г. В момента ДП НКЖИ председателства работния форум „Инфраструктура“ на SERG.

6.8.3 ЕВРОПЕЙСКА ИНТЕГРАЦИЯ

Все по-тясното интегриране на българската железопътна мрежа с европейската железопътна мрежа, изграждане на транспортни коридори, напълно отговарящи на изискванията за основната TEN-T мрежа, хармонизиране на правилата и процедурите за движение на влаковете, оперативна съвместимост на системите за комуникация, контрол, управление и мониторинг на влаковете са основните цели на ДП НКЖИ. Стриктното изпълнение на законодателството на ЕС в железопътния сектор и своевременното транспониране на европейските норми в българското законодателство, е пътят за успешно изпълнение на целите за все по-тясна и по-комплексна европейска интеграция в сферата на транспорта и по-специално в сферата на железопътния транспорт.

Няколко са основните директиви и регламенти, които регулират цялостния процес на европейска интеграция. По-важните от тях изискват прилагането на нормативи и изисквания, водещи до хармонизация и унификация, като крайната цел е създаването на Единно европейско железопътно пространство. Новата европейска политика за създаване на това пространство изисква създаване на коридори на TEN-T мрежата (за превоз на пътници) и мрежата от товарни коридори (за превоз на товари). Общото между двете мрежи е изискването за еднакви параметри на инфраструктурата, пълна оперативна съвместимост, унифицирано електрическо захранване и инсталирана европейска система за управление на движението на влаковете. Още по-голямо задълбочаване на европейската интеграция в железопътния транспорт ще бъде постигната и със създаването на Единен европейски управител на железопътна инфраструктура, като платформата PRIME е първа стъпка в тази посока. Основна роля за създаването на Единно европейско железопътно пространство играе Четвъртия железопътен пакет, който поставя качествено нови изисквания пред Европейския железопътен сектор. Процесът на все по-тясна европейска интеграция поставя с особена сила въпроса за човешките ресурси в железопътния транспорт и тяхната професионална и езикова подготовка. Европейска интеграция е ясно дефиниран процес на взаимодействие и сътрудничество, свързан с участие в работни групи, форуми на високо равнище и членство в различни организации, което налага много сериозни изисквания по отношение на човешките ресурси в железопътния сектор.

6.9. МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА

Дейностите в областта на маркетинга и пазарната политика ще бъдат съсредоточени върху привличането на нови превозвачи за ползване на капацитета. Пазарният успех е свързан с изграждането и оферирането на ефективни мултимодални концепции, тъй като клиентът не търси транспортна услуга сама по себе си, а цялостен продукт.

За да се отговори адекватно на промените в търсенето, развитието на товарните жп превози трябва да се базира на логистичния подход при експлоатацията на совалкови и блок-влакове и вагонни пратки, както и на бъдещата диверсификация на товарните превози в транспортно-екологичен аспект. Могат да се използват ресурсите и финансовия капацитет на ЕС, който ясно заявява подкрепата си за развитие на жп превозите и инфраструктурата в Източна и Югоизточна Европа в областта на железопътния транспорт.

Предизвикателствата пред Управителя на инфраструктурата налагат:

- ✓ да функционира в пазарно-ориентирано общество;
- ✓ да бъде ориентиран към клиентите;
- ✓ да се ръководи от качеството;
- ✓ да се бори с конкуренцията за своя продукт;
- ✓ да бъде финансово устойчива компания с положителни резултати.

В дългосрочен план е необходимо да се извърши оптимизация на маркетинговата дейност на ДП НКЖИ с цел подобряване на конкурентоспособността. Това се изразява във въвеждане и използване на съвременни маркетингови технологии за анализ, оценка и възможностите за развитие на продукта, пазара, клиентите и доставчиците на Компанията. Необходима е маркетингова дейност, която да повиши и популяризира използването на железниците като транспортно средство. Нови клиенти ще бъдат привлечени посредством цената, качеството, съдържанието на услугата и достъпа до пазари и клиенти.

Маркетинговата дейност на Управителя на инфраструктурата може да допринесе за привличане на повече товари, които да бъдат превозвани с железопътен транспорт. Позициите на пазара могат да се подобрят, чрез: пазарно ориентирано ценообразуване на предлаганите услуги, тяхното активно популяризиране, създаване на условия за конкуренция между операторите, разширяване на диапазонът от услуги, предлагани на операторите и потребителите в конкурентна среда.

Въвеждането в маркетинговата практика на компанията на система „пакет услуги“ ще детерминира предлагането на нови продукти на пазара и разкриване на нови пазарни ниши. Пакетният подход представлява формиране на продукт, в състава на който са включени услуги, засягащи основната дейност и множество допълващи второстепенни услуги, водещи до качествено изменение – допълнен, адаптиран към потребностите на клиентите и пазарната среда продукт.

Маркетинговата политика включва подобряване на условията за работа на жп терминалите и товарните гари, с цел индиректно привличане на товародатели и оттам ръст на товарните превози и инфраструктурни такси от тях. Целта е създаване на подходящи условия за развитие на транспортната логистика чрез изграждане на интермодални терминали, които са в основата на съвременната транспортна логистика играеща ключова роля за осигуряване на устойчива мобилност в Европа.

Пазарната позиция на железопътния транспорт би се променила чрез спешни мерки за „вдигане“ на скоростите по железопътната инфраструктура и подобряване на предлаганата транспортна услуга. Възстановяването на проектните скорости и изграждането на скоростни отсечки за 160/200 км/ч би съкратило времетраянето и увеличило скоростта на движение на влаковете. За пътническия превоз са от особено значение както скоростта и точността, така и необходимите връзки в ключови гари с влакове в други направления, което дава отражение при изработване на разписанията. Подобряването на условията на пътническите гари, формиращи жп мрежата и тяхната привлекателност, е важна предпоставка за привличане на пътници.

ДП НКЖИ предоставя по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, съобразно разпоредбите на Закона за железопътния транспорт, Наредба 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура, Наредба 42 за лицензиране на железопътните предприятия за

превоз на пътници и/или товари и Наредба 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт.

Таксите за ползване на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения се заплащат на ДП НКЖИ и се използват за финансиране на дейността.

Определянето на таксите, събирани от ДП НКЖИ, се основава на принципите залегнали в законовата нормативна рамка, и са съобразени с изискванията на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство, Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга и Постановление № 92 от 04.05.2012 г. за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура.

За да бъде възможен мониторингът на таксите за ползване на инфраструктура е въведена аналитична счетоводна отчетност по отношение на осчетоводяването на разходите за дейността, отразяваща процесите в ДП НКЖИ и даваща възможност за определяне на себестойността на всеки един от тях. Детайлното отчитане на разходите за всеки процес, включва в себе си определяне и разграничаване на пълни и преки разходи по отношение на извършването на влаковата услуга.

Определянето на нивата на инфраструктурните такси за пакета за минимален достъп е на равнището на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, а за обслужващи съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги не надхвърля разходите за извършването им заедно с разумна печалба.

ДП НКЖИ, предоставя на ИАЖА цялата необходима информация относно наложените такси, както и метод за изчисляване на преките разходи и, ако е приложимо, план за постепенното му въвеждане.

Инфраструктурната такса съдържа в себе си два компонента, измервани в брутотонкилометри и във влаккилометри, съответно отчитащи участието на експлоатационните звена в извършването на влаковата услуга и направените за тази цел преки разходи.

В сила от 01.01.2014 г. тарифните ставки за изчисление на инфраструктурните такси са в размер на 0,7902 лв. за влаккилометър и 0,0025 лв. за брутотонкилометър.

Размерът на инфраструктурната такса е обвързан с редица финансово-икономически и политически решения. Необходимо е да се намери баланс, както между различните видове транспорт (главно между автомобилен и железопътен транспорт), така и баланс вътре в железопътните превози – пътнически и товарни.

6.10. ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА

Инспекция „Екология“ провежда екологичната политика в Компанията, като контролира, координира и ръководи екологичната дейност в подразделенията на ДП НКЖИ, съгласно изискванията на действащата нормативна уредба с цел опазване на околната среда.

Съвременното европейско законодателство в областта на околната среда се характеризира с изключителна динамика, с налагане на все по-стриктни екологични мерки и това, в съчетание с обема му, представя истинско предизвикателство пред прилагане на политиката за опазване на околната среда пред Общността и пред всяка страна-членка, в това число и Република България.

Основен приоритет на европейската политика за околна среда е интегрирането на екологичните съображения в останалите секторни политики като транспорт, земеделие, енергетика, промишленост и туризъм.

Политиката на ЕС и на Република България по опазване на околната среда се развива в контекста на международните ангажменти и е насочена към достигане на висока степен на защита на база превантивни действия. Рамковите закони транспонират основополагащи изисквания на рамковите директиви на ЕС в съответните области чрез нормативни актове, които са приети и се прилагат.

Сред основните административно-регулативни инструменти, предвидени в Закона за опазване на околната среда, 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 Закона, подлежат на преценка относно необходимостта от ОВОС.

Общата структура на ефективен режим за управление на отпадъците в Република България е установена със Закона за управление на отпадъците и наредбите към него. Част от наредбите в тази област установяват изискванията за разрешаване и експлоатация на съоръженията и инсталациите за обезвреждане на отпадъците (депа и инсталации за изгаряне). Друга група наредби се отнася до третирането на специфични типове отпадъци като отработени масла, луминесцентни лампи, гуми, опаковки, хартия, батерии и акумулатори и излязло от употреба електронно и електрическо оборудване.

В изпълнение на Закона за управление на отпадъците (ЗУО) в поделенията на ДП НКЖИ се извършва временно съхранение на отпадъците. Посочените дейности се извършват в съответствие с разпоредбите за третиране на различните по вид, произход и свойства отпадъци. Отпадъците се събират и съхраняват на площадки за временно съхранение на отпадъци на определени за целта места в съответните регионални поделения, след което се предават по договор от ДП НКЖИ на лица, притежаващи необходимия документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците.

Съгласно изискванията на Закона за управление на отпадъците и наредбите, произтичащи от него, ДП НКЖИ:

- изготвя Сертификати за произход на отпадъците, генерирани от дейността на Компанията, които са неразделна част от договорите за продажба;
- изготвя Работни листа за класификация на отпадъците;
- изготвя Годишни отчети за генерираните количества отпадъци по отчетни книги, за всяка една обособена площадка и за отпадък;
- изготвя Идентификационни документи при транспортиране на опасни отпадъци.

При обществените поръчки за проектиране и изпълнение на строежи, с изключение на премахване на строежи, в документацията за избор на изпълнител и в договорите 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, съгласно изискванията на Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали /Наредбата/.

При обществените поръчки за строително-монтажни работи и премахване на строежи, в документацията за избор на изпълнител и в договорите 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 ЕС, ДП НКЖИ ежегодно отчита:

- емисиите в атмосферния въздух;
- разходите за опазване и възстановяване на околната среда;
- движението на дълготрайните материални активи с екологично предназначение;
- водопотреблението.

Екологичната политика на Компанията е насочена и към дейности по отношение на енергийната ефективност и намаляване на шумовото натоварване:

- Дейности по отношение на енергийната ефективност:
 - при извършване на ремонт на гарите се подновява изцяло дограмата с нова алуминиева дограма или PVC дограма;
 - санират се всички части на сградата и се изграждат топлоизолационни окачени тавани, които намаляват светлата височина на сградата и увеличават топлината в нея.
- Дейности по отношение намаляване на шумовото натоварване чрез:
 - полагане на нови типове конструкции на горното строене на железния път с използване на еластични скрепления, еластомерни демпфериращи подложки;
 - полагане на безнаставов релсов път;
 - полагане на нови лубрикатори за релси;
 - шлайфане на релсите с цел премахване на вълнообразно износване;
 - полагане на стрелки за високоскоростно движение;
 - полагане на еластични прелезни настилки;
 - замяна на метални мостови конструкции без баластово легло;
 - изграждане на шумозаглушителни и предпазни стени.

7 ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2020-2024 Г.

7.1. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2020-2024 Г.

✓ По-нататъшно отваряне на Република България към Европа и съседните страни по отношение на транспортната инфраструктура

За постигането на тази стратегическа цел от първостепенна важност е изпълнението на следните проекти за развитие на жп инфраструктура:

- Реконструкция и електрификация на железопътната линия София – Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граници – проектът е частично завършен, като направлението от Септември до Свиленград-турска/граници е изцяло модернизирано;
- Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас;
- Модернизация на железопътната линия Волуяк – София.

✓ Балансирано и взаимно обвързано развитие на отделните видове транспорт

Принципите за равнопоставеност между различните видове транспорт и особено загрижеността за околната среда трябва да бъдат спазвани при инвестирането в транспорта. Инвестициите следва да бъдат пренасочени към по-устойчиви и екологични видове транспорт по линия на ТЕН-Т с оглед Република България да изпълни своите цели по стратегията „Европа 2020“, свързани с емисии и енергийна ефективност. Това ще гарантира хармонично развитие на инфраструктурата за всички видове транспорт, като в същото време се поддържат пазарните принципи и се поощрява конкуренцията при удовлетворяване на конкретните национални транспортни нужди.

Развитието на железопътната инфраструктура за интермодални превози с цел изграждане на нови терминали, товарни и логистични центрове ще повиши конкурентоспособността на железопътната инфраструктура. Създаването на ефективни логистични вериги изисква оптимална комбинация на видовете транспорт (ко-модалност), обмяната на добри практики за подобряване на стандартизацията и оперативната съвместимост между различните видове транспорт. Завършен е проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район на планиране за България – Пловдив“.

✓ По-нататъшно внедряване на свободните пазарни принципи в развитието на инфраструктурата

Тази цел обхваща по-широко използване на пазарни механизми и процедури и най-вече финансиране на транспорта по ефективен начин, с осигуряване на инвестиции от различни източници, гъвкавост при вземането на навременни и законосъобразни решения и стремеж към постигане на оптимални резултати при осигуряване и гарантиране на инвестициите.

Железопътните линии, разположени по Трансевропейската транспортна мрежа притежават най-висок потенциал за развитие (както по отношение на товарния, така и за пътническия транспорт). Експлоатацията на влакове с търговски цели по железопътната мрежа изисква отлична съвместимост между характеристиките на инфраструктурата и тези на подвижния състав, както и ефективна взаимосвързаност между информационните и комуникационните системи на управителя на инфраструктурата и на операторите на пътническите и товарни превози. Това ще помогне на гражданите, операторите и местните органи да извлекат максимална полза от предимствата, произтичащи от създаването на пространство без вътрешни граници и ще допринесе за подобряване на вътрешната свързаност и оперативна съвместимост на националните железопътни мрежи.

✓ Съответствие на програмата с проблемите на околната среда

Ключовите цели за решаването на проблемите на околната среда, причинени от транспортния отрасъл, включват:

- Поощряване използването на железопътен транспорт чрез подобряване на железопътната инфраструктура и услуги.
- Разширяване на електрификацията на железниците чрез цялостна електрификация на железопътните линии по протежение на Трансевропейската транспортна мрежа.
- Стимулиране използването на комбиниран транспорт чрез реконструкция и строителство на нови терминали за комбиниран транспорт.
- Модернизация на железопътната инфраструктура по направленията на Трансевропейската железопътна мрежа, като стремежът е постигане на скорости до 160 км/ч за пътническите влакове, и до 120 км/ч за товарните влакове по направленията: София – Пловдив; Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граници; София – Драгоман. В участъка Септември – Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граница целта е постигната и железопътната инфраструктура е модернизирана.
- Обновяване на железопътната инфраструктура по направления: Пловдив – Бургас, Русе – Варна и Мездра – Горна Оряховица.
- Инвестиции за доставка на механизация и технологично оборудване за поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура в рамките на проектните технически и технологични параметри.

Очакваните ефекти от приоритетното развитие на железопътната инфраструктура, при което се очаква скоростта на влаковете да достигне 120/160-200 км/ч, пълна електрификация на приоритетните линии и въвеждане на европейските системи за управление на движението на влаковете ERTMS/ETCS, са:

- Намаляване времепътуването на железопътните превози с над 40%.
- Повишаване на комфорта, сигурността и безопасността на железопътните превози.
- Възможности за допълнително използване с около 25% от капацитета на инсталираните оптични кабели, GSM-R и др. високотехнологично оборудване в районите на направленията.
- Подобряване на екологичните условия в районите на направленията.
- Осигуряване на нови работни места в районите на приоритетните направления.
- Повишаване на цените на недвижимите имоти в районите на приоритетните направления.

При развитието на комбинирания транспорт очакваните ефекти са:

- Намаляване времепътуването на контейнерните превози с 30%, вкл. намаляване на престоите при граничните преходи.
- Повишаване на качеството, сигурността и безопасността на комбинираните превози.
- Възможности за развитие на бизнеса, свързан с интермодалните превози в районите на интермодалните терминали.
- Намаляване на товарния трафик на големи товарни автомобили в централните градски зони чрез промяна на съществуващите транспортни схеми.
- Намаляване на рисковете от транспортни инциденти.
- Осигуряване на нови работни места в районите на интермодалните терминали.

7.2. ИНВЕСТИЦИОНЕН ПЛАН ЗА ОБНОВЯВАНЕ И НОВО СТРОИТЕЛСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА, С ВКЛЮЧЕНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ И НАЧИН НА РАЗХОДВАНЕ ЗА ПЕРИОДА 2020-2024 Г.

На база резултатите от стратегическия анализ, част от който е техническото и технологично състояние на железопътната инфраструктура, са определени целите,

приоритетите и мерките за развитие на ДП НКЖИ за относително по-дълъг период от 5 години. В основата на настоящата Петгодишна програма и план за развитие на железопътната инфраструктура до 2024 г., са планирани:

- инвестиции за достигане на различни нива на параметрите на железопътната инфраструктура;
- дейности по осигуряване на безопасността на движение на влаковете;
- дейности по поети международни ангажименти за развитие на националната транспортна система;
- дейности по осъществяване на отбранително-мобилизационни мероприятия;
- мероприятия за предотвратяване на кризисни ситуации.

При дългосрочни прогнози е много важно да се направят мотивирани допускания, за да има реалистичност на крайните резултати и показателите за достигане да бъдат обективни. Върху направените прогнози в настоящия документ влияние ще окажат следните фактори:

- основна част от приходите зависи от размера на инфраструктурните такси, които са ограничени с нормативен акт;
- размер на субсидиите и капиталовите трансфери, отпускани на ДП НКЖИ съгласно Договора между Компанията и Държавата;
- размер на средствата за инвестиции, свързани с програми, проекти и политики на ЕС за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа.

Степента на развитие на железопътната инфраструктура и нивата на определящите я параметри са съществени предпоставки за постигане на растеж в реалния сектор и националната икономика като цяло. Ето защо инвестициите в инфраструктурни обекти с национално значение трябва да изпреварват във времето съвкупните инвестиции за постигане на стабилно развитие и реален растеж на икономиката на страната.

„Целите и приоритетите на ДП НК ЖИ в средносрочен план са разписани подробно в **Стратегията на ДП НК ЖИ за експлоатация, поддръжка и развитие на железопътната инфраструктура в Република България за периода 2019-2025 г.** и са основани на трите основни принципа, заложи в Европа 2020.

Тези принципи имат своите краткосрочни, средносрочни и дългосрочни цели и измерители, както и нормативно определени срокове в национални документи, чрез които България е поела ангажименти за тяхното реализиране.

В контекста на определените принципи са определени следните цели, които Управителят на железопътната инфраструктура трябва да постигне за периода до 2024 г, а именно:

1. Постигане на конкурентни и проектни скорости за развитие на бизнес ориентирани трасета. Мерките за тази цел следват принципа за устойчивост на развитие на жп инфраструктура. Тази цел трябва да бъде постигната чрез следните мерки:

- Повишаване на скоростите до 160 км/ч и въвеждане на ТСОС, чрез модернизация и рехабилитация на участъци от основната ТЕН-Т мрежа със средства от ЕС и други донорски програми и/или концесия;
- Изграждане на нови участъци, генериращи приходи и обслужващи бизнеса и населението;
- Достигане на проектни скорости за участъци с намален капацитет и генериращи приходи, извън проектите, финансирани със средства от ЕС.

2. Осигуряване на безопасен и сигурен железопътен транспорт, чрез въвеждане на нови интелигентни системи. Мерките за тази цел следват принципа за безопасност и екология в развитието на жп инфраструктура, както и принципа за ефективност. За постигането на тази цел са планирани следните мерки:

- Модернизация и изграждане на нови ТПС със средства от ЕС, инфраструктурни такси и капиталов трансфер;
- Подмяна и рехабилитация на контактната мрежа със средства от ЕС, инфраструктурни такси и капиталов трансфер;
- Изграждане и въвеждане на нови МКЦ, ETCS, GSM-R и др. със средства от ЕС, инфраструктурни такси и капиталов трансфер;
- Изграждане и въвеждане на СУВР със средства от ЕС;
- Изграждане и въвеждане на контролни точки със средства от ЕС.

3. Съхранение на активите, предоставени от държавата за управление на НК ЖИ, чрез осигуряване на адекватна поддръжка в съответствие със състоянието на активите. Мерките за тази цел следват принципа за ефективност на жп инфраструктура, като се сведат до минимум разходите през жизнения цикъл на поддържане на железопътната мрежа, за да се предотврати високата цена на отложената поддръжка. Недостатъчната текуща поддръжка води до непропорционално високи разходи за бъдеща поддръжка, скъсяване живота на жпът и съоръженията, намаляване на периода за рехабилитация, и съответно до бързо нарастващи разходи за аварийни ремонти и намаляване на скоростите. Тази цел трябва да бъде постигната чрез следните мерки:

- Извършване на периодична проверка за състоянието на жпът, чрез пътеизмерителна машина
- Извършване на текущ ремонт за участъци и съоръжения от жп инфраструктура, категоризирани като „критични“ или в Много лошо състояние“ .
- Ремонт на гарови здания и гарови комплекси.

4. Намаляване на загубите от инциденти, чрез намаляване на техния брой по вина на Управителя на жп инфраструктура и намаляване на времето за отстраняване на последиците. Тази цел отговаря на принципа за безопасност и ефективност и част от мерките за профилактика се изпълняват в предишните цели. Тази цел трябва да бъде постигната чрез следните мерки:

- Ремонт и подмяна на съществуващата възстановителна техника
- Актуализация на Технологията за работа в гарите
- Закупуване на нова лека и тежка механизация

За отчитане и контрол на постигнатите резултати от прилагането на мерките, в Стратегията на НКЖИ за експлоатация, поддръжка и развитие на железопътната инфраструктура в Република България за периода 2019-2025 г. са представени детайлно индикаторите за тяхното изпълнение.

➤ Критерии за приоритизиране на обектите

Видно от анализа на съществуващото положение общото състояние на жп инфраструктура, като цяло не е на нивото, което изискват основните Европейски документи за изграждане на единна железопътна инфраструктура. Нейното „преобразяване“ не може да се планира в краткосрочен и дори в средносрочен план, затова се налага приоритизация на обектите, които ще доведат до постигането на заложените цели по най-ефективен начин в този пет годишен период. Обектите, които ще залегнат трябва да бъдат ясно дефинирани във времето по години и в пространството по линии и участъци.

За да има обективност и професионален подход при избора на обекти, които трябва да се финансират в годишен план, са използвани следните критерии за приоритизация на обектите, като стремежът е да покриват максимален брой цели:

- **Текущо състояние на линията/участъка.** Този критерии е обективно измерен с пътеизмерителна машина. Приоритет е даден на обектите в най-тежко състояние. С този критерии се покриват обектите, включени в цели 1 и 3.
- **Надеждност на услугата (Условия за безопасност).** В този критерии влизат броят инциденти по дадена линия/участък сравнен със средния за жп мрежата, определени по статистически данни на системата за регистриране и анализ на събития по безопасността. Обектите в които имам струпване на инциденти по вина на Управителя на жп инфраструктура са с приоритет. С този критерии се покриват обектите, включени в цели 2 и 4.
- **Бизнес развитие по участъка/линията.** Този критерии се измерва количествено чрез трафика по съответния участък за пътническо и товарно движение, спрямо средната натовареност на мрежата. Отчетен е допълнително и ръста за последните три години, който е индикатор за перспективност на съответното направление. С този критерии се покриват обектите, включени в цели 1 и 3.
- **Рентабилност на участъка.** Измерването на рентабилността е резултат от съпоставяне на приходите и разходите за експлоатация и поддръжка в даден участък. С този индикатор се покриват обектите, включени в цел 1.

➤ Резултати от подбора на обектите

В резултат на подбора на обектите могат да се идентифицират и приоритетните за НКЖИ направления по които следва да се инвестира за рехабилитация и развитие на железопътната инфраструктура. Едновременно с това, отчитайки приоритетните направления се отразяват и в максимална степен общите и специфични цели на ОПТТИ 2014-2020 г., основните приоритети и цели на новата ОП „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г., условията залегнали в Регламент (ЕС) № 1316/2013 за МСЕ, както и Предложението за нов Регламент за предстоящия програмен период, който ще замени сега действащия и в който също така се залага приоритетното инвестиране от държавите-членки в направленията от „основната“ и „широкообхвана“ TEN-T мрежа.

Всички тези анализи са основа за определяне на инвестиционна политика на предприятието по отношение на потенциалните източници за финансиране на инвестиционните проекти като се разграничат отчетливо направленията, в които могат да се инвестират средства от ЕСИФ и тези в които ще се инвестират собствени средства на Компанията или под формата на капиталов трансфер.“

7.2.1 ПРОЕКТИ С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 г.

По приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура“ по „основната“ трансевропейска транспортна мрежа“

- **Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец**– обща стойност на проекта – 1 084,999 млн. лв. без ДДС. Проектът предстои да бъде фазиран. За изпълнение в настоящия програмен период ще останат дейности на стойност 675 783 447,94 лв., а през следващия програмен период 2021-2027 ще се кандидатства за финансиране за неизпълнените дейности по проект

Модернизация на железопътната линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец – фаза 2 на стойност 514 899 439,70 лв. без ДДС.

- **Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2** – обща стойност на проекта 675,093 млн. лв. без ДДС.

По проекта са сключени около 70% от предвидение за изпълнение договори и се очаква всички дейности по проекта да бъдат изпълнени и разплатени в срока на допустимост на разходите финансирани по ОПТТИ. Към момента ДП НКЖИ не отчита риск от неизпълнението на проекта.

- **Техническа помощ за подготовка на проект Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир – Гюешево – граница с Република Македония** – обща стойност на проекта 26,096 млн. лв. без ДДС.
- **Модернизация на железопътната линия София - Драгоман-граница със Сърбия, участък Волюяк - Драгоман** – индикативна стойност на проекта 409,580 млн. лв. без ДДС (алтернативен/допълващ проект).
- **Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък Перник-Радомир** – индикативна стойност на проекта 315,500 млн. лв. без ДДС. (алтернативен/допълващ проект).
- **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** – индикативна стойност на проекта 45,750 млн. лв. без ДДС (алтернативен/допълващ проект).
- **Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица** – индикативна стойност на проекта 10,420 млн. лв. без ДДС.
- **Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп участък Михайлово – Димитровград“** - индикативна стойност на проекта 4,600 млн. лв. без ДДС.
- **Техническа помощ за подготовка за алтернативни проекти** – индикативна стойност на проекта 0,325 млн. лв. без ДДС.
- **Техническа помощ за подготовка на железопътни проекти за програмен период 2021-2027** – индикативна стойност на проекта 3,833 млн. лв. без ДДС.

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

- **Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене** – индикативна стойност на проекта 6,256 млн. лв. с ДДС.
- **„Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“** – обща стойност на проекта 5,401 млн. лв. с ДДС.
- **„Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“** – индикативна стойност на проекта 16,519 млн. лв. с ДДС.

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

- **Модернизация на осигурителни системи по железопътната линия Русе – Каспичан** – индикативна стойност 38,000 млн. лв. без ДДС.
- **Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение** – обща стойност на проекта 18,000 млн. лв. без ДДС.

По приоритетна ос 5 „Техническа помощ“

- „Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 г. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ“ – обща стойност на проекта 8,109 млн. лв. без ДДС.
- Техническа помощ за подготовка на проект Модернизация на железопътна линия София - граница с Република Сърбия – стойност на проекта 1,955 млн. лв. без ДДС.
- „Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ“ – обща стойност на проекта 0,260 млн. лв. без ДДС.

7.2.2 ПРОЕКТИ С ФИНАНСИРАНЕ ОТ МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА (МСЕ)

- „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк“ – стойност 203,819 млн. лв. без ДДС.
- „Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“ – стойност 132,966 млн. лв. без ДДС. Проектът е в процес на изпълнение.
- „Модернизация на жп линия София – Пловдив, жп участък Костенец – Септември“ – стойност 430,111 млн. лв. без ДДС.
- „Развитие на жп възел Пловдив“ – стойност 202,384 млн. лв. без ДДС.

7.2.3 ПРОЕКТИ ЗА ПОДАВАНЕ ПО ТЕКУЩА ПОКАНА НА МСЕ

- От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС през централното пристанище на Бургас. Строително-монтажни работи. - индикативна стойност 8,500 млн. лв. без ДДС
- Техническа помощ за проект Удвояване на участъци по жп линия Пловдив-Свиленград- Турска граница– индикативна стойност 24,560 млн. лв. без ДДС
- Техническа помощ за подготовка на проект Модернизация на жп линията Видин - София: железопътен участък -Мездра - Медковец - индикативна стойност 12 млн. лв. без ДДС.
- Достъп от Коридор ОИС до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас – индикативна стойност 4 млн. лв. без ДДС.
- Достъп от Коридор ОИС до летище Пловдив. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Пловдив – индикативна стойност 3,278 млн. лв. без ДДС.
- Техническа помощ за подготовка на проект Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия – стойност на проекта 5,540 млн. лв. без ДДС.
- Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник – индикативна стойност 27,990 млн. лв. без ДДС.

7.2.4 ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ ПРЕЗ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г. ЧРЕЗ ЕВРОПЕЙСКО СЪФИНАНСИРАНЕ ОТ ЕСИФ

- Модернизация на жп линия София-Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец фаза 2 – индикативна стойност 515 млн. лв. без ДДС.
- Модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участъка Драгоман-граница с Република Сърбия – индикативна стойност 468 млн. лв. без ДДС.

- Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония – индикативна стойност 65 млн. лв. без ДДС.
- Модернизация на жп линия Радомир-Гюешево – индикативна стойност 1 230,000 млн. лв. без ДДС.
- Модернизация на жп линия София-Перник – индикативна стойност 632 млн. лв. без ДДС.
- Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия София-Перник – индикативна стойност 35 млн. лв. без ДДС.
- Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия Перник – Радомир индикативна стойност 15 млн. лв. без ДДС.
- Модернизация на жп линия Видин-София, участък Видин-Медковец– индикативна стойност 908 млн. лв. без ДДС.
- Доизграждане на съоръжения по жп линия Карнобат-Синдел– индикативна стойност 462 млн. лв. без ДДС.
- Развитие на жп възел Горна Оряховица – индикативна стойност 125 млн. лв. без ДДС.
- Развитие на жп възел Русе – индикативна стойност 70 млн. лв. без ДДС.
- Развитие на жп възел Варна – индикативна стойност 100 млн. лв. без ДДС.
- Изграждане на жп връзка с летище Бургас – индикативна стойност 70 млн. лв. без ДДС.
- Изграждане на жп връзка с летище Пловдив– индикативна стойност 35 млн. лв. без ДДС.
- Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия София-Мездра – индикативна стойност 65 млн. лв. без ДДС.
- Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Мездра-Горна Оряховица - индикативна стойност 100 млн. лв. без ДДС.
- Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Горна Оряховица - Каспичан - индикативна стойност 100 млн. лв. без ДДС.
- Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Каспичан-Синдел – индикативна стойност 35 млн. лв. без ДДС.
- Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Радомир - Кулата - индикативна стойност 100 млн. лв. без ДДС .
- Замяна на прелезни устройства с АПУ на ключови прелези с концентрация на инциденти – индикативна стойност 10 млн. лв. без ДДС.
- Изграждане на единна система за видеонаблюдение – индикативна стойност 12 млн. лв. без ДДС.
- Изграждане на системи за трансгранична комуникация на гранични гари – индикативна стойност 1 млн. лв. без ДДС.
- Модернизация и въвеждане на SCADA в 5 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра или Мездра-Горна Оряховица – индикативна стойност 30 млн. лв. без ДДС.
- Техническа помощ за Изграждане Интермодален терминал София - индикативна стойност 15 млн. лв. без ДДС.
- Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп линия Русе – Стара Загора“ - индикативна стойност 24,000 млн. лв. без ДДС.
- Разширяване функционалния обхват на географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ - индикативна стойност 15 млн. лв. без ДДС.

7.2.5 ДРУГИ ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ ЧРЕЗ НАЦИОНАЛНО ФИНАНСИРАНЕ, ЕВРОПЕЙСКО ФИНАНСИРАНЕ И/ИЛИ ДЪРЖАВНИ ЗАЕМИ ОТ МЕЖДУНАРОДНИ ФИНАНСОВИ ИНСТИТУЦИИ

- Възстановяване на проектните параметри на жп линията Русе – Варна – индикативна стойност 749,083 млн. лв. без ДДС
- Модернизация и рехабилитация на железопътната линия София – Варна (участъци Мездра – Горна Оряховица – Каспичан) – индикативна стойност 1 113,663 млн. лв. без ДДС.
- Развитие на жп възел София – без отсечката София – Волюяк – индикативна стойност 419,625 млн. лв. без ДДС.

Посочените проекти в т. 7.2.4 и 7.2.5 са планирани за изпълнение през следващия програмен период. Списъкът на изпълняваните проекти ще бъде актуализиран по източници на финансиране след приоритизиране на проектите по Програма Транспортна свързаност и/или по Механизъм за свързване на Европа 2.

8 ПРОГРАМА НА ДП НКЖИ ЗА УСВОЯВАНЕ НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ

8.1 УЧАСТИЕ НА ДП НКЖИ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ

Съгласно правилата за финансиране на големи инфраструктурни проекти за предходния и настоящия програмен период проектите, генериращи приходи (какъвто е случаят в железопътната инфраструктура), не се финансират на 100% от оперативните програми. В приложимия Наръчник за изготвяне на анализите за разходите и ползите, издаден от ЕК се изисква държавите-членки да осигурят средства за дофинансиране на инвестициите извън оперативните програми, защото приходите от тези проекти и активите от тях, които имат по-дълъг живот, остават като допълнителна полза за съответния бенефициент, респективно за държавата. Всички финансови анализи, в т.ч. анализите за разходи и ползи (АРП) на проекти в железопътния сектор в Република България трябва да се изготвят в съответствие с националните изисквания за изготвяне на АРП в транспортния сектор.

За ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ със статут на държавно предприятие, осигуряването на средства за съфинансиране на проектите се оказва сериозно предизвикателство, поради следните причини:

- лимитиран с нормативен акт обем на приходите;
- недостиг на средства и необходимост от държавно подпомагане;
- огромен размер на необходимите допълнителни средства, предвид мащаба на планираните инвестиции;
- ДП НКЖИ не е собственик на жп инфраструктура, а само стопанисва и управлява публичната държавна собственост.

ДП НКЖИ има готовност да участва със „зрели проекти“ при кандидатстването и усвояването на средства от европейските фондове и през следващия програмен период 2021-2027 г., като запази принципите на приоритизиране на проектите и надграждане на базата на приемственост с получените резултати в края на настоящия програмен период.

8.2 ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА ДП НКЖИ ЗА УЧАСТИЕ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ

Основните дейности, приоритет в планирането на ДП НКЖИ, са следните:

- Интегриране на българската железопътна транспортна система в европейската. Чрез подобряване и развитие на физическите железопътни инфраструктурни връзки и

постигане на оперативна съвместимост да се постигне привличане на международен трафик през страната и повишаване конкурентоспособността на българските железници.

- **Развитие на железопътната инфраструктура като част от Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).** Насочване на усилия и финансови средства за модернизация на жп линии и изграждане на логистични центрове по определените приоритетни направления.
- **Ефективно поддържане, модернизация и развитие на железопътната инфраструктура.** Развитието и модернизацията на железопътната инфраструктура следва да се основава на анализ на разходите и приходите за съответния обект и ползите за обществото от неговото изпълнение и експлоатация, при отчитане на съществуващата и очаквана интензивност на движението и на оценката на въздействието върху околната среда.

Успоредно с изпълнението на проекти за модернизация на железопътната инфраструктура, предприятието ще продължава да работи върху оптимизацията на процесите по експлоатация и поддръжка на железопътната инфраструктура, с цел повишаване качеството на предлаганите железопътни услуги и постигане на максимално ефикасен затворен цикъл на процесите по създаване, развитие, експлоатация, поддържане и развитие на железопътната инфраструктура.

- **Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на железопътната инфраструктура.** Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове. Специфичният характер на процеса на изграждане и модернизация на железопътната инфраструктура включва продължителен етап на подготовка и реализация на проектите и изисква концентрация на значителен по обем финансов ресурс при бавна възвръщаемост на инвестициите. Това води до анализиране и подбор на възможностите за осигуряване на финансови средства и ефективно поддържане, модернизация и развитие на най-важните стратегически възли и направления от прилежащата железопътна инфраструктура, предвид кръстопътното географско местоположение на страната и нейния транзитен потенциал чрез използване на железопътния транспорт.
- **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 2010-2020 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 прилагане на принципа на интермодалността 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. и намаляването на парниковите газове с 20% до 2020 г., като за постигането на така поставените цели от съществено значение е създаването на Единно европейско транспортно пространство.

- **Повишаване на административния капацитет на предприятието.** Понастоящем в ДП НКЖИ се изпълнява комплексна обучителна програма за повишаване на

административния капацитет чрез проекти от ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ. За предстоящите години е целесъобразно тази практика да бъде продължена чрез разработване и финансиране на подходящи програми за обучение, обмен на опит и внедряване на добри практики от други страни-членки на ЕС.

- **Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.** Прогресът в железопътния сектор е свързан с развитието на мрежата и оптимизиране на дейностите в ДП НКЖИ. За ефективното функциониране на Компанията е необходимо своевременно обновяване и адаптиране на процесите, както и въвеждане на бизнес модели, ориентирани към динамично променящите се характеристики на транспортните пазари и регулаторни изисквания, касаещи европейска жп мрежа. Ефективен инструментариум е: организационно реструктуриране; осигуряване на финансови средства за изграждане на модерна железопътна инфраструктура и въвеждане на съвременни методи и технологии за постигане на устойчивост и ефективност при управление на предприятието.

За да оцелеят в новата конкурентна среда, предприятията трябва да се развиват динамично и да инвестират в усъвършенстване на производствените процеси, в повишаване квалификацията на персонала и подобряване качеството на продукцията/услугите и маркетинга.

9 ПРОГРАМА ЗА ПОДОБРЯВАНЕ СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ДО 2024 г.

Актуализацията на Програмата за подобряване състоянието на железопътната инфраструктура за периода 2020-2024 г. е разработена след оценка на техническото състояние на цялата железопътна мрежа по отношение на:

- безопасност при превоза на пътници и товари;
- намаляване на повредите и прекъсванията на работа на системите за управление на трафика;
- проектните скорости;
- максимално допустимите скорости съобразно състоянието на железния път;
- причините, наложили ограниченията на скоростите;
- възможните технически решения за премахване на намаленията и за увеличаване на допустимите максимални скорости със съответната икономическа оценка.

Основната цел на Програмата 2020-2024 г. е ускоряване процеса на стабилизиране на железопътната мрежа и повишаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт. Предлаганите решения за реализация са съобразени със следните необходими условия:

- ремонт на тежка пътна механизация и доставка на нова такава, позволяваща да започне премахване на технологични операции, изискващи ръчен, физически тежък и непривлекателен труд и качествено техническо пресъоръжаване на ДП НКЖИ;
- възможно най-пълно задоволяване на потребностите от траверси, скрепления и стрелкови части;
- обновяване на стрелковото стопанство чрез въвеждане на стрелки тип UIC 60 на стоманобетонна траверсова скара;
- ремонт и поддържане на стоманените и стоманобетонни мостове;
- мероприятия по отводняване и подобряване на носимоспособността на земното легло в участъци, където тя е нарушена;
- доставка на най-необходимите резервни части и изпълнение на ремонти за поддържане на механизацията в добро техническо състояние;
- осигуряване на железопътни участъци с високо проходими транспортни средства, в т.ч. и на смесен ход „шосе – железопътна линия“;
- ремонти за завишаване на скоростите на цели участъци (рамена), които не са включени в големите инфраструктурни проекти. Подновяването на железния път по главните железопътни линии да се извършва с нова конструкция горно строене (стоманобетонни траверси с еластично скрепление и релси UIC 60 кг/м);
- подновяването обхваща също текущия път в гарите и лежащите на него стрелки;
- увеличаване дела на безнаставовия релсов път, водещо до намаляване на разходите за поддържане на железния път и подобряване комфорта на пътуване;
- заложи са за ремонт предимно отсечки, в които разликите между проектните и скоростите по книжка-разписания са най-големи, като приоритет се дава на I-ва, II-ра, III-та, IV-та, V-та и IX-та жп линии;
- модернизация, обновяване и ново строителство на съоръжения и устройства на осигурителна техника;
- изграждане на надеждна рингова структура на оптични трасета и създаване на условия за внедряване на модерни информационни системи и системи за управление на влаковото движение от високо технологично ниво;
- изграждане на нов вид гласова комуникация по стандарт GSM-R;

- модернизация на външно гарово осветление с LED осветителни тела.

Актуализираните програми имат подчертано стабилизационен характер и целят чрез подобряване на техническото състояние да се завишат скоростите в Графика за движение на влаковете. Натрупаното сериозно изоставане в ремонтната дейност на железния път обаче не може да бъде преодоляно само с изпълнение на тези програми. Успоредно с тях е необходимо ритмично да се осигуряват средства за привеждане и на останалия железен път в състояние, осигуряващо проектните скорости и безопасността на влаковото движение. Реализирането на предложените програми ще доведе до следните резултати:

- До достигане на проектните скорости в посочените участъци от железопътната мрежа като резултат от изпълнено подновяване на железен път в периода 2020-2024 г.
- Намаляване на времепътването на влаковете в ремонтираните участъци.
- Намаляване броя и времето за отстраняване на аварията.
- До завишаване на скоростите на движение на влаковете в посочените участъци от железопътната мрежа като резултат от изпълнен среден ремонт на железния път в периода 2018-2020 г.
- Намаляване на енергийните разходи.
- Подобряване комфорта на пътуване.
- Привличане на повече товари и пътници.
- Осигуряване на устойчив График за движение на влаковете и оптимизиране на броя на ограниченията на скоростта.
- Подобряване на техническото състояние на някои от второстепенните железопътни линии, които имат статут на „рокадни“ за главните железопътни линии.
- Осигуряване на надеждност на контактната мрежа и съоръженията и привеждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (ТСОС и произтичащите от тях стандарти и европейските норми).
- Намаляване на разходите за поддържане.

Основни показатели, които са база за анализ и оценка на развитието на железопътната инфраструктура

- Построени нови участъци от железопътни линии (км).
- Рехабилитирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа).
- Електрифицирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа).
- Удвоени железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа).
- Железопътни линии, осигурени с нови системи за безопасност, сигнални и съобщителни системи (% от цялата железопътна мрежа).
- Икономисано време от железопътния транспорт (времепътване x обем товари/брой пътници).
- Брой новопостроени мостове и тунели.
- Преоборудване на тунели, с дължина по-голяма от 500 м, съгласно европейските изисквания за безопасност (километри, % от съществуващите).
- Повишаване скоростите на движение по жп мрежата в ремонтираните участъци (км/ч).
- Повишаване безопасността на превозите чрез намаление броя на събитията, допуснати по вина на ДП НКЖИ (бр.).
- Повишаване качеството на железопътната инфраструктура, измерено чрез бална оценка (%).

Показатели за въздействие

- Пътници, обслужени от железопътния транспорт.
- Товари, обработени от железопътния транспорт.
- Брой транзитни пътници.
- Количество транзитни товари.
- Брутна добавена стойност (БДС) в железопътния транспорт.
- Работни места - създадени или запазени, в резултат на изпълнените инфраструктурни проекти.

Общите необходими средства по източници на финансиране за реализиране на тази програма са дадени в таблици. Средствата, осигурени от ДП НКЖИ, са сумите за изплащане на заеми, влагани средства от приходи от услуги и другите приходи и отпуснати средства директно на Компанията за целево влагане в проекти от източници, различни от ДБ.

АНАЛИЗ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ И ПОДДРЪЖКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА, ИЗГРАДЕНА С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ЕСИФ

Поддръжка на новоизградената жп инфраструктура

ДП НКЖИ има подписан дългосрочен договор с независима пътеизмерителна лаборатория ЕМ-120 за ежегодно двукратно измерване по предварително определен график, която определя състоянието на железния път чрез измерване на определени качествени характеристики. След извършване на измерването се изготвя комплексна оценка и анализ на резултатите на база на които се планира краткосрочното и средносрочното поддръжане на железния път.

С цел подобряване на поддръжането на железния път и контактната мрежа по новоизградените и модернизирани отсечки, чрез приходи от инфраструктурни такси са закупени 2 машини от последно поколение, които са ангажирани приоритетно при поддръжката на новоизградените отсечки с цел запазване на техните проектни параметри. Стартирана е и процедура за доставка на влекачи за нуждите на Компанията, които също ще се използват приоритетно за дейностите по поддръжка на новоизградената инфраструктура.

В рамките на планирането на дейностите по текущо поддръжане на железния път, контактната мрежа и другите съоръжения по инфраструктурата се разработват и анализират варианти за външно възлагане на дейностите по поддръжка на елементите от железопътната инфраструктура, които не са пряко свързани с безопасността и сигурността на превозите, както и дейностите, които са неприемливи за дейността на ДП НКЖИ като поддръжането на надлези, водоотвеждащи съоръжения и др. В ход е подготовка за провеждане на процедура за възлагане. Планира се също така възлагането на външен изпълнител за поддръжане на някои от подсистемите за сигнализация и телекомуникация, предвид невъзможността това да се осъществява със собствени сили от поделенията на Компанията. Ще бъде извършен и допълнителен анализ на възможностите за външно възлагане на дейностите по поддръжка на железния път и контактната мрежа.

Актуалното състояние на участъците и обектите от железопътната инфраструктура, които са изградени/рехабилитирани с европейско финансиране.

Поддръжането на участъците и обектите от железопътната инфраструктура, които са изградени/рехабилитирани с европейски средства ще се извършва съгласно инструкциите за текущо поддръжане на енергийните съоръжения, като се изготвят месечни и годишни графици за профилактика и преглед на тези съоръжения. При констатиране на нередности на обектите, които са в гаранционен срок, същите се отстраняват от изпълнителите на обектите.

ПРИЛОЖЕНИЯ

- **Приложение № 1** – Разчет-Отчет за приходите и разходите на ДП НКЖИ за периода 2018-2024 г.
- **Приложение № 2** – Програма за подновяване на железния път с нови материали за периода 2020-2024 г.
- **Приложение № 3** – Програма за механизирани среден ремонт на железния път за периода 2020-2024 г.
- **Приложение № 4** – Програма за ремонт на мостове по жп линиите по мрежата на ДП НКЖИ за периода 2020-2024 г.
- **Приложение № 5** – Програма за ремонт на тунелите по основните жп линии и отклоненията от жп мрежата на ДП НКЖИ за периода 2020-2024 г.
- **Приложение № 6** – Програма за укрепване на „слабите места“ по жп линиите от мрежата на ДП НКЖИ за периода 2020-2024 г.
- **Приложение № 7** – Програма за ремонт и доставка на резервни части за лека и тежка железопътна механизация, подвижен железопътен състав, както и доставка на нова лека и тежка жп механизация за периода 2020-2024 г.
- **Приложение № 8** – Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през периода 2020-2024 г.
- **Приложение № 9** – Необходими средства по видове дейности на поделение „Железен път и съоръжения“ за периода 2020-2024 г.
- **Приложение № 10** – Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването в периода 2020-2024 г.
- **Приложение № 11** – Програма за развитие на Поделение „Електроразпределение“ в периода 2020-2024 г.
- **Приложение № 12** – Програма за средства за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за периода 2020-2024 г.
- **Приложение № 13** – Обобщена таблица за необходимите средства на ДП НКЖИ за периода 2020-2024 г. (в млн. лв.).

РАЗЧЕТ - ОТЧЕТ ЗА ПРИХОДИТЕ И РАЗХОДИТЕ
на ДП "НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" ТР. СОВИЯ
Отчет 2018 г. БП 2019 г. и прогноза 2020 - 2024 г.

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ	Сума (в хил. лв.)					НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРИХОДИТЕ	Сума (в хил. лв.)						
	2018 г. Отчет	2019 г. Бизнес план	2020 г. Прогноза	2021 г. Прогноза	2022 г. Прогноза		2023 г. Прогноза	2024 г. Прогноза	2018 г. Отчет	2019 г. Бизнес план	2020 г. Прогноза	2021 г. Прогноза	2022 г. Прогноза
а	1	2	3	4	5	а	1	2	3	4	5	6	7
А. Разходи						Б. Приходи							
1. Напечение на запасите от продукция и незавършено производство						1. Нетни приходи от продажби, в т.ч.:	105 374	112 800	129 800	129 800	129 800	129 800	129 800
2. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:						а) услуги							
а) суровини и материали	79 708	79 400	81 000	81 000	81 000	а) приходи от инфраструктурни такси	55 837	57 000	57 000	57 000	57 000	57 000	57 000
б) разходи за материали	43 902	42 400	43 000	43 000	43 000	б) други услуги	10 138	11 500	11 800	11 800	11 800	11 800	11 800
в) разходи за енергия	27 294	25 500	25 500	25 500	25 500	в) приходи от електропренасяване	39 399	44 300	61 000	61 000	61 000	61 000	61 000
г) разходи за амортизация и обезценка, в т.ч.:	5 232	5 500	5 700	5 700	5 700	в) стокни							
а) амортизация	1 158	1 100	1 150	1 150	1 150	2. Увеличение на запасите от продукция и незавършено производство	804	1 500	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
б) обезценка	4 074	4 400	4 550	4 550	4 550	3. Разходи за придобиване на активи по стопански начин	14 224	16 500	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000
в) амортизация	218	200	300	300	300	4. Други приходи, в т.ч.:	304 147	307 100	312 100	315 600	317 600	319 600	321 600
г) външни услуги	35 806	37 000	38 000	38 000	38 000	а) приходи от финансиране, в т.ч.:	284 759	289 600	294 600	298 100	300 100	302 100	304 100
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	185 692	202 400	216 000	227 700	227 700	а) приходи от покритие на разходи	167 110	167 100	167 100	167 100	167 100	167 100	167 100
а) разходи за наемания	144 454	158 100	167 600	178 300	178 300	б) свързани с текущи активи	2 322	1 000	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
б) разходи за осигуровка, в т.ч.:	41 238	44 300	48 400	49 400	49 400	в) свързани с нетрудови активи	115 127	121 500	126 000	129 500	133 500	135 500	135 500
а) осигуровка, свързани с пенсии	15 575	17 140	17 900	19 000	19 000	б) приходи от продажби на текущи активи	3 135	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
б) разходи за амортизация и обезценка на ДМА и ДНМА, в т.ч.:	202 512	206 000	210 000	212 000	214 000	в) приходи от продажби на материални запаси	3 324	2 200	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
а) разходи за амортизация	202 512	206 000	210 000	212 000	214 000	г) други приходи	12 929	12 300	13 100	13 100	13 100	13 100	13 100
б) разходи от обезценка						Общо приходи от оперативна дейност (1+ 2+ 3+ 4)	424 549	437 900	458 900	464 400	464 400	466 400	468 400
б) разходи от обезценка на текущи (краткотрайни) активи						5. Приходи от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия, в т.ч.:	693	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
5. Други разходи, в т.ч.:	42 046	10 000	14 600	14 600	14 600	- приходи от участия в предприятия от група	693	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
а) балансова стойност на продадените активи	3 136		1 600	1 600	1 600	6. Приходи от други инвестиции и заемни, признати като текущи активи, в т.ч.:							
б) провизии						- приходи от предприятия от група							
Общо разходи за оперативна дейност (1+2+3+4+5)	509 958	497 800	521 600	533 300	539 300	7. Други нетни и финансови приходи, в т.ч.:	3						
6. Разходи от обезценка на финансови активи включително инвестиционите, признати като текущи (краткосрочни) активи, в т.ч.:	15					а) положителни разликни от операции с финансови активи	2						
- отрицателни разликни от промяна на валутни курсове	15					б) положителни разликни от промяна на валутни курсове	1						
7. Разходи за лихви и други финансови разходи, в т.ч.:	149	100	200	200	200	Общо финансови приходи (5 + 6 + 7)	696	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
- отрицателни разликни от операции с финансови активи						8. Загуба от обичайна дейност	84 877	59 000	61 900	72 100	72 100	72 100	72 100
Общо финансови разходи (6 + 7)	164	100	200	200	200	Общо приходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	425 245	438 900	459 900	463 400	465 400	467 400	469 400
8. Печалба от обичайна дейност	510 122	497 900	521 800	535 500	537 500	9. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)	84 877	59 000	61 900	72 100	72 100	72 100	72 100
9. Счетоводна печалба (общо приходи - общо разходи)						10. Разходи за данни от печалба							
10. Разходи за данни от печалба	(3 229)					11. Осрочени данни							
11. Осрочени данни						12. Печалба (10 - 11 - 12)	81 648	59 000	61 900	72 100	72 100	72 100	72 100
12. Печалба (10 - 11 - 12)						Печалба (Общо разходи + 10 + 11 + 12)	506 893	497 900	521 800	535 500	537 500	539 500	541 500

**ПРОГРАМА
ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2020 г.**

№	Жп линия	Междугарие / гара	Дължина железен път (км)	Дължина на завишаване на скорост	Железопътни стрелки (бр.)	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък	Обща стойност (хил. лв)
1	2	Стражица - Славяново път № 2 (сп.Горница-Ся)	8,400	8,752		65	65	65	7 100
2	3	Христо Даново-Сопот ПРЕХОДЕН	14,750			120	80	120	7 080
3	9	Възстановяване на проектите параметри в междугариято Русе Разпределителна-Образцов цифлик ПРЕХОДЕН	9,382			70	70	70	5 102
4	9	Възстановяване на проектите параметри в междугариято Самуил-Висока поляна	6,025	7,100		70	50	70	4 898
5	9	Възстановяване на проектите параметри в междугариято Хитрино – Плиска ПРЕХОДЕН	18,515			70	70	70	10 000
ОБЩО			57,072	15,852					34 180

ПРОГРАМА

ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2021 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Дължина железен път (км)	Дължина на завишаване на скорост	Железопътни стрелки (бр)	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка за разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък	Обща стойност (хил. лв)
1	2	Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горица-Ся)	8,400			65	65	65	9 689
2	3	Христо Даново-Сопот ПРЕХОДЕН	14,750			120	80	120	10 665
3	4	Змейово, 3-ти коловоз (текущ път)	0,584	0,584		65	60/55	65	1 634
4	9	Възстановяване на проекните параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик	9,382	10,395		70	70	70	4 478
5	9	Възстановяване на проекните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово ПРЕХОДЕН	10,538			70	70	70	4 766
6	9	Възстановяване на проекните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино ПРЕХОДЕН	13,518			70	70	70	5 522
7	9	Възстановяване на проекните параметри в междугарието Хитрино – Плиска	18,515	19,770		70	70	70	6 699
		ОБЩО	75,687	30,749					43 453

ПРОГРАМА

ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2022 г.

№	Жиг линия	Междугарне / гара	Дължина железен път (км)	Дължина на завишаване на скорост	Железопътни стрелки (бр.)	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък	Обща стойност (хил. лв)
1	2	Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горица-Ся)	8,400	8,752		65	65	65	4 000
2	3	Христо Даново-Сопот	14,750	13,821		120	80	120	5 633
3	9	Възстановяване на проектите параметри в междугарнето Образцов чифлик-Ястребово ПРЕХОДЕН	10,538			70	70	70	4 766
4	9	Възстановяване на проектите параметри в междугарнето Висока поляна - Хитрино ПРЕХОДЕН	13,518			70	70	70	11 761
ОБЩО			47,206	22,573					26 160

**ПРОГРАМА
ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2023 г.**

№	Жп линия	Междугарие / гара	Дължина железен път (км)	Дължина на завишаване на скорост	Железопътни стрелки (бр.)	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по класика различаене (км/ч)	Скорост в подновенни участък	Обща стойност (хил. лв)
1	2	Своге	по проект			70	70		10 618
2	2	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози	1,740	1,050	10	70	50/70	70	2 000
3	2	Каспичан - Провадия път № 2 ПРЕХОДЕН	29,467			130	80	100	18 930
4	2	Провадия - Синдел път № 2 ПРЕХОДЕН	19,400			130	80/60	100	10 362
5	9	Възстановяване на проектните параметри в междугариято Ястребово-Ветово	6,875	12,410		95	80	95	10 000
6	9	Възстановяване на проектните параметри в междугариято Ветово-Сеново	12,015	12,856		95	80	95	10 000
7	9	Възстановяване на проектните параметри в междугариято Плиска-Каспичан	6,375	7,600		70	70	70	11 088
ОБЩО			75,872	33,916					72,998

**ПРОГРАМА
ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2024 г.**

№	Жп линия	Междугарие/гара	Дължина железен път (км)	Дължина на завиване на скорост	Железопътни стрели (бр.)	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък	Обща стойност (хил. лв)
1	2	Провадия - Синдел път № 2	19,400	20,654		130	80/60	100	9 140
2	3	Карлово-Богев	5,735	8,253		100	70	90	12 400
3	3	Тъжа-Съхране	10,519	11,371		120	70	100	18 930
4	3	Подобект. "Жп тунел 1 в частъка Лозарево - сп.Прилеп" ПО ПРОЕКТ				---	---		31 040
5	3	Реконструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарие Аспарухово - Комунари км.80+008 до км.82+635 с дължина 2627 метра	2,627	3,339		85	80	85	4 024
6	9	Възстановяване на проекните параметри в междугарие Плиска-Каспичан	6,375	7,600		70	70	70	11 088
		ОБЩО	44,656	51,217					86 622

**ПРОГРАМА
ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ В ПЕРИОДА 2020 - 2024 г.**

№ по реш.	ЖКЦ ДП- НШД	Междугарнџгара	Натураленвмъ.		Скорости		Стопноствжизелдџгва					
			Железоп пџгт [км]	жп(стрелки [бр])	Проектна [км/ч]	Кџлџка [р-р км/ч]	Всџцко	Втова числос				
							2020	2021	2022	2023	2024	
1	2	Своге	по проект		70	70	16 618				6 000	10 618
2	2	Лакатџк, 2-ри и 3-ти колотови	1,740	10 бр	70	50/70	3 995				2 000	1 995
3	2	Стражџца - Славяново пџгт № 1 (сп.Горица-Сџ)	8,400		65	65	13 689			9 689	4 000	
4	2	Стражџца - Славяново пџгт № 2 (сп.Горица-Сџ)	8,400		65	65	7 100					7 100
5	2	Каспичан - Провадџя пџгт № 2	29,467		130	80	30 960					15 960
6	2	Провадџя - Синдел пџгт № 2	19,400		130	60	10 362					10 362
7	3	Христо Даново-Сопот	14,750		115	80	23 378			10 665	5 633	
8	4	Змейово, 3-ти колотов (текущ пџгт)	0,584	4 бр	65	60/55	1 634			1 634		
9	4	Тулотово, 2-ри колотов (текущ пџгт)	0,962	12 бр	120/65	100/60	3 633					3 633
Всџчко по Проект № 3:												
10	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарнетото Русе Разпределителна-Образцов чифлик	9,382		85	70	14 978			9 876		
11	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарнетото Образцов чифлик-Ястребово	10,538		85	70	16 766			6 766	4 000	6 000
12	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарнетото Ястребово-Ветово	6,875		95	80	17 695					7 695
13	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарнетото Ветово-Сеново	12,015		95	80	18 754					8 754
14	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарнетото Самуил-Висока поляна	6,025		80	60	4 898			4 898		
15	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарнетото Висока поляна - Хитрино	13,518		80	70	21 761			4 562	6 158	11 041
16	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарнетото Хитрино – Плиска	18,515		80	70	13 721			10 000	3 721	
17	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарнетото Плиска-Каспичан	6,375		70	70	11 088					11 088
							119 661	20 000	24 925	10 158	33 490	31 088
							231 030	34 180	46 913	19 791	61 033	69 063
Всџчко по Проект № 11.1.:												

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2020 г.**

№	Жп линия	Междугарие / гара	Дължина ремонт (км)	Дължина на завишаване на скорост	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък	Обща стойност (ХИЛ.ЛВ)
1	2	Славяново - Погово път № 2	8,600	8,600	130	80	110	2 193
2	2	Дралфа - Търговище път № 1	18,046	18,046	130	80	110	4 692
3	2	Разделна - Повеляново път №1 и път №2	6,940	6,940	120	100	100	1 804
4	4	Полски Гръмбеш - Петко Каравелово	4,143	8,174	70	70	70	1 056
5	4	Гара Полски Гръмбеш 2-ри коловоз	0,700	0,700	70	70	70	179
6	4	Самоводене - Велико Търново	6,456	8,404	65	65	65	1 646
7	5	Гълъбник - Делян	5,400	5,400	130	80	100	1 500
8	7	Мърчево - Медковец и 2-ри коловоз Медковец	11,442	11,442	80/70	80/70	80	2 860
9	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30бр.						2 400
		ОБЩО	61,727	67,706				18 331

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2021 г.**

№	Жп линия	Междугарие / гара	Дължина (км)	Дължина на завишаване на скорост	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък	Обща стойност (хил. лв)
1	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник път №1 и път №2	17,740	17,740	130	110	110	4 612
2	2	Ясен - Плевен запад път №1 и път №2	10,736	10,736	95	95	95	2 791
3	2	Славяново - Попово път № 2	8,600	8,600	130	80	90	2 150
4	2	Дралфа - Търговище път № 1	21,539	21,539	130	100	100	5 492
5	2	Търговище - рп. Надарево път №2	13,520	13,520	130	100	100	3 380
6	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.						2 400
		ОБЩО	72,135	72,135				20 826

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2022 г.**

№	Жп линия	Междугарие / гара	Дължина (км)	Дължина на завицаване на скорост	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък	Обща стойност (хил. лв)
1	2	Търговище - рп. Надарево път №1	13,520	13,520	130	100	110	4 030
2	2	Повеляново - Белослав път №1 и път №2	11,124	11,124	120	100	110	2 892
3	3	Славяново - Попово път № 2	9,780	9,780	100	60	80	2 543
4	4	Дралфа - Търговище път № 1	6,880	6,880	65	65	65	1 789
5	4	Велико Търново - Дебелец	3,000	3,000	65	65	65	780
6	4	Дебелец - Соколово	2,300	2,300	65	65	65	598
7	4	Соколово - Дряново	9,600	9,600	65	65	65	2 496
8	7	2-ри коловоз в гара Ракево	1,259	1,259	80	80	80	320
9	72	Брусарци - Лом 10+500 до 22+371	11,871	11,871	90	90	90	3 000
10	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.						2 400
		ОБЩО	69,334	69,334				20 848

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2023 г.**

№	Жп-линия	Междугарие / гара	Дължина (км)	Дължина на завишаване на скорост	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък	Обща стойност (хил. лв)
1	2	Кунино - Карлуково път № 2	6,500	6,500	130	100	120	1 690
2	3	Илиянци - Световрачене	6,000	6,000	100	60	90	1 560
3	3	Славяново - Попово път № 2	6,200	6,200	100	40	80	1 612
4	3	Дралфа - Търговище път № 1	2,805	2,805	100	80	80	729
5	3	Столник - Саранци	13,538	13,538	90	80	90	3 520
6	3	Саранци - Макоцево	4,962	5,009	75	75	75	1 290
7	3	Сопот - Карлово	5,000	5,274	120	80	100	1 300
8	81	Съединение - Панагюрище	6,000	6,000	60	50	50	1 560
9	4	Русе разпределителна - Русе запад	4,929	4,929	75	40	40	1 282
10	4	Русе запад - Русе	1,990	1,990	75	40	40	517
11	4	Русе разпределителна - 3-ти, 4-ти, 5-ти и 6-ти коловози	3,013	3,013	40	40	40	783
12	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.						2 400
			60,937	61,258				18 244
			ОБЩО					

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2024 г.**

№	Жп линия	Междугарне / гара	Дължина (км)	Дължина на завишаване на скорост	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък	Обща стойност (хил. лв)
1	2	Лакагник - Елисейна път № 1	14,000	14,568	70	70	70	3 640
2	2	Зверино - Мездра юг път № 1 (до сл.Люти брод)	9,000	9,000	70	70	70	2 340
3	2	Славяново - Попово път № 2	6,500	6,500	130	100	110	1 690
4	2	Дралфа - Търговище път № 1	15,000	13,650	130	100	100	3 900
5	2	Телиш - Горни Дъбник път № 2	11,000	11,862	130	110	110	3 084
6	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник път № 2	9,000	7,912	130	110	110	2 057
7	2	Долни Дъбник - Ясен път № 2	9,000	9,600	130	110	110	2 496
8	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.						2 400
		ОБЩО	73,500	73,092				21 607

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОТН НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ В ПЕРИОДА 2020 - 2024 г.**

№	ЖП линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
а	1	2	3	4	5	6
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОТН НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2020 ГОДИНА						
1	2	Славяново - Попово път №2	130	80	8,600	2 193
2	2	Дралфа - Търговище път №1	130	80	18,046	4 692
3	2	Разделна - Повеляново път №1 и път №2	120	100	6,940	1 804
4	4	Полски Тръмбеш - Петко Каравелово	70	70	4,143	1 056
5	4	Гара Полски Тръмбеш 2-ри коловоз	70	70	0,700	179
6	4	Самоводене - Велико Търново	65	65	6,456	1 646
7	5	Гълъбник - Делян	130	80	5,400	1 500
8	7	Мърчево - Медковец и 2-ри кол. Медковец	70	70	11,442	2 860
9	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО						
					61,727	18 331
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОТН НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2021 ГОДИНА						
1	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник път №1 и път №2	130	110	17,740	4 612
2	2	Ясен - Плевен запад път №1 и път №2	95	95	10,736	2 791
3	2	Славяново - Попово път №1	130	80	8,600	2 150
4	2	Попово - Дралфа път №1	130	100	21,539	5 492
5	2	Търговище - рп. Надарево път №2	130	100	13,520	3 380
6	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО						
					72,135	20 826
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОТН НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2022 ГОДИНА						
1	2	Търговище - рп. Надарево път №1	130	100	13,520	4 030
2	2	Повеляново - Белослав път №1 и път №2	120	100	11,124	2 892
3	3	Световрачене - Кремиковци	100	60	9,780	2 543
4	4	Табачка - Две могили + ТП гара Табачка	65	65	6,880	1 789
5	4	Велико Търново - Дебелец	65	65	3,000	780
6	4	Дебелец - Соколово	65	65	2,300	598
7	4	Соколово - Дряново	65	65	9,600	2 496
8	7	2-ри коловоз в гара Ракево	80	80	1,259	320

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
9	72	Брусарци - Лом км 10+500 до км 22+371	90	90	11,871	3 000
10	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.			69,334	2 400
ОБЩО						
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2023 ГОДИНА						
1	2	Кунино - Карлуково път № 2	130	100	6,500	1 690
2	3	Илиянци - Световрачене	100	60	6,000	1 560
3	3	Кремиковци - Яна	100	40	6,200	1 612
4	3	Яна - Столник	100	80	2,805	729
5	3	Столник - Саранци	90	80	13,538	3 520
6	3	Саранци - Макоцево	75	75	4,962	1 290
7	3	Сопот - Карлово	120	80	5,000	1 300
8	81	Съединение - Панагюрище	60	50	6,000	1 560
9	4	Русе разпределителна - Русе запад	75	40	4,929	1 282
10	4	Русе запад - Русе	75	40	1,990	517
11	4	Русе разпределителна - 3-ти, 4-ти, 5-ти и 6-ти коловози	40	40	3,013	783
12	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.			60,937	2 400
ОБЩО						
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2024 ГОДИНА						
1	2	Лакатник - Елисейна път № 1	70	70	14,000	3 640
2	2	Зверино - Мездра юг път № 1 (до сп.Люти брод)	70	70	9,000	2 340
3	2	Кунино - Карлуково път № 1	130	100	6,500	1 690
4	2	Карлуково - Червен бряг път № 2	130	100	15,000	3 900
5	2	Телиш - Горни Дъбник път № 2	130	110	11,000	3 084
6	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник път № 2	130	110	9,000	2 057
7	2	Долни Дъбник - Ясен път № 2	130	110	9,000	2 496
8	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.			73,500	2 400
ОБЩО						
					337,633	99 856
ВСИЧКО ЗА ПЕРИОДА 2020-2024 ГОДИНИ:						

ПРОГРАМА

за ремонт на МОСТОВЕТЕ ПО ЖП ЛИНИИТЕ по мрежата на ДП НКЖИ за периода 2020 - 2024 г.

ЖПЛ №	Път №	Местоположение	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.		2024 г.		Общо хиляди	
						К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
ГЛАВНИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ЛИНИИ																	
ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД (Държавната граница със СР Югославия)-СОФИЯ-ПЛОВДИВ-ЛИМНИТРОВГРАД-СВИЛЕНГРАД (Държавните граници с Република Гърция и Република Турция)																	
Волуяк - Драгоман/Калотина																	
1	-	Драгоман-Калотина	42+900	СВ	Възстановяване на хидроизолация.	кв.м	0	0					540	80			80
1	-	Драгоман-Калотина	52+332	СТ	Шлосерски работи.	бр.			1	25							25
1	-	Драгоман-Калотина	53+097	СТ	Боядисване връхна конструкция.	кв.м				300	12						12
1	-	Драгоман-Калотина	53+125	СТ	Отстраняване на дефекти-шлосерски работи.	бр.							1	25			25
1	-	Драгоман-Калотина	53+125	СТ	Отстраняване на дефекти-шлосерски работи.	кв.м							2 000	120			120
1	-	Драгоман-Калотина	53+855	СТ	Отстраняване на дефекти-шлосерски работи.	бр.					1	30					30
1	-	Калотина-Границата	53+855	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м				600	30						30
1	-	Драгоман-Калотина	54+050	СВ	Основен ремонт хидроизолация и торкретирание.	кв.м					0	0	45	15			15
1	-	Участък Волуяк - Драгоман/Калотина		СТ/СВ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия	кв.м	2	30	2	30	1	20	1	20	2	30	130
ОБЩО ЗА УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ:																	
ЖП ЛИНИЯ №2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНАОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА																	
2	2	София-Соф.север	1+500	СТ	Антикорозионно покритие.	кв.м	260	10									10
2	1	Своте-Бов	39+534	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м			100	4							4
2	2	Г. Бов	41+956	СВ	Възстановяване на бетоново покритие	бр.									1	16	16
2	1	Бов-Лакатник	42+850	СВ	Възстановяване на бетоново покритие	бр.									1	35	35
2	1	Лакатник-Левшице	51+002	СВ	Смяна на хидроизолация и торкретирание.	кв.м	400	80									80
2	2	Лакатник-Левшице	54+810	СВ	Смяна на хидроизолация и торкретирание.	кв.м	200	250									250
2	1	Левшице-Елисейна	61+630	СВ	Възстановяване на бетоново покритие	бр.									1	35	35
2	2	Левшице-Елисейна	61+662	СВ	Усилване конструкции-проект и изпълнение.	бр.				1	200						200
2	1	Зверино-Рибърково	75+186	СТ	Усилване конструкции-проект и изпълнение.	бр.	1	300									300
2	1 и 2	Мездра - Роман	99+186	СВ	Възстановяване на хидроизолация-360 м2, санниране на бетонови покрития-200 м2, напречни fugи-50 м.	кв.м					360	82					82
2	1 и 2	Мездра-Роман	102+515	СВ	Възстановяване на хидроизолация-60 м2, ремонт на напречни fugи-20 м.	кв.м									60	12	12
2	1 и 2	Мездра-Роман	104+230	СВ	Възстановяване на хидроизолация- 800 м2, ремонт на напречни fugи-50 м.	кв.м									800	130	130
2	1 и 2	Роман-Кунино	112+498	СВ	Укрепване радие под двата пътя.	бр.						1	20				20
2	1 и 2	Роман-Кунино	117+064	СВ	Възстановяване на хидроизолация-надлъжна fuga 36 м2, ремонт на напречни fugи-65 м. Укрепване радие под двата пътя.	бр.									1	40	40
2	1,2	Горна Оряховица-Джудлуница	306+929	СВ	Възстановяване на хидроизолация-80 м2 и ремонт на напречни fugи-25 м.	кв.м									80	18	18
2	1,2	Стражица-Славяново	330+536	СВ	Възстановяване на хидроизолация-88 м2, ремонт на напречни fugи-25 м. и водоотводни съоръжения, ремонт на парпет – 30 м1, смяна на траверси – 10 бр. дървени	кв.м									80	18	18
2	1,2	Стражица-Славяново	352+441	СВ	Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста.	кв.м									80		40
2	1,2	Попово-Драффа	354+717	СВ	Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста	кв.м									80		40
2	1,2	Попово-Драффа	355+333	СВ	Ремонт на хидроизолацията	кв.м									450	225	225
2	1,2	Попово-Драффа	360+857	СВ	Ремонт на надлъжната fuga между конструкциите на път 1 и път 2	М1									60	24	24

№	ЖП/П/Т/М	Местоположение	№	Вид на мост	Вид на работата	№	Година										Общо			
							2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029				
Русе - Горна Орхонца																				
4		Русе-запад-РП"Доростол"	7+505	СТ	Направа 2 бр. предпазни габаритни рамки (от Ген. Ревизия 1998г.).	бр		2	60											
4		Русе-запад-РП"Доростол"	7+505	СТ	Фугуране на облицовката и отводняване на водите от шосето край устоите	кв.м		60	5											5
4		Русе Р-Русе	6+820	СВ	Ремонт оголена армировка по главните греди на СтЪ мостовете чрез санитаране	кв.м								250	20	20				20
4		Русе Р-Русе	6+820	СВ	Ремонт на хидронзолацията	кв.м									270	210	210			210
4		Моруница-Бяла	75+385	Кам.	Ремонт радиото и свода на каменен водосток със светъл отвор 3м.	куб.м			10	3										3
4		Моруница-Бяла	75+085	СТ	Ремонт дефектни нгтове и спукани елементи	бр														8
4		Бяла-Полеки Тръмбеш	82+362	Кам.	Ремонт крилата и радието при изтичането на сводов водосток със светъл отвор 3 м.	куб.м			10	3										3
4		1 Пкр-Ят	107+950	СТ	Песъкоструене и боядисване	кв.м						3 000	180							180
Горна Орхонца - Дъбово																				
4		1 Втн-Дл	139+055	СТ	Песъкоструене и боядисване	кв.м			2 000	60										60
4		1 Дебелен-Соколово	146+762	СТ	Песъкоструене и боядисване	кв.м					1 300	52								52
4		1 Соколово-Дряново	157+044	СТ	Песъкоструене и боядисване	кв.м														0
4		1 Дряново-Царева ливада	158+970	СТ	Песъкоструене и боядисване	кв.м														0
4		1 Дряново-Царева ливада	160+142	СТ	Песъкоструене и боядисване	кв.м					700	28								28
4		ЖП ЛИНИЯ №4		СТ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия	бр					5	50								50
4,42		ЖП ЛИНИЯ №4 1 № 2		СТ	Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.			60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	300
Михайлово - Димитровград																				
4		Михайлово-Меричлери	2+830	СВ	Възстановяване на отводнителите	кв.м			4	1										1
4		Михайлово-Меричлери	2+830	СВ	Възстановяване на хидронзолацията	кв.м			200	30										30
4		Михайлово-Меричлери	13+574	СВ	Възстановяване на отводнителите	кв.м			6	1										1
4		Михайлово-Меричлери	13+574	СВ	Възстановяване на хидронзолацията	кв.м			400	60										60
Димитровград-Подкова																				
4		Хасково-Княжовник	13+770	СВ	Възстановяване на отводнителите	кв.м			4	1										1
4		Хасково-Княжовник	13+770	СВ	Възстановяване на хидронзолацията	кв.м			100	15										15
4		Хасково-Княжовник	24+104	СТ	Възстановяване на антикорозивно покритие	кв.м						340	20							20
4		Хасково-Княжовник	39+606	СТ	Възстановяване на антикорозивно покритие	кв.м			250	14										14
4		Хасково-Княжовник	40+985	СТ	Възстановяване на антикорозивно покритие	кв.м									330	19	19			19
4		Перперек-Кърджали	69+712	СВ	Възстановяване на отводнителите	кв.м			26	5										5
4		Хасково-Княжовник	69+712	СВ	Възстановяване на хидронзолацията	кв.м			2 060	310										310
4		Кърджали - Момчилград	88+532	СВ	Възстановяване на отводнителите	бр.														12
4		Кърджали - Момчилград	88+532	СВ	Възстановяване на хидронзолацията	кв.м														24
4		Момчилград-Подкова	95+928	СВ	Възстановяване на отводнителите	кв.м														850
4		Момчилград-Подкова	95+928	СВ	Възстановяване на хидронзолацията	кв.м					14	3								128
4		Момчилград-Подкова	102+344	СВ	Възстановяване на отводнителите	кв.м														160
4		Момчилград-Подкова	102+344	СВ	Възстановяване на хидронзолацията	кв.м			12	2										2
4		Момчилград-Подкова	104+163	СВ	Възстановяване на отводнителите	кв.м			420	63										63
4		Момчилград-Подкова	104+163	СВ	Възстановяване на хидронзолацията	кв.м					15	3								3
4		Момчилград-Подкова	100+124	СТ	Възстановяване на хидронзолацията	кв.м					1 000	150								150
4		Момчилград-Подкова	108+515	СВ	Възстановяване на антикорозивно покритие	кв.м														250
4		Момчилград-Подкова	108+515	СВ	Възстановяване на отводнителите	кв.м														1
4		Момчилград-Подкова	108+515	СВ	Възстановяване на хидронзолацията	кв.м														36
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №4:																				
									556	358										463
ДУНАВ МОСТ РУСЕ-ГЮРГЕВО																				
																				2 027

№	ЖПЦ/Пътна мрежа	Местоположение	Вид на работата	Вид на моста	Видове ремонтни работи	Годишни данни												Общо
						2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Общи ремонтни работи	бр.	1	10	1	10	1	10			1	10	40	
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Ремонтни работи по антикорозивно покритие	кв.м	4 000	300	4 000	300	4 000	300			4 000	300	1 200	
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Санране бетоновите повърхности на опорите	кв.м	1 200	260	1 200	260	0	0	1 200	260	0	0	780	
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Подмяна улици на отводнителната система на пътна настилка между опори 25 и 37	м							720	35			35	
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Анализ на геодезичните и тензометрични измервания на металните греди под шосето, извършени в периода 2014/20 г. и даване техническа характеристика със заключение за състоянието им (извър. се от хабилитирани спец. конструктори на метали и стъб. мостови конструкции).	бр					1	20					20	
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Изготвяне на експертиза за влиянието върху сигурността на съоръжението, при вертикалните и хоризонтални отклонения на опорите от 22 до 37 опора, на база данни от замерванията от 2014 до 2020 г.	бр					1	5					5	
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Измерване отвяването и провисването на носещите греди на пътна част на полетата и опорите от 25 до 37 без натоварване и две полета с натоварване 31-32 и 32-33	бр	0	0	1	24	0	0	1	24	1	24	72	
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Наблюдение и контрол на пукнатините в камерите на опора 37 (устой) при високи и ниски води.	бр	1	24	1	24	1	24	1	24	1	24	120	
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Прецизна нивелация на лагерните площадки на опорите под непрекъснатите греди от опора 19 до опора 25 вкл. при високи и ниски води.	бр	1	24			1	24					48	
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Геодезически измервания на опорите между оп. 19 и 37 при високи и ниски води.	бр	1	24	1	24	1	24	1	24	1	24	120	
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Контролна проверка на плановата геодезическа основа на Дунав мост в т.ч. и чрез GPS измервания.	бр	1	24			1	24					48	
ОБЩО ЗА ДУНАВ МОСТ:								666		642		431		367		382	2 488	
ЖПЦ ЛИНИЯ № 5: СОФИЯ-ВЛАДАЯ-РАДОМИР-ДУПНИЦА-КУЛАТА																		
София - Перник																		
Перник - Радомир																		
5	1	Перник разпределителна-Перник	31+720	СТ	Възстановяване антикорозивно покритие	кв.м									1 500	60	60	
5	1	Перник-Кракра	33+628	СТ	Възстановяване антикорозивно покритие	кв.м					900	22					22	
5	6	Кракра-Батановци	39+140	СТ	Възстановяване антикорозивно покритие	кв.м			1 000	60							60	
5	2	Батановци-Радомир	45+850	СТ	Възстановяване антикорозивно покритие	кв.м									1 000	40	40	
Радомир - Дупница																		
5	1	Долни Раковец-Гълъбник	58+800	СТ	Възстановяване антикорозивно покритие	кв.м									600	24	24	
5	1	Долни Раковец-Гълъбник	62+903	СТ	Възстановяване антикорозивно покритие	кв.м	1 000	40									40	
5	1	Джово-Дупница	86+468	СТ	Възстановяване антикорозивно покритие	кв.м									900	36	36	
Дупница - Кулата																		
5	1	Дупница-Бобошево	102+636	СТ	Възстановяване антикорозивно покритие	кв.м			600	24							24	
5		Благоград-Симитли	128+588	СБ	Възстановяване на хидроизолация 30 м2; Ремонт напречни фуги-10 м; Санране 30 м2.	кв.м							30	10			10	
5		Кресна-Струмяни	169+380	СТ	Възстановяване на антикорозивно покритие 400 м2	кв.м	400	30									30	
5		СОФИЯ-КУЛАТА			Острияване неизправности от Ген.ревизия	кв.м		10	10	10	10	10	10	10	10	10	50	
		ЖПЦ ЛИНИЯ №5, 51 и 52			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		60	60	60	60	60	60	60	60	60	300	
ОБЩО ЗА ЖПЦ ЛИНИЯ №5:								140		154		92		80		230	696	

ЖПЛ №	Път №	Местоположение	Вид мост	Вид работи	Година												Общо
					2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
ЖП ЛИНИЯ № 6: ВОЛУЯК-РАЗМЕННА-БАТАНОВИЦИ И РАДОМИР-ГЮЕШЕВО (Държавна граница с Република Македония)																	
Волуяк - Перник																	
Радомир - Кюстендил																	
6		Земча-Раждавица	39+346	СТ	Възстановяване на антикорозивно покритие на стоманена мостова конструкция	кв.м	1 200	72									72
6	1	Раждавица-Копиовци	42+427	СТ	Възстановяване антикорозивно покритие	кв.м								1 500	90		90
Кюстендил - Гюешево																	
6	1	Кюстендил-Гюешево	54+903	СВ	Ремонт, направа хидроизолация	кв.м	30	7									7
6	1	Кюстендил-Гюешево	66+448	СТ	Възстановяване антикорозивно покритие	кв.м		600	26								26
6	1	Кюстендил-Гюешево	77+95	СТ	Възстановяване антикорозивно покритие	кв.м				600	36						36
6		ЖП ЛИНИЯ № 6			Остраняване неизправности от Ген. Ревизия	бр.		10	10								50
6		ЖП ЛИНИЯ №6			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		30	30								150
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №6:																	
								119		66		40			76		431
ЖП ЛИНИЯ № 7: МЕЗДРА ЮГ-РУСКА БЯЛА И МЕЗДРА-ВИДИН (държавна граница с Република Румъния)																	
7		Мездра юг-Руска бяла	0+879	СВ	Ремонт хидроизолация	кв.м	30	25									25
7		Мездра юг-Руска бяла	2+135	СВ	Ремонт хидроизолация	кв.м			25	24							24
7		Мездра-Руска бяла	2+135	СВ	Ремонт хидроизолация	кв.м					30	36					36
7		Мездра-Руска бяла	1+047	СВ	Ремонт хидроизолация	кв.м							25	26			26
7		Враца-Бели извор	27+135	СВ	Ремонт хидроизолация	кв.м									30	36	36
7		Враца-Бели извор	28+133	СВ	Ремонт хидроизолация	кв.м									36	35	35
7		Мелковец-Брусарци	86+960	СТ	Смяна мет. конструкция със стоманобетонна	м	3	50									50
7		Брусарци-Дреновец	94+830	СТ	Възстановяване на антикорозивно покритие	кв.м					800	86					86
7		Брусарци-Дреновец	94+830	СТ	Смяна на оповни плочи	бр.											0
7		Брусарци-Дреновец	96+385	СТ	Смяна на оповни плочи /4 бр.- 45x45 см/	бр.									1	10	10
7		Брусарци-Дреновец	96+460	СТ	Смяна на оповни плочи /4 бр.- 45x45 см/	бр.			1	18							18
7		Срацимир-Видбол	168+069	СВ	Песъкоструене и боядисване	кв.м									300	18	18
7		Видбол-Видин	171+375	СТ	Песъкоструене и боядисване	кв.м			300	36							36
ЖП ЛИНИЯ №7, 71, 72																	
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №7:																	
								105		108		152					550
ЖП ЛИНИЯ № 8: ПЛОВДИВ-ФИЛИПОВО-СКУТАРЕ И ПЛОВДИВ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА-ИЗТОК-СТАРА ЗАГОРА-ЗИМНИЦА-КАРНОБАТ-БУРГАС																	
8		Филипово - Скутаре	9+056	СТ	Укрепване устои	бр.					1	500					1 000
8		Филипово - Скутаре	9+056	СТ	Демонтаж старо съоръжение	кв.м								500	30		30
8	1и2	гара Стара Загора	105+360	СВ+СТ	Пясъкоструене и боядисване на стоманените носещи греди и цялостно санитарно на стълбовете	кв.м					250	20					20
8		Ямбол - Завой	191+765	СТ	Инженерингово изпитване за направа стоманобетонен кожух на опората	бр. съорж.								1	30		30
8		Черноград - Айгос	254+376	СВ	Ремонт фунда-20 м и хидроизолация-100 м2	кв.м									100	36	36
8		Айгос-Българово	267+080	СВ	Възстановяване на 100 м2 хидроизолация	кв.м									100	36	36
8		гара Дружба	276+133	СВ	Възстановяване 290 м2 хидроизолация	кв.м									290	80	80
		ЖП ЛИНИЯ № 8, 81, 82, 83		СВ/СТ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.	бр.		30	30						36	30	176
		ЖП ЛИНИЯ № 8, 81, 82, 83			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		60	60								326
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №8:																	
								90		90		630		774		150	1 734

ЖП/№	Ш.г.№	Местоположение	КМ	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
13		София-Волюяк (Банска)	2+314	СВ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия: - хидроизолация – 120 м2	бр.			5	15					0	0	15		
13		София-Волюяк (Банска)	5+658	СТ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия: - почистване на лагерните площадки при устоите - смяна на оловните плочи – 4 бр. (55 x 60 см) - привеждане на контрарелсите съгласно инструкцията - смяна на траверси – 5 бр. дървени мостови - ремонт на челна ГЪ стена – 2 бр. (270 x 20 x 15 см) Отстраняване дефекти от Генерална ревизия: - смяна на дъските на пешеходните пътеки – 52 м1 - смяна на оловните плочи – 2 бр. (50 x 60 см) + 2 бр. (50 x 55 см) + 1 бр. (35 x 38 см) - пясъкоструене + боядисване – 750 м2 - изграждане на кожух на устой 2 - 12 м3 - смяна на траверси – 51 бр. дървени мостови - смяна на траверси – 4 бр. дървени (на крилата) - привеждане на контрарелсите съгласно инструкцията - ремонт на челната ГЪ стена на устой 2 – (270 x 20 x 20 см) - подпоставяне ковете от дървета и храсти	бр.	0	0			4	10							10
13		Волюяк-Банска	17+ 388	СТ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия: - почистване на лагерните площадки при устоите - смяна на оловните плочи – 1 бр. (50 x 60 см) на устой 2, ляво - пясъкоструене + боядисване – 280 м2 - привеждане на контрарелсите съгласно инструкцията - смяна на траверси – 34 бр. дървени мостови - смяна на траверси на устоите – 7 бр. дървени - ремонт челна ГЪ стена на устой 2 – (270 x 17 x 22 см) - фугиране на каменната зидария на устой 2 – 10 м2	кв.м		0	0	750	150	280	185						185
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №12:								0	215		0	195			0	0	410		
ЖП ЛИНИЯ №16: СЕПТЕМВРИ-ДОВРИНИЩЕ																			
16		Цветино - Аврамово	59+728	СВ	Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци	бр.										2	10	10	
16		Цветино - Аврамово	67+170	СВ	Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци	бр.										2	10	10	
16		Аврамово - Черна Места	75+450	СВ	Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци	бр.										3	15	15	
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №16:								0	0	0	0	0			0	35	35		
ЖП ЛИНИЯ №18: СТАМБОЛИЙСКИ-ПЕЩЕРА																			
18		Брацигово - Пещера	27+778	СВ	Отстраняване дефекти. Възстановяване на паралет	кв.м	150	25										25	
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №18:								25	25	0	0	0			0	0	25		
ЖП ЛИНИЯ №19: КРУМОВО-АСЕНОВГРАД																			
19		Крумово-Асеновград	5+590	СТ	Отстраняване дефекти-шлосерски работи.	кв.м		1	12									12	
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №19:								12	12	0	0	0			200	12	12		
ОБЩО ЗА ОТКЛОНЕНИЯТА НА ЖП ЛИНИЯ №1																			
ЖП ЛИНИЯ №1 И ОТКЛОНЕНИЯТА																			
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №1 И ОТКЛОНЕНИЯТА:								40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	200	
								127	330	580	427	137	1 601						

ЖП линия №	Пътен	Местоположение	Вид на мост	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
ЖП ЛИНИЯ № 22: ЧЕРВЕН БРЯГ-ЗЛАТНА ПАНЕГА																
22	1	Чобряг-Луковит	СВ	0+629	Хидроизолация.	кв.м						350	150			150
22	1	Червен бряг-Луковит	СВ	1+240	Надстрояване крива и габаритови стени.	бр.	1	30								30
22	1	Червен бряг-Луковит	СВ	6+387	Изграждане премежна шахта и отводнителен канал L=300М.	бр.						1	50			50
22	1	Червен бряг-Луковит	СВ	6+578	Изграждане премежна шахта и отводнителен канал L=300М.	бр.						1	50			50
22	1	Чобряг-Луковит	СВ	11+325	Ремонт ради и хидроизолация.	бр.	1	120								120
22	1	Червен бряг-Луковит	СВ	11+835	Габаритна рамка на главен път София-Русе Е-83.	бр.	2	50						1	80	80
22	1	Чобряг-Луковит	СВ	11+835	Укрепване опори и хидроизолация.	бр.			1	140						140
22	1	Луковит-Златна Панега	СВ	16+708	Хидроизолация 250 м2; Напречни fugи-10 м; Саниране 100 м2.	бр.	170		170	0			250		80	670
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №22:																
ЖП ЛИНИЯ № 23: ЯСЕН-ЧЕРКВИЦА																
23	1	Долна митрополия-Сомовит		13+889	Инженерингово изпълнение за ремонт на куспетния блок на устой 1 /ляво/, почистване на вток, отток и радие	бр.								1	19	19
23	1	Долна митрополия-Сомовит	СТ	24+751	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м				1 800	72					72
23	1	Долна митрополия-Сомовит	СТ	32+436	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м	600	23								23
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №23:																
ЖП ЛИНИЯ № 24: СВИЩОВ-ЛЕВСКИ-ТРОЯН																
24.1	1	Ореш-Белене	СТ	0+169	Смяна на оповни плочи.	бр.								4	3	3
24.1	1	Ореш-Белене	СТ	0+820	Ремонт на кусинетите и конусната облицовка.	бр.								2	2	2
24	1	РП Моравя - Левски	СТ	44+621	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м				1 100	250					250
24	1	Добренци-Ловеч север	СТ	83+623	Смяна на конструкция със стоманобетонова плоча	бр.		1	150							150
24	1	Ловеч - Троян	СВ	103+060	Ремонт на хидроизолацията около напречната fuga между конструкциите на двата отвора	бр.								1	10	10
24	1	Ловеч - Троян	СВ	107+895	Ремонт на хидроизолацията около напречната fuga между конструкциите на двата отвора	бр.			1	12						12
24		Ловеч - Троян	СВ	118+365	Ремонт на хидроизолацията по напречните fugи между конструкциите	М1	24	7								7
24	1	Ловеч- Троян	СТ	124+048	Ремонт на хидроизолацията	кв.м						160	80			80
24	1	Ловеч-Троян	СВ	125+842	Ремонт на хидроизолацията	кв.м				270	54					54
24	1	Ловеч-Троян	СВ	127+540	Ремонт на хидроизолацията	кв.м				180	36					36
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №24:																
ЖП ЛИНИЯ № 26: ШУМЕН-КОМУНАРИ;																
26		Шумен-Смядово	СТ	14+443	Смяна на мостова конструкция.	бр.			1	500						500
26		Шумен-Смядово	СТ	17+004	Песъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	2 400	130								130
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №26:																
ЖП ЛИНИЯ № 28: РАЗДЕЛИНА-КАРДАМ																
28		Вълчи дол- Добрич	СВ	63+850	Габаритна рамка на път П-97- Добрич / ГР 2014	бр.	2	200								200
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №28:																
ЖП ЛИНИЯ №2 И ОТКЛОНЕНИЯТА НА ЖП ЛИНИЯ №2																
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №2 И ОТКЛОНЕНИЯТА:																
ЖП ЛИНИЯ № 31: СВЕГОВАЧЕНЕ-КУРИЛО																
31		Курило-Световрачане	СВ	2+340	Проектиране и изпълнение на 2 бр. габаритни рамки, и ремонт на връхна конструкция	бр.				1	92					92
31		Курило-Световрачане	СТ	2+500	Възстановяване на антикорозионно покритие на мост км 2+500 в междугарнието Курило-Световрачане.	кв.м				5 000	200					200

ЖПЛ №	Пътни	Местоположение	Зем. площ	Вид мост	7	Година										Общо	
						2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
ЖП ЛИНИЯ №91: САМУИЛ-СИЛИСТРА																	
91		Исперих-Дулово		СВ	Частичен ремонт и футуране радиета на водосточи на км 31+655, 32+126 и 35+070.	бр					3	10					
91		Дулово-Алфатар	86+545	СВ	Ремонт на лагерите на рамковиден стб мост със светъл отвор 19,5 м.	бр							2	6			
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №91:																	
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №91 И ОТКЛОЧЕНИЯТА:																	
							152		194			224			90		756
ВСИЧКИ ЖП ЛИНИИ - Изпълнение на ПУРБ 2016-2021 и ПУРН 2016-2021																	
Изпълнение на мерки по Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) 2016-2021																	
		ЖП ЛИНИИ на територията на Източнобеломорски район			Тип мярка: НУ-11; Наименование на мярката: "Осигуряване на непрекъснатост на водните течения и движение на рибите"; Описание: "Р. Марица от р. Съзлийка до границата – реконструкция на рибни проходи при бент на ж.п. мост гр. Свиленград (отг. НСЖИ)"; Индикативна стойност - 58 520 лв.	бр											78
Изпълнение на мерки по Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН) 2016-2021																	
		ЖП ЛИНИИ на територията на Западнобеломорски район			Тип мярка: М 32; Наименование на мярката: "Обследване на техническото и експлоатационното състояние на мостовете"; Описание: "В посока на избягване на аварии и „разрушаване“ особено при наводнения"; Индикативна стойност - 80 000 лв. (по 16 000 лв. годишно).	бр		36		36		36		36		36	180
		ЖП ЛИНИИ на територията на Западнобеломорски район			Тип мярка: М 32; Наименование на мярката: "Разширяване на „течните места“ като мостове и др., които водят до подприщане на речния отток"; Описание: "Премахване или реконструкция на съоръжения с недостатъчна хидравлична проводимост, които създават подприщане на водните нива в участъка над тях. (Поддръжка мостове)"; Индикативна стойност - 200 000 лв. (по 40 000 лв. годишно).	бр		60		60		60		60		60	300
ОБЩО ЗА ОБЩИНАТА ЗА ПЕРИОДА 2020-2024 Г. ПО ПУРБ И ПУРН																	
							174		96		96		96		96		558
ОБЩО ЗА ДП НСЖИ																	
							2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	ОБЩО
							5 348	2 673	2 870	2 493	3 525	5 348	2 673	2 870	2 493	3 525	16 909

ПРОГРАМА
за ремонт на ТУНЕЛИТЕ ПО ОСНОВНИТЕ ЖП ЛИНИИ И ОТКЛОНЕНИЯТА
от жп мрежата на ДП НКЖИ за периода 2020 - 2024 г.

№ по ред	жп линия	път №	Обща дължина (м)	ВИДОВЕ РЕМОНТНИ РАБОТИ	Ед. М	2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.		2024 г.		ОБЩО Х.ЛВ. Х.ЛВ.	
						К-во	Х.ЛВ.	К-во	Х.ЛВ.	К-во	Х.ЛВ.	К-во	Х.ЛВ.	К-во	Х.ЛВ.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
ЖП ЛИНИЯ № 16: СЕПТЕМВРИ - ДОБРИНИЩЕ																	
1	16	1	314	Ремонт хидроизолация в тунел №32	м2	900							450	45	450	45	90
Всичко ЖП ЛИНИЯ № 16: СЕПТЕМВРИ - ДОБРИНИЩЕ:																	
						0	0	0	0	0	0	0	0	45	45	45	90
ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА																	
3	2	1+2	323	Изграждане "вторична" облицовка и хидроизолация в Тунел № 23	м1	323							160	3 000	160	3 000	6 000
Всичко ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА																	
						0	0	0	0	0	0	0	3000	3000	3000	6 000	6 000
ЖП ЛИНИЯ № 24: ЛОВЕЧ-ТРОЯН																	
10	24	1	316	Облицоване на кампади с армиран торкрет в Тунел № 3	м2	1850					620	278	620	278	620	278	833
Всичко ЖП ЛИНИЯ № 24: ЛОВЕЧ-ТРОЯН:																	
						0	0	0	0	0	278	278	278	278	278	278	833
ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ТУЛОВО-ДЪБОВО-ЗИМНИЦА и КОМУНАРИ-СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА																	
1		1		Усилване тунелна облицовка в Тунел № 9	м2	7000	3500	1575	3500	1575							3 150
2		1		Полагане на хидроизолация в Тунел № 9	м2	6000	3000	3000	3000	300							600
3		3	1 850	Контактна мрежа в Тунел № 9	м1	1850			1850	335							335
4		1		Изграждане на пожаробезопасителна система, осветление, видеонаблюдение, СИТ в Тунел № 9	бр.	1850			1850	1 110							1 110
5		3	245	Усилване тунелна облицовка, полагане на хидроизолация в Тунел № 4	м2	800							800	440			440
6		1		Контактна мрежа в Тунел № 4	м1	245							245	45			45
7		3	60	Усилване тунелна облицовка, полагане на хидроизолация в Тунел № 5	м2	150									150	83	83
8		1		Контактна мрежа в Тунел № 5	м1	60									60	11	11
9		3	62	Усилване тунелна облицовка, полагане на хидроизолация в Тунел № 6	м2	150							150	83			83

№ по ред	кп. №	път №	Обща дължина (м)	ВИДОВЕ РЕМОНТНИ РАБОТИ	Ед. М	2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.		2024 год.		ОБЩО
						К-во	ХЛВ	К-во	ХЛВ	К-во	ХЛВ	К-во	ХЛВ	К-во	ХЛВ	
10		1		Контактна мрежа в Тунел № 6	м1	62					62	11				11
11		3	128	Усилване тунелна облицовка, полагане на хидроизолация в Тунел № 1	м2	450							450	248		248
12		1		Контактна мрежа в Тунел № 1	м1	128							128	23		23
13		3	146	Усилване тунелна облицовка, полагане на хидроизолация в Тунел № 2	м2	430							430	237		237
14		1		Контактна мрежа в Тунел № 2	м1	146							146	26		26
15		3а	345	Възстановяване на ел. осветителна система в Тунел № 2	м1	345					345	40				40
16		1		Изграждане "Видеонаблюдение" в Тунел № 2	бр.	8					3	77	5	173		250
17		3	185	Облицоване на кампади в Тунел № 14	м2	1065					535	244	530	235		479
18		1		Контактна мрежа в Тунел № 14	м1	71					71	34				34
Венчко ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ТУЛОВО-ДЪБОВО-ЗИМНИЦА и КОМУНАРИ-СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА																
ЖП ЛИНИЯ № 4: РУСЕ (Държавна граница с Република Румъния) ГОРНА ОРЯХОВИЦА -ДЪБОВО и ТУЛОВО - СТАРА ЗАГОРА и МИХАЙЛОВО - ДИМИТРОВГРАД - ПОДКОВА																
1	4	1	50	Ремонт на кампади №№ 14, 15, 16, 17 и №18 в тунел № 24 в междугарието Радунци - Дъбово			50	1500,0								1500
2	4	1	1100	Неотложен ремонт на Тунел № 10 междугарието Плачковци – Кръстец			1100	1900,0								
3	4	1		Проширяване на тунелен профил 5.40 м на нов 6.60 м профил в Тунел № 23	м1	348	50	1250,0	50	1250,0	48	1200,0	100	2500,0	100	2500,0
4	4	1		Контактна мрежа в Тунел № 23	м1	1101								671	199	199
5	4	1	1101	Ремонт ББ железен път и доизграждане на безбаластов железен път с L = 600 м от кампада 57 до КТ в Тунел № 23	м1	1200	проект	30	600	570	600	1800				2400
6	4	1		Изграждане на пожаробезопасителна система, осветление, видеонаблюдение, СИТ в Тунел № 23	м1	1101								1101	661	661
7		1		Проширяване на тунелен профил 5.40 м на нов 6.60 м профил в Тунел № 24	М1	435							245	6125,0	190	4750,0
8		1		Контактна мрежа в Тунел № 24	м1	808								671	146	146

№ по ред	жп-л-я	път №	Обща дължина (м)	ВИДОВЕ РЕМОНТНИ РАБОТИ	Ед. М	2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.		2024 год.		ОБЩО Х.ЛВ.
						К-во	Х.ЛВ	К-во	Х.ЛВ	К-во	Х.ЛВ	К-во	Х.ЛВ	К-во	Х.ЛВ	
9	4	1	808	Ремонт железен път с изграждане на дънна плоча 810 м. в Тунел № 24	м1					проект	30	400	1539	410	1539	3 108
10		1		Изграждане на пожаробезопасителна система, осветление, видеонаблюдение, СИГ в Тунел № 24	м1									808	485	485
11		1		Укрепване на 44 бр. кампади в Тунел № 25	м2	4000	проект	30				2000	900	2000	900	1 830
12	4	1	670	Контактна мрежа в Тунел № 25	м1	670								670	121	121
13		1		Изграждане на пожаробезопасителна система, осветление, видеонаблюдение, СИГ в Тунел № 25	м1	670								670	402	402
14		1		Укрепване на кампади в Тунел № 1	м2	1500	проект	30				750	337,50	750	337,50	705
15		1		Полагане на хидроизолация в Тунел № 1	м1	4 600	проект	30				2 250	230	2 250	230	490
16	46	1	1100	Ремонт железен път и отводнителната система в Тунел № 1	м1	1 100						550	1100	550	1100	2 200
17		1		Изграждане на пожаробезопасителна система при портал страна гара Мост, осветление, видеонаблюдение, СИГ в Тунел № 1	м1	1 100								1 100	660	660
18		1		Обрушване и укрепване на необлицовани кампади в Тунел № 5	м2	900						450	202,50	450	202,50	405
19	46	1	60	Изграждане "Видеонаблюдение" в Тунел № 5	бр.	13						6	144	7	154	298
20		1		Дейности по олазване и възстановяване на съобщителните кабели и съоръжения в Тунел № 5	бр.	4						1	186	3	308	494
Всичко ЖП ЛИНИЯ № 4: РУСЕ (Държавна граница с Република Румъния) ГОРНА ОРЯХОВИЦА-ДЪБОВО и ТУЛОВО-СТАРА ЗАГОРА и МИХАЙЛОВО-ДИМИТРОВГРАД-ПОДКОВА:							4770	1820	3030	13264	14695	37 579				
ВСИЧКО ТУНЕЛИ ДІ НКЖИ							6 645	5 140	3 308	17 560	19 052	51 705				

ПРОГРАМА
за укрепване на "СЛАБИТЕ МЕСТА" ПО ЖП ЛИНИИТЕ от мрежата на ДП НКЖИ за периода 2020 - 2024 г.

№ по ред	№ на местоположението	№ от км	№ от км	№ от км	№ от км	№ от км	Годишни работни програми										Общо
							2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	
ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД - СОФИЯ - СВИЛЕГРАД																	
1	гара Калотина	54+173	54+243	5	70	260											260
					м												
2	гара Калотина	54+030	54+065	Обрушване и замрежаване	КВ.М	28.18											28
3	гара Драгоил	49+720	49+750	Обрушване и замрежаване	КВ.М	300	9.66										10
4	Драгоман - Калотина	49+100	49+200	Обрушване и замрежаване	КВ.М								1000	32.20			32
5	Костенец - Белово	82+670	82+705	Обрушване и замрежаване	КВ.М			1000	32.20								32
6	Костенец - Белово	84+590	84+800	Обрушване и замрежаване	КВ.М					1000	32.20						32
				Общо за ЖП ЛИНИЯ № 1		288,175	9,66										394
ЖП ЛИНИЯ № 11: КАЛОТИНА - СТАНЯНИЦИ																	
1	Калотина - Станянци	3+070	3+130	Изграждане предпазен канал над мястото, обрушване и замрежаване. Изграждане на джоб стена между съществуващите стени	бр.	1	150										150
2	Калотина - Станянци	7+300	7+400	Обрушване изветрели и напукани отвесни скали - двустранно (траншеи)	КВ.М		2000	64,40									64
3	Калотина - Станянци	11+870	11+910	Почистване с ХИАБ. Възстановяване на подпорната стена. Изграждане на джоб стена и отводняване, смяна на звеното от железния път, намиращо се срещу мястото (скални глинести почви и възглицен пласт, които се отпъват и подкопават от дъждовете)	куб.м								30	5			5
4	Калотина - Станянци	14+350	14+370	Обрушване и замрежаване	куб.м					200	6,44						6
5	Калотина - Станянци	14+480	14+500	Почистване от растителност, удължаване и надзидване съществуващата джоб стена	куб.м					200	6,44						6
6	Калотина - Станянци	14+750	14+830	Обрушване и почистване с НИАВ - потенциално опасно място	куб.м					800	25,76						26
				Общо за ЖП ЛИНИЯ № 11			150	64,4									258
ЖП ЛИНИЯ № 16: СЕПТЕМВРИ - ДОБРНИЦЕ																	
1	Варвара - Долене	6+325	6+355	Механично почистване на съвечена земя маса и извозване на депо	куб.м												30
2	Варвара - Долене	7+760	7+815	Обрушване изветрели скални маси и замрежаване	КВ.М												19
3	Варвара - Долене	8+170	8+300	Почистване (оформяне)/канавки и извозване земя маса	куб.м								30	15			15
4	Варвара - Долене	8+920	8+970	Почистване (оформяне)/канавки и извозване земя маса	куб.м					15	10						10
16	Варвара - Долене	8+900	8+930	Изграждане на подпорна стена на км. 8+920 с дължина по 15 м.	куб.м									30	225		225
5	Варвара - Долене	9+160	9+200	Обрушване изветрели скални маси	КВ.М									1200	38,64		39
16	Варвара - Долене	11+150	11+350	Обрушване и замрежаване	КВ.М												6
6	Варвара - Долене	12+250	12+350	Обрушване изветрели скални маси и замрежаване	КВ.М												20
16	Варвара - Долене	12+912	13+000	Доизграждане на "плъзгач" с дължина 30 м.	куб.м								88	650			650
16	Варвара - Долене	12+983	12+998	Изграждане на подпорна стена на км. 12+983 с дължина по 15 м.	куб.м									15	225		225
7	Варвара - Долене	13+460	13+490	Обрушване изветрели скални маси	КВ.М												29
16	Варвара - Долене	13+460	13+490	Доизграждане на "плъзгач"	куб.м												650
16	Варвара - Долене	15+448	15+463	Изграждане на подпорна стена на км. 15+448 с дължина по 15 м.	куб.м												225
9	Варвара - Долене	15+710	15+735	Обрушване изветрели скални маси	КВ.М												20
16	Варвара - Костандово	21+465	21+475	Проектиране и изграждане на подпорна джоб-стена	КВ.М												150
11	Велинград - Цветино	47+780	47+815	Обрушване изветрели скални маси и замрежаване	КВ.М								10	150			34
12	Аврамово - Якоруда	79+450	79+515	Обрушване изветрели скални маси и замрежаване	КВ.М												55
13	Якоруда - Белци	97+500	97+600	Обрушване на изветрели скални маси	КВ.М												14
14	Якоруда - Белци	97+270	97+300	Обрушване изветрели скални маси и замрежаване	КВ.М												26

№ по-ред	Местоположение	от км до км	поиск	Необходими видове ремонтни работи	бр. М-кв	2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.		2024 г.		ОБЩО Х.ЛВ. Х.ЛВ. Х.ЛВ.
						К-во	Х.ЛВ.	К-во	Х.ЛВ.	К-во	Х.ЛВ.	К-во	Х.ЛВ.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	РП Морава - Левски	32+000	34+000	Изпълнение на проект за "Аварийно възстановяване и изграждане на отводнителни и укрепителни съоръжения"	бр.			1	80							80
2	Ловеч - Гроян	96+100	96+420	обрушване, замрежаване	КВ.М	20000	400									400
3	Ловеч - Гроян	106+500	107+800	обрушване, замрежаване	КВ.М				10550	211						211
4	Ловеч - Гроян	106+500	107+800	обрушване	КВ.М						5580	112				112
5	Ловеч - Гроян	98+950	99+000	обрушване, замрежаване	КВ.М			500	10							10
6	Ловеч - Гроян	105+900	106+200	обрушване, замрежаване	КВ.М		400		90			112		3000	60	60
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №24												873
ЖП ЛИНИЯ № 26: ШУМЕН-КОМУНАРИ																
1	Шумен-Смядово	4+900	5+100	Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на слягащ настип	м			200	800							800
2	Шумен-Смядово	18+500	21+500	Направа на дренаж и поставяне на отводнителни канавки от дясно	м						2000	1050				1050
3	Смядово-Комунари	27+500	27+600	Обрушване и укрепяване откосите на изкоп	м						200	2000				2000
4	Смядово-Комунари	30+150	30+200	Обрушване и укрепяване откосите на изкоп	м				800	0		3 050		100	1000	1 000
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №26												4 850
ЖП ЛИНИЯ № 28: РАЗДЕЛНА - ДОБРИЧ - КАРДАМ ГРАНИЦА																
1	Добрич - Добрич север	68+200	68+500	Укрепяване на слабо място.	бр.	1	400	1	400							400
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №28:												400
ЖП ЛИНИЯ № 3: ИЛИЯНЦИ -КАРЛОВО -ГУДОВО - ДЪБОВО - ЗИМНИЦА и КАРНОБАТ - КОМУНАРИ - СИНДЕЛ - ВАРНА ФЕРИБОТНА																
1	Маколево - Долно Камарци	52+220	53+200	Изграждане на укрепителни съоръжения	бр			4	4 645	4	4 060	1	1 855	1	2 440	13 000
2	Бъв - Свж	158+150	158+260	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	КВ.М					500	5					5
3	Бъв - Свж	159+170	159+400	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	КВ.М			1 000	10							10
4	Бъв - Свж	159+290	159+410	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	КВ.М	1 000	10									10
5	Бъв - Свж	160+290	160+450	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	КВ.М						500	5				5
6	Бъв - Свж	160+290	160+500	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	КВ.М									500	5	5
7	Свж - Кф	163+100	163+280	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	КВ.М	600	6									6
8	Свж - Кф	163+400	163+650	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	КВ.М			500	5							5
9	Свж - Кф	163+820	164+000	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	КВ.М					1 000	10					10
10	Свж - Кф	164+100	164+250	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	КВ.М											10
11	Свж - Кф	164+400	164+500	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	КВ.М							500	5			5
12	Ведрово - Завет	38+700	38+800	Периодично почистване на канавка. Проектиране и изпълнение укрепяване с "Тензар-мрежи" и залесяване	куб.м	600	6									6
13	Дъсотна - Търнак	61+900	62+100	Обрушване на откриващи се скали и почистване на канавката	куб.м			600	6							6
14	Дъсотна - Търнак	66+500	66+600	Обрушване и замрежаване	куб.м					300	9,66					10
15	Дъсотна - Търнак	66+900	67+200	Обрушване и замрежаване	куб.м	600	19,32									19
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3			51		4 666		4 085		1 865		2 445	13 112
ЖП ЛИНИЯ № 4 : РУСЕ - ПОДКОВА																
1	Бороно - Морунца	63+900	64+000	Обрушване и замрежаване	м							100	3,22			3
2	Крс - Рдц	201+590	201+700	Обрушване и замрежаване	КВ.М	600	19,32									19
3	Крс - Рдц	202+130	202+260	Обрушване и замрежаване	КВ.М			600	19,32							19
4	Крс - Рдц	203+100	203+200	Обрушване и замрежаване	КВ.М					600	19,32					19
5	Крс - Рдц	204+440	204+670	Обрушване и замрежаване	КВ.М							1 200	38,64			39
6	Крс - Рдц	207+730	207+900	Обрушване и замрежаване	КВ.М									1 000	32,20	32
7	Крс - Рдц	210+480	210+600	Обрушване и замрежаване	КВ.М											19
8	Крс - Рдц	210+720	210+900	Обрушване и замрежаване	КВ.М			600	19,32							19

№ по ред	Местоположение	Откъс	Дължина	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
9	Рдц - Дбв	217+900	218+000	Обрушване и замрежаване	КВ.М											
10	Рдц - Дбв	221+310	221+450	Обрушване и замрежаване	КВ.М					600	19,32					19
11	Рдц - Дбв	221+940	222+080	Обрушване и замрежаване	КВ.М							600	19,32	500	16,10	16
12	Рдц - Дбв	222+850	222+950	Обрушване и замрежаване	КВ.М							600	19,32			19
13	Рдц - Дбв	224+450	224+500	Обрушване и замрежаване	КВ.М									200	6,44	6
14	Горна Оряховица - Самоводене	125+340	125+550	Станогоркрет	КВ.М							2 100	378			378
15	Гара Велико Търново	133+850	134+050	Стоманобетонова стена (Пломба)	КВ.М									1 200	1 440	1 440
16	Велико Търново - Дебелец	135+250	135+350	Полангане предпазни мрежи	КВ.М	1 200	23	1 200	23							46
17	Соколово - Дряново	149+010	149+070	Полангане предпазни мрежи	КВ.М							720	14			14
18	Соколово - Дряново	153+280	153+320	Полангане предпазни мрежи	КВ.М							800	17			17
19	Дряново - Царева ливада	161+660	161+760	Полангане предпазни мрежи	КВ.М									1 900	36	36
20	Царева ливада - Трявна	170+140	170+925	Полангане предпазни мрежи	КВ.М	2 580	50									50
21	Трявна - Плячковци	176+100	176+300	Стоманобетонова подпорна стена	КВ.М									200	360	360
22	Плячковци-Радевици	185+900	186+711	Укрепване с мрежи	КВ.М							8 100	729			729
23	Радевици - Кръстец	193+130	194+159	Укрепване с мрежи	КВ.М									4 200	380	380
24	Царева ливада - Габрово	0+000	17+000	Обрушване и замрежаване	КВ.М											116
25	Велико Търново - Дебелец	139+200	139+300	Подпорна стена	КВ.М									300	360	360
26	Соколово - Дряново	147+210	147+315	Укрепване с мрежи	КВ.М				2 100	189						189
27	Дряново - Царева ливада	158+100	158+500	Облицоване предпазен канал	КВ.М									400	48	48
28	Царева ливада - Трявна	173+400	173+480	Укрепване с мрежи	КВ.М									1 920	173	173
29	Плячковци - Радевици	188+025	188+075	Полангане предпазни мрежи	КВ.М	600	15									15
30	Царева ливада - Габрово	0+000	17+000	Обрушване и замрежаване	КВ.М	500	16,10	500	16,10	500	16,10	500	16,10	500	16,10	81
31	Соколово - Дряново	156+800	156+920	Стоманобетонна подпорна стена	КВ.М									360	648	648
32	Царева ливада - Трявна	175+100	175+350	Стоманобетонна подпорна стена	КВ.М											1 440
33	Радевици - Кръстец	195+150	195+275	Укрепване с мрежи	КВ.М									1 200	1 440	1 440
34	Тлв - 3о	231+800	231+900	Обрушване и замрежаване	КВ.М	500	16,10									168
35	Тлв - 3о	235+000	235+050	Обрушване и замрежаване	КВ.М	500	16,10									16
36	Тлв - 3о	236+500	236+600	Обрушване и замрежаване	КВ.М	500	16,10									16
37	Чм - Гав	274+600	275+300	Обрушване и замрежаване	КВ.М	700	22,54									6
38	Дмл - Бая	41+600	43+300	Обрушване и замрежаване	КВ.М											45
39	Хасково - Книжовник	30+270	30+310	Направа на прорези вляво по километража - 5 броя	М											32
40	Момчилград - Подкова	115+930	116+250	Обрушване вляво по километража и извозване скална маса вляво по километража	КВ.М											45
41	Момчилград - Подкова	116+050	116+200	Замрежаване на скални откоси	КВ.М											90
42	Момчилград - Подкова	116+160	116+250	Възстановяване на гарбдастова стена	М											27
43	Момчилград - Подкова	116+160	116+250	Механично почистване на отводнителен канал	М											28
44	Мост - Кърджали	63+000	63+220	Обрушване вляво, извозване скална маса и замрежаване в ляво и вдясно по километража.	КВ.М											76
45	Мост - Кърджали	63+330	63+380	Обрушване вляво по километража, замрежаване и извозване скална маса	КВ.М											12
46	Мост - Кърджали	63+425	63+475	Обрушване вляво по километража, замрежаване и извозване скална маса	КВ.М											10
47	Мост - Кърджали	69+820	69+880	Обрушване, извозване скална маса вляво и вдясно по километража	КВ.М	1 090	25									25
48	Мост - Кърджали	70+000	70+200	Обрушване, извозване скална маса и замрежаване вдясно по километража	КВ.М											50
49	Мост - Кърджали	70+370	70+450	Обрушване, извозване скална маса и замрежаване вляво и вдясно по километража	КВ.М											18

№ по ред	№ межмуниципалитетна линия	от км	по км	Общодимителни работи	Ед. м-кв	2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.		2024 г.		ОБЩО Х ЛВ
						к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ЖП ЛИНИЯ № 6: ВОЛУЯК - РАЗМЕННА - БАТАНОВЦИ и РАДОМИР - ГЮЕШЕВО (Държавна граница с Република Македония)																
1	Храбърско - Разменна	20+690	20+810	Укрепване на нестабилен насип	м	120	642									642
2	Храбърско - Разменна	26+140	26+210	Укрепване на нестабилен откос	м							70	180			180
2	Храбърско - Разменна	26+390	26+525	Укрепване на нестабилен откос Укрепително съоръжение на нестабилен откос в ляво по километраж от км 26+390 до км 26+525 в междуградското Волуяк - Храбърско по б-та жп линия	м									135	350	350
3	Храбърско - Разменна	34+700	34+950	Обрушване	кв.м						200	2				2
4	Храбърско - Разменна	34+700	34+950	Замрежаване	кв.м									200	4	4
6	Храбърско-Разменна	37+150	37+400	3750	м	3750	121									121
5	Разменна - ПРР	45+000	45+150	Укрепване на земно платно	м	150	10					140	10			10
6	Разменна - ПРР	48+860	51+000	Укрепване на земно платно	м									850	50	50
7	Радомир - Ал. Димитров	7+550	8+400	Отводняване изграждане на нов насип	м							600	1200			1200
8	Кюстендил - Гюешево	64+200	64+800	Напрана подпорна стена	м		773	0	0				1392		404	2569
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №6																
ЖП ЛИНИЯ № 7: МЕЗДА-ВИДИН																
1	Орещец - Димово	133+560	133+800	Укрепване на свлачище - изготвяне проекти изпълнение.	бр.					1	85	1	850			850
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №7																
ЖП ЛИНИЯ № 8: ФИЛИПОВО - ПАНАГОРИЩЕ																
1	Съединение - Панагорищ	55+850	56+000	Обрушване изветрели скални маси и замрежаване	кв.м	1000	23									23
2	Съединение - Панагорищ	61+500	62+000	Обрушване изветрели скални маси и замрежаване	кв.м							2000	46	2000	46	92
3	Съединение - Панагорищ	62+100	62+300	Обрушване изветрели скални маси и замрежаване	кв.м									1000	23	23
4	Съединение - Панагорищ	62+400	62+900	Обрушване изветрели скални маси и замрежаване	кв.м									3000	69	69
5	Съединение - Панагорищ	64+000	64+200	Обрушване изветрели скални маси и замрежаване	кв.м							1500	35			35
6	Съединение - Панагорищ	64+600	64+700	Обрушване изветрели скални маси и замрежаване	кв.м									1000	23	23
7	Съединение - Панагорищ	54+422		Обрушване изветрели скални маси и замрежаване над изхода на тунел №1	кв.м	1000	23									23
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 81																
ЖП ЛИНИЯ № 91																
1	Алфатар - Силистра	105+200	105+400	Укрепване изтичащ насип	м			200	400							400
2	Алфатар - Силистра	108+700	109+100	Укрепване на свлачище се скат следствие на подпочвени води	м					400	120					120
3	Исперих - Дулово	52+700	52+800	Обрушване изветрели скални маси	м							100	20			20
4	Исперих - Дулово	54+900	55+000	Обрушване изветрели скални маси	м									100	20	20
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 91																
ВСИЧКИ ЖП ЛИНИИ-МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ПРЕЛЕЗНИ НАСТИЛКИ																
1 - 91	Главни жп линии и Отклонения			Доставка на еластични прелезни настилки за 100 жп прелеза (около 1100 линейни метра)	м	18	130	18	130	18	130	140	1008	140	1008	2405
				Монтаж на еластични прелезни настилки на 100 жп прелеза	м	18	19	18	19	18	19	140	154	140	154	365
ОБЩО ЗА МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ПРЕЛЕЗНИ НАСТИЛКИ:																
						149	149					149	162		162	2770
ШУМОЗАЩИТНИ СЪОРЪЖЕНИЯ																
1 - 91	Главни жп линии и Отклонения			Проектиране и строителство на шумозащитни съоръжения при обособена необходимост в големите агломерации	м	150	90	150	90	150	90	1000	600	1000	600	1470
ВСИЧКО ЗА МРЕЖАТА НА ДП НКСИ																
						11748	7132				7982	19714			17892	64469

ПРОГРАМА

ЗА РЕМОНТ И ДОСТАВКА НА РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ ЗА "ЛЕКА" И "ТЕЖКА" ЖЕЛЕЗОПЪТНА МЕХАНИЗАЦИЯ, ПОДВИЖЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ, КАРИЕРА "КАРЛУКОВО", ЦЕХ ЗА ЕЛЕКТРОКОНТАКТНО ЗАВАРЯВАНЕ ГР. ШУМЕН, КАКТО И ДОСТАВКА НА НОВА "ЛЕКА" И ТЕЖКА" ЖЕЛЕЗОПЪТНА МЕХАНИЗАЦИЯ ЗА ПЕРИОДА 2020 - 2024 г.

в млн. лв.

№	Наименование на разхода	2020					2021					2022					2023					2024					Общо	
		3	4	5	6	7	3	4	5	6	7	3	4	5	6	7	3	4	5	6	7	3	4	5	6	7		
1	Среден ремонт на хопердозаторни вагони	1,350	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	6,950
2	Среден ремонт на жилищни вагони	0,420	0,420	0,400	0,400	0,400	0,420	0,420	0,400	0,400	0,400	0,420	0,420	0,400	0,400	0,400	0,420	0,420	0,400	0,400	0,400	0,400	0,420	0,420	0,400	0,400	0,400	1,700
3	Среден ремонт на платформени вагони	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	0,360	1,640
4	Среден ремонт на пътнически вагони	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,600	
5	Среден ремонт на вагон-водачи	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,250	
6	Среден ремонт на ОВ вагони	0,150	0,040	0,000	0,000	0,000	0,150	0,040	0,000	0,000	0,000	0,150	0,040	0,000	0,000	0,000	0,150	0,040	0,000	0,000	0,000	0,000	0,150	0,040	0,000	0,000	0,190	
5	Среден ремонт на специализирани вагони	0,225	0,030	0,030	0,030	0,030	0,225	0,030	0,030	0,030	0,030	0,225	0,030	0,030	0,030	0,030	0,225	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,225	0,030	0,030	0,030	0,555	
4	Аварийни ремонти на вагони и ТП на хопер-дозатори	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	2,250	
5	Среден ремонт на вагонетки	0,064	0,064	0,072	0,072	0,072	0,064	0,064	0,072	0,072	0,072	0,064	0,064	0,072	0,072	0,072	0,064	0,064	0,072	0,072	0,072	0,072	0,064	0,064	0,072	0,072	0,352	
6	Абонаментна такса и резервни части за подвижателни съоръжения	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	0,270	1,350	
7	Абонаментна такса и резервни части за асансьори	0,045	0,050	0,050	0,050	0,050	0,045	0,050	0,050	0,050	0,050	0,045	0,050	0,050	0,050	0,050	0,045	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,045	0,050	0,050	0,050	0,245	
8	Доставка на нови жп влекачи	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	70,000	
9	Доставка на резервни части за жп влекачи	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	0,450	4,950	
10	Средни и аварийни ремонти на жп влекачи	0,450	0,700	0,300	0,300	0,300	0,450	0,700	0,300	0,300	0,300	0,450	0,700	0,300	0,300	0,300	0,450	0,700	0,300	0,300	0,300	0,300	0,450	0,700	0,300	0,300	2,050	
11	Доставка на нова "лека" и "средна" железопътна механизация	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	5,900	
12	Ремонт на "лека" и "средна" железопътна механизация	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,250	
13	Доставка на резервни части за "лека" и "средна" железопътна механизация	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,450	
14	Доставка на нова "тежка" железопътна механизация	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	38,100	
15	Доставка на резервни части за "тежка" железопътна механизация	1,030	1,040	1,490	1,490	1,490	1,030	1,040	1,490	1,490	1,490	1,030	1,040	1,490	1,490	1,490	1,030	1,040	1,490	1,490	1,490	1,490	1,030	1,040	1,490	1,490	12,560	
16	Средни и аварийни ремонти на "тежка" железопътна механизация	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	3,900	
17	Доставка на нови товарни автомобили, багери, фадроми за кариера Карлуково	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200	6,000	
18	Ремонт и доставка на резервни части за товарни автомобили, багери, фадроми	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	3,150	
19	Доставка на инструментално оборудване за поддръжане на механизацията	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	1,430	
20	Доставка на нови леки и лекотоварни автомобили	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	2,150	
21	Доставка на нови двупътни машини и възстановителни средства	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	7,030	
22	Доставка на гориво-смазочни материали	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	14,800	
23	Доставка на нови автомобили за осигуряване на поддръжането на железния път	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	3,200	
	Общо разходи за механизация	9,984	9,994	9,997	9,997	9,997	9,984	9,994	9,997	9,997	9,984	9,994	9,997	9,997	9,997	9,984	9,994	9,997	9,997	9,997	9,997	9,984	9,994	9,997	9,997	9,997	192,002	

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2020 г.

№ линия	Жп линия	Междугарие/ гара	Дължина железен път (км)	Дължина на завишаване на скорост	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписане (км/ч)	Скорост в подновения участък	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (хил.лв)
1	2	Стражица - Славяново път №2 (сп.Горица-Ся)	8,400	8,752	65	65	65		7 100
2	3	Христово Даново-Сопот ПРЕХОДЕН	14,750		120	80	120		7 080
3	9	Възстановяване на проектните параметри в междугариято Русе Разпределителна-Образцов цифрик ПРЕХОДЕН	9,382		70	70	70		5 102
4	9	Възстановяване на проектните параметри в междугариято Самуил-Висока поляна	6,025	7,100	70	50	70		4 898
5	9	Възстановяване на проектните параметри в междугариято Хитрино – Плиска ПРЕХОДЕН	18,515		70	70	70		10 000
		ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ	57,072	15,852					34 180
1	2	Славяново - Попово път № 2	8,600	8,600	130	80	110		2 193
2	2	Драффа - Търговище път № 1	18,046	18,046	130	80	110		4 692
3	2	Разделна - Пovelяново път №1 и път №2	6,940	6,940	120	100	100		1 804
4	4	Полски Тръмбеш - Петко Каравелово	4,143	8,174	70	70	70		1 056
5	4	Гара Полски Тръмбеш - 2-ри колонез	0,700	0,700	70	70	70		179
6	4	Самоводене - Велико Търново	6,456	8,404	65	65	65		1 646
7	5	Гълъбник - Делян	5,400	5,400	130	80	100		1 500
8	7	Мърчуво - Медковец и 2-ри кол. Медковец	11,442	11,442	80/70	80/70	80		2 860
9		Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.							2 400
		ОБЩО СРЕДЕН РЕМОНТ	61,727	67,706					18 331
		ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ И СРЕДЕН РЕМОНТ	118,799	83,558					52 511

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2021 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Дължина желез път (км)	Дължина на завиване на скорост	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книга разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (хил. лв)
1	2	Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горина-Ся)	8,400		65	65	65		9 689
2	3	Христо Даново-Сопот ПРЕХОДЕН	14,750		120	80	120		10 665
3	4	Змейово, 3-ти коловоз (текущ път)	0,584	0,584	65	60/55	65		1 634
4	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик	9,382	10,395	70	70	70		4 478
5	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово ПРЕХОДЕН	10,538		70	70	70		4 766
6	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино ПРЕХОДЕН	1,555		70	70	70		5 522
7	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска	2,431	19,770	70	70	70		6 699
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ			47,640	30,749					43 453
1	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник път №1 и път №2	17,740	17,740	130	110	110		4 612
2	2	Ясен - Плевен запад, път №1 и път №2	10,736	10,736	95	95	95		2 791
3	2	Славяново - Попово път № 1	8,600	8,600	130	80	90		2 150
4	2	Попово - Драгфа път № 1	21,539	21,539	130	100	100		5 492
5	2	Търговище - рп. Надарево път №2	13,520	13,520	130	100	100		3 380
6	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.							2 400
ОБЩО СРЕДЕН РЕМОНТ			72,135	72,135					20 826
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ И СРЕДЕН РЕМОНТ			119,775	102,884					64 280

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2022 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Дължина железен път (км)	Дължина на завишаване на скорост	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по класика разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (хил. лв)
1	2	Стражица - Славяново път №1 (сп.Горлица-Ся)	8,400	8,752	65	65	65		4 000
2	3	Христово Драново-Сопот	14,750	13,821	120	80	120		5 633
3	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово ПРЕХОДЕН	10,538		70	70	70		4 766
4	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино ПРЕХОДЕН	13,518		70	70	70		11 761
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ									
1	2	Търговище - рп. Надарево път №1	47,206	22,573				0	26 160
2	2	Повеляново - Белослав път №1 и път №2	13,520	13,520	130	100	110		4 030
3	3	Световрачене - Кремиковци	11,124	11,124	120	100	110		2 892
4	4	Табачка - Две могили + ТП гара Табачка	9,780	9,780	100	60	80		2 543
5	4	Велико Търново - Дебелец	6,880	6,880	65	65	65		1 789
6	4	Соколово - Соколово	3,000	3,000	65	65	65		780
7	4	Дебелец - Соколово	2,300	2,300	65	65	65		598
8	7	2-ри коловоз в гара Раково	9,600	9,600	65	65	65		2 496
9	72	2-ри коловоз в гара Раково	1,259	1,259	80	80	80		320
10	Общо	Брусарци - Лом 10+500 до 22+371 Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.	11,871	11,871	90	90	90		3 000
ОБЩО СРЕДЕН РЕМОНТ			69,334	69,334					2 400
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ И СРЕДЕН РЕМОНТ			116,540	91,907				0	20 848
									47 008

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2023 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Дължина желез път (км)	Дължина на завишаване на скорост	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (Хил. лв)
1	2	Своге	по проект		70	70			6 000
2	2	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози	1,740		70	50/70	70	10	2 000
3	2	Каспичан - Провадия път № 2 ПРЕХОДЕН	29,467		130	80	130		15 960
4	4	Тулово, 2-ри коловоз (текущ път)	0,962	0,962	120/65	100/60	65		3 633
5	9	Възстановяване на проекните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово	10,538	11,655	70	70	70		6 000
6	9	Възстановяване на проекните параметри в междугарието Ястребово-Ветово ПРЕХОДЕН	6,875		95	80	95		7 695
7	9	Възстановяване на проекните параметри в междугарието Ветово-Сеново ПРЕХОДЕН	12,015		95	80	95		8 754
8	9	Възстановяване на проекните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино	13,518	14,380	70	70	70		11 041
			75,115	26,997				10	61 083
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ									
1	2	Кунино - Карлуково път № 2	6,500	6,500	130	100	120		1 690
2	3	Илиянци - Световрачене	6,000	6,000	100	60	90		1 560
3	3	Кремиковци - Яна	6,200	6,200	100	40	80		1 612
4	3	Яна - Столник	2,805	2,805	100	80	80		729
5	3	Столник - Саранци	13,538	13,538	90	80	90		3 520
6	3	Саранци - Макоцево	4,962	5,009	75	75	75		1 290
7	3	Сопот - Карлово	5,000	5,274	120	80	100		1 300
8	81	Съединение - Панагюрище	6,000	6,000	60	50	50		1 560
9	4	Русе разпределителна - Русе запад	4,929	4,929	75	40	40		1 282
10	4	Русе запад - Русе	1,990	1,990	75	40	40		517
11	4	Русе разпределителна - 3-ти, 4-ти, 5-ти и 6-ти коловози	3,013	3,013	40	40	40		783
12	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.							2 400
ОБЩО СРЕДЕН РЕМОНТ			60,937	61,258					18 244
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ И СРЕДЕН РЕМОНТ			136,052	88,255				10	79 327

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2024 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Дължина желез път (км)	Дължина на завишаване на скорост	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (хил. лв.)
1	2	Своге	по проект		70	70			10 618
2	2	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози	1,740	1,050	70	50/70	70	10	2 000
3	2	Каспичан - Провадия път № 2 ПРЕХОДЕН	29,467		130	80	100		18 930
4	2	Провадия - Синдел път № 2 ПРЕХОДЕН	19,400		130	80/60	100		10 362
5	9	Възстановяване на проектните параметри в междугариято Ястребово-Ветово	6,875	12,410	95	80	95		10 000
6	9	Възстановяване на проектните параметри в междугариято Ветово-Сеново	12,015	12,856	95	80	95		10 000
7	9	Възстановяване на проектните параметри в междугариято Плиска-Каспичан	6,375	7,600	70	70	70		11 088
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ			75,872	33,916					72 998
1	2	Лакатник - Елисейна път № 1	14,000	14,568	70	70	70		3 640
2	2	Зверино - Мездра юг път № 1 (до сл.Люти брод)	9,000	9,000	70	70	70		2 340
3	2	Кучино - Карлуково път № 1	6,500	6,500	130	100	110		1 690
4	2	Карлуково - Червен бряг път № 2	15,000	13,650	130	100	100		3 900
5	2	Телиш - Горни Дъбник път № 2	11,000	11,862	130	110	110		3 084
6	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник път № 2	9,000	7,912	130	110	110		2 057
7	2	Долни Дъбник - Ясен път № 2	9,000	9,600	130	110	110		2 496
8	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.							2 400
ОБЩО СРЕДЕН РЕМОНТ			73,500	73,092					21 607
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ И СРЕДЕН РЕМОНТ			149,372	107,008					94 605

**Обобщена таблица за необходимите средства по видове дейности
на поделение „Железен път и съоръжения“ за периода 2020 – 2024 г.**

№ по ред	Година	Средства по видове дейности (млн. лв)										Общо
		Подновяване	Механизиран среден ремонт	Жп съоръжения			Механизация		Общо	Общо	Общо	
				Жп мостове	Жп тунели	Слаби места	Жп машини	Общо				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
1	2020	34,180	18,331	5,348	6,645	11,748	23,741	9,984	86,236			
2	2021	46,913	20,826	2,673	5,140	7,132	14,945	9,994	92,678			
3	2022	19,791	20,848	2,870	3,308	7,982	14,160	9,992	64,791			
4	2023	61,083	18,244	2,493	17,560	19,714	39,767	81,232	200,326			
5	2024	69,063	21,607	3,525	19,052	17,893	40,470	80,800	211,940			
6	ОБЩО	231,030	99,856	16,909	51,705	64,469	133,083	192,002	655,971			

ПОДЕЛЕНИЕ "СИГНАЛИЗАЦИЯ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ"
Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването
финансирана с бюджетни средства в периода 2020 – 2024 г.

в хил. лв. с ДДС

№ по ред	НАИМЕНОВАНИЕ	2020	2021	2022	2023	2024
		година	година	година	година	година
а	1	2	3	4	5	6
1	Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно – компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел. Преходен 2018-2021 г. Обща стойност на обекта - 19 829 915,83 лв. с ДДС.	2 114	8 269	2 142		
2	"Оптическа кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Мездра - Червен бряг от 2-ра главна жп линия" - по обособени позиции 1 и 2. Преходен 2019-2022 г. Стойност на обекта за Поделение СиТ - 5 840 331,96 лв. с ДДС	1 399	2 061	2 587		
3	Електрификация на 83 жп линия в участъка Симеоновград - Нова Загора - част Сигнализация и телекомуникации. Преходен 2019-2020 г. Обща стойност на обекта - 2 718 615,38 лв. с ДДС	1 438				
4	Проектиране, доставка и изграждане на обект: "Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участъка София - Карлово". Преходен 2019-2022 лв. Обща стойност на обекта - 12 062 963,84 лв. с ДДС	3 694	1 886	4 000	2 300	
5	Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства". Преходен 2020-2022 г. Обща стойност на обекта 8 515 716,00 лв. с ДДС	2 530	1 700	2 582	3 600	2 016
6	"Възстановяване на проектни параметри на токозахранващи устройства на ОТ и ТК чрез подмяна на амортизираните токоизправители и акумулаторни батерии (ТИ и АБ)"	556	3	3	3	3
7	Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове. Преходен 2020-2021 г.	100	120	120	120	120
8	Надзор "Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в ДП НКЖИ в участъка Радомир - Благоевград".	8				
9	Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии на цифрова телекомуникационна мрежа и системи в жп участък Пловдив - Свиленград. Обща стойност на обекта - 1 920 000 лв. с ДДС	3		200	720	1 000
10	Инженеринг на ОТ в гарите Лакатник, Елисейна, Зверино и Мездра юг - подмяна на релсови вериги със система броячи на оси, въвеждане на обезличено движение в участъка Бов - Мездра юг и подмяна на обикновена със скоростна сигнализация на гара Лакатник ". Преходен 2020-2023. Обща стойност 6 120 000,00 лв. с ДДС	3		549	4 032	1 540
11	Инженеринг на ОТ в гарите Казанлък , Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово, Жельо войвода по трета главна линия - подмяна на релсови вериги със система броячи на оси". Преходен 2020-2023 г. Обща стойност 7 833 600,00 лв. с ДДС	3				3 214
12	Пресъоръжаване на РУКЗ в г. Сандански с МРЦ тип ЕЦМ с броячи на оси и компютърно управление и визуализация и изграждане на дистанционно управление от гара Генерал Тодоров на гарите Сандански, Дамяница, Кулата и Петрич Преходен обект 2020-2022 г. Обща стойност 5 508 000,00 лв. с ДДС	3		665	2 788	2 055
13	"Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжения с МРЦ в участък София - Мездра". Преходен 2020-2024 г. Обща стойност на обекта - 10 539 960,00 лв. с ДДС	3				4 500
14	„Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участък гара Бяла – гара Русе разпределителна от 4-та главна линия” - преходен обект 2020-2023 г. Обща стойност на обекта: 5 406 000,00 лв. с ДДС	3				
15	"Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Карлово - Пловдив от 3-та главна и 82-ра жп линии" - по обособени позиции. Преходен 2020-2023 г. Обща стойност на обекта - 21 222 271,73 лв. с ДДС	3	3	2 500	5 981	2 105
16	"Цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Мездра - Червен бряг от 2-ра главна жп линия". Преходен 2020-2023 г. Стойност на обекта за Поделение СиТ - 6 152 400,00 лв. с ДДС	3		1 012	5 140	
17	Строеж „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участък гара Величково - гара Карнобат от 3-та главна линия” - преходен обект 2020-2025 г. Обща стойност на обекта - 8 078 980 ,80 лв. с ДДС	3			139	2 460
18	Строеж: "Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в участък гара Русе - гара Каспичан по IX главна жп линия" - преходен 2020-2023 г. Обща стойност на обекта - 12 680 400,00 лв. с ДДС	3		900	3 230	4 550
19	Строеж "Изграждане на оптична кабелна линия жп гара Велинград - жп спирка Генерал Ковачев" - преходен обект 2020-2024 г. Обща стойност на обекта - 2 232 000,00 лв. с ДДС	3				
20	Модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС в седем броя гари, чрез доставка и инсталиране на апаратура в гарите: -Своге, -Бов, -Червен бряг, -Плевен, -Дралфа, -Любеново предавателна, -Раднево за четири години по обособени позиции - с обща стойност 6 698 450,52 лв. с ДДС	3	100	300	1 354	2 546

№ по ред	НАИМЕНОВАНИЕ	2020	2021	2022	2023	2024
		година	година	година	година	година
a	l	2	3	4	5	6
21	„Доставка на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 6-та главна жп линия в участъка София – Радомир – Гюешево" - преходен обект 2020-2022 г. Обща стойност на договора - 1 710 000,00 лв. с ДДС	3	420	1 290		
22	„Доставка на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 5-та главна жп линия в участъка Благоевград – Кулата"- преходен обект 2020-2022 г. Обща стойност на договора - 1 620 000,00 лв. с ДДС	3	420	1 200		
23	Модернизация и подмяна на пътни датчици на АПУ с броячи на оси					500
24	Пресъоръжаване на АПУ с технологично остаряла апаратура и с изчерпан експлоатационен ресурс. Преходен 2020-2022 г. Обща стойност на проекта (СМР + Надзор) - 3 672 000,00 лв. с ДДС		3	3	3	3
25	Рехабилитация външно осветление на жп гари с енергоспестяващи (LED) осветители		3	3	3	3
26	Рехабилитация и подмяна на маслени кабели СрН и НН		3	3	3	3
27	Преустройство на системите за електрическо отопление на железопътни стрелки		3	3	3	3
28	Подмяна на разпределителни и електрически табла СрН и НН		3	3	3	3
29	Доставка и монтаж на фотосоларни панели за собствени нужди		3	3	3	3
ОБЩО:		11 881	15 000	20 068	29 425	26 627

РЕКАПИТУЛАЦИЯ ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА "ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ"

в млн. лв. с ДДС

№	жп линии	1	4	9	3	3	2	5	7	8	ВСИЧКО
	Сектори	София Пловдив	Русе-ГО- Стязгора	Русе- Каличани	Илияши- Карлово	Карлово- Синдел	София-Г.Ор- Каличани- Синдел-Варна	София- Владая- Кулата	Мезари- Видин	Електриф. Н.Звгора - Симеопоград	
I. Контактна мрежа											
1	Ремонт на контактната мрежа и свързаната към нея		10 000	39 166	10 060	12 060	21 000	12 441	21 500	8 988	135 215
	Общо I:		10 000	39 166	10 060	12 060	21 000	12 441	21 500	8 988	135 215
II. Тягови подстанции и секционни постове											
1	Модернизация на тягови подстанции (ТПС)		Русе, Г.Орскон, Кръстан, Ч.вода	Разград, Хитрино, Честово	ТПС Карлово Илияши Синдел	ТПС Стопанк	ТПС Варна, Плевен, Дивляково, Славяново		ТПС Брусарци Враца		
2	Ремонт на тягови трансформатори		33 420	25 220	21 082	1 500	13 710		10 578		105 510
3	Изграждане на система SCADA					2 908					2 908
	Общо II:	0	33 420	25 220	21 082	4 408	13 710	3 220	10 578	0	111 638
III. Специализирана механизация											
1	Ремонт на специализирана механизация			840	840	840	840	900	700		4 960
2	Доставка на релсови, самоходни, специализирани машини		4 180	3 700	860	1 520	4 900	2 000		3 140	20 300
	Общо III:	0	4 180	4 540	1 700	2 360	5 740	2 900	700	3 140	25 260
IV. Ремонт сгради на подрайони по КМ и тягови подстанции											
	Изграждане на нов подрайон Перник на гара Перник и Шумен						1 100	1 250			2 350
	Ремонт сгради КМ и ТПС		350	350	150	250	250	100			1 450
	Общо IV:		350	350	150	250	1 350	1 350	0		3 800
	ВСИЧКО I+II+III+IV:		47 950	69 276	32 992	19 078	41 800	19 911	32 778	12 128	275 913

ПРОГРАМА
за развитие на енергийните съоръжения за периода 2020 г. - 2024 г.

Година	Обект	Сфера Поща	Руч. Слънчева	Руч. Ветроен	Планиране	Картово	Сфера Г.Ор.	Сфера Ветроен	Електроен	Всичко	в млн. лв. с ДДС	
											1	2
2020	Контактна мрежа	1	10 000	5	2 000	3 040	6 500	5 641	10	7 000	17	49 381
	Тягови подстанции		Разград	2 000	Р-т трансф.	2 000	Варна	SCADA	Варна	4 100	14 320	
	стабилност в хил. лв.		50	2 172	600	2 300	3 220	4 100		5 040		
	Механизация		2 040	100	1 000	700	1 000			1 800		
2021	Общо		10 040	7 920	4 272	3 648	14 278	9 861	13 500	7 000	1 988	70 541
	Контактна мрежа			10 976	2 000	3 020	6 500	1 000	800	1 988	26 284	
	Тягови подстанции		Разград, Хитрино	Кърляво, Илчица	Р-т трансф.	Варна	Р-т трансф.					0
	стабилност в хил. лв.		5 320	1 050	600	1 000	300	1 000	400			12 320
2022	Механизация		2 040									500
	Общо		2 190	150	150	4 200	3 920	1 300	1 550	1 988	44 148	
	Контактна мрежа			6 540	2 550	3 800	3 800	2 200	3 000		20 100	
	Тягови подстанции		Руч. Г.Орков, Крива паланка	Разград, Хитрино	Кърляво	Р-т трансф.	Славяново	Бургас				23 308
2023	стабилност в хил. лв.		8 480	4 810	2 308	2 308	300	300	6 128	1 140	5 040	
	Механизация		2 500		500				300			500
	Общо		250	17 520	7 378	4 808	2 300	5 832	2 600	9 428	1 140	48 948
	Контактна мрежа			5 600	3 500	2 300	1 200	3 600	2 900		19 100	
2024	Тягови подстанции		Руч. Г.Орков, Крива паланка	Хитрино	Кърляво	Степаник	Целев	Димитриево				32 870
	стабилност в хил. лв.		14 310	9 500	5 100	1 500	2 400				2 000	5 040
	Механизация			250	300	600	250	250				500
	Общо		14 370	15 350	8 900	4 400	6 990	3 600	2 900	2 000	2 000	57 510
2024 г.	Контактна мрежа			10 250	1 700	3 000	3 000	5 400				20 350
	Тягови подстанции		Руч. Г.Орков, Крива паланка	Честово	Кърляво	Степаник						28 820
	стабилност в хил. лв.		19 000	1 870	300	360	250	250				5 100
	Механизация		2 140		300	250	250					500
Общо	Общо		21 148	12 120	8 250	2 318	3000	2 550	5 000	0	0	54 270
	Контактна мрежа		10 000	39 166	10 060	12 660	21 000	12 441	21 500	8 988	135 215	
	Тягови подстанции		33 420	25 230	21 082	4 408	13 710	3 220	10 578	0	111 638	
	Механизация		4 180	4 540	1 700	2 360	5 240	2 900	700	3 140	25 260	
2024 г.	Общо		350	350	180	280	1 350	1 350	0	0	3 800	
	Общо		47 850	69 276	32 992	19 078	41 890	19 911	32 778	12 128	275 913	

Модернизация на железопътната инфраструктура с внедряване на нови системи и технологии и енергийните съоръжения на ДП НК ЖИ, които подобряват използването и експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2020 г.-2024 г.

ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА "Подвигище "Електроавтоматизиране"- 2020 г.-2024 г.

№	Обект	млн.лв./БДС							
		Общо:	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2024 г.	
I.	Общо обекти Проект разходи, инвестиции и капиталната мрежа в т. ч.:	135,215	49,387	26,284	20,100	19,100	20,350		
1.	Доставка на материали за капиталната мрежа	32,509	6,500	6,500	6,500	6,500	6,500		
2.	Обекти за ремонт на капиталната мрежа, външни कॉмпютинг	26,682	11,712	6,320	2,800	1,800	4,050		
3.	Обекти ремонт на железни в улич с ремонт на железни пъз	76,023	31,169	13,464	10,800	10,800	9,800		
II.	Общо обекти за финансиране със собствени средства в т. ч.:	57,660	14,160	10,800	10,800	10,800	10,220		
1.	Обекти Углови подстанции	28,600	7,320	5,320	5,320	5,320	5,320		
2.	Обекти Ремонт металниши	4,260	0,840	0,840	0,840	0,840	0,900		
3.	Обекти Ремонт стъган на подстанции и подстанции	3,800	1,800	0,500	0,500	0,500	0,500		
4.	Доставка на материални	21,060	4,200	4,200	4,200	4,200	4,200		
III.	Общо обекти за финансиране с капитални средства/ДБ:	55,246	6,402	9,000	10,000	14,944	15,000		
1.	Модернизация на типови подстанции и подстанции СВАДА	55,846	6,402	9,000	10,000	14,944	15,000		
	ОБЩО ОБЕКТИ ПОДЕЛЕНИЕ "Електроавтоматизиране" I+II+III- 2020 г.-2024 г.	248,221	69,943	46,144	40,900	44,904	46,270		

Обекти: " Модернизация на железопътната инфраструктура" с въвеждане на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на ДП НК ЖИ, които подобряват ефективните й експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2020 г.-2024 г.

Повеление "Електрозахранване"

Обекти за финансиране с инфраструктурни такси- Инвестиции в контактната мрежа и съоръженията към нея

№	Обект-2020 г.-2024 г.	млн.ев./г/г					
		Общ	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
1.	Доставка и монтаж на осветителната контактна проводка	32,500	6,500	6,500	6,500	6,500	6,500
1.1	Доставка на броневи носещи плочи - Вж 70 mm2 и Вж 10 mm2 за струги		4,600	4,600	4,600	4,600	4,600
1.2	Доставка на свръхвисоки волни и детайлни скелети потисци		1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
1.3	Доставка на контактни проводници ф. 100 mm2		0,710	0,710	0,710	0,710	0,710
1.4	Доставка на метални пакети ф4 и МТВ		0,090	0,090	0,090	0,090	0,090
2.	Обекти за ремонт на к. мрежа-външни пилони	26,682	11,712	6,230	2,800	1,800	4,050
2.1	Почиване на попуски, наклонени, изогворени стълбове - (демонтаж и монтаж на нови стълбове с нагряна на фузламента)-преходен 2016-2020 г.		0,500				
2.2	Електрификация на 83 жп линии-Нова Загора-Симеоновград-63 км - преходен 2019-2021 г.		7,000	1,988			
2.3	Престроеност на к. мрежа и закрити гарии- преходен 2020-2024		1,500	1,500	1,500	1,500	3,750
2.4	Ремонтиране на фузламента и оптимизирано боядисване на ЖП стълбове		0,300	0,300	0,300	0,300	0,300
2.5	Изграждане на оптична кабелна мрежа и инфра телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Черепи мрежа" -2019-2021г. по: Г. София-Мездра, Част:"Контактна мрежа"		1,512	1,500	1,000		
2.6	Изграждане на оптична кабелна мрежа и инфра телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Черепи мрежа" - 2019-2021 г. по:2. Мездра-П.Бург, Част:"Контактна мрежа"		0,500	0,500			
2.7	Изграждане на оптична кабелна мрежа в участъка София-Кърпаво-Пловдив- 2019-2022 г. Част:"Контактна мрежа"		0,400	0,523			
3.	Обекти за ремонт на к. мрежа и участъци с ремонт на джелектив	76,033	31,469	13,464	10,800	10,800	9,800
3.1	Възстановяване на проектите параметри на жп инфраструктурата от км 46+848 до км 47+817, Част: Престроеност на контактната мрежа в г. Септево - преходен 2019-2020 г.		0,430	0,500			
3.2	Възстановяване на проектите параметри на жп инфраструктурата, Част: Престроеност на контактната мрежа в г. Деврибено - 3,3 км преходен 2019-2020 г.		0,640				
3.3	Възстановяване на проектите параметри на жп инфраструктурата, Част: Престроеност на контактната мрежа в г. Рагград - преходен 2019-2020 г. - 6,5 км		1,040				
3.4	Престроеност на КМ в г. Сивдел преходен 2019-2021 г.		2,500	2,250			
3.5	Модеризирано подпопване на жп в междурулето Стражица - Славеново П и П2 - Част: контактната мрежа - преходен 2020-2021		8,228	2,500			
3.6	Възстановяване на проектите параметри на жп инфраструктурата от км 89+130 до км 92+130 Част: Престроеност на контактната мрежа в междурулето Сливун - Висока поляна - преходен 2019-2020 г.		2,020				
3.7	Възстановяване на проектите параметри в междурулето Хитрино-Плиска от км 110+700 до км 129+100- Част:Контактна мрежа- преходен 2019-2020 г.		4,752				
3.8	Ремонтиране на осветителни съоръжения, свързаната и мрежата на осветителна система за електрозахранване от жп мрежа - преходен 2019-2020 г. по: 1. Мездра-П.Бург, Част: М.К. - преходен 2019-2021 г. по: г. Асеновци-Корпавица, К.Корпавица, преходен 2019-2021		2,000	3,300			
3.9	Уплесняване и електрификация на железния път в участъка св. Прилеп - Контактна мрежа, преходен 2019-2020 г.		0,823				
3.10	Изграждане на контактни работи на железния път и прилежащите съоръжения в междурулето Горна Баня-Земунска фабрика от км 5+650 до км 6+140 по 5-та жп линия.Част: Контактна мрежа 2019-2020 г.		0,300				
3.11	Модеризирано подпопване на жп в междурулето Дубово-Гурково в участъка от км 232+722 до км 234+592, от км 237+715 до км 240+531 и от км 242+203 до км 244+584, с обща дължина 7 064 м. Част : Контактна мрежа, преходен 2019 г.-2020 г.		2,821				
3.12	Модеризирано подпопване на жп в междурулето Гурково-Паричина в участъка от км 243+795 до км 246+031, с обща дължина 2 838 м. Част: Контактна мрежа, преходен 2019 г.-2020 г.		1,330				
3.13	Изграждане на контактната мрежа Хитрино-Галеница - преходен 2019-2020		1,330				
3.14	Ремонт на контактната мрежа Душица-Г.Село - преходен 2019-2021 г.		0,250	1,914			
3.15	Ремонт на контактната мрежа Хитрино-Липово-Свети		1,500	1,500			
3.16	Ремонт на контактната мрежа Русе-Образина пропуск		1,200	1,500			
1.	Обекти за ремонт на к. мрежа в участъци с ремонт на железния път				10,800	10,800	9,800
	ИВРСЧКО инвестиции КМ /мил.ев. с ДДС/				26,100	19,100	20,350
	ИВРСЧКО инвестиции КМ /мил.ев. с ДДС/				26,384	19,100	20,350

Обекти за финансиране с капиталови средства-ДБ -ПРОЕКТ 5
Поделение "Електроразпределение"

млн. лв. с. ДДС

№	Обекти 2020г.-2024 г.	Общо:	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
	Обекти за модернизация на тягова подстанция	55,346.	6,402	9,000	10,000	14,944	15,000.
1	Основен ремонт Тягови трансформатори	11,388	3,402	1,986	2,000	2,000	2,000
2	Модернизация и реконструкция на тягова подстанция Твърдица с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA, както и гаранционно поддръжане и сервизно обслужване за период от 10 години	9,000	3,000	6,000			
3	Изграждане на нова тягова подстанция Дърбово с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA и гаранционно поддръжане за период от 10 години			1,014	2,000	6,586	
4	Модернизация и реконструкция на тягова подстанция Карлово с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA, както и гаранционно поддръжане и сервизно обслужване за период от 10 години	6,358			3,000	3,358	
5	Модернизация и реконструкция на тягова подстанция Столник с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA, както и гаранционно поддръжане и сервизно обслужване за период от 10 години	10,800			3,000	2,000	5,800
6	Модернизация и реконструкция на тягова подстанция Дивлядово с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA, както и гаранционно поддръжане и сервизно обслужване за период от 10 години	8,200				1,000	7,200

Обекти: "Модернизация на железопътната инфраструктура" с въвеждане на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на ДП НК ЖИ, които подобряват безопасността и експлоатационните възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2020 г.-2024 г.

II. Обекти собствени средства полетение "Електрозахранване"

№	Година	Общ:	млн.лв. с ДДС			
			2020 г.	2021 г.	2022 г.	2024 г.
A.	Модернизация на тягови подстанции	20,600	7,320	5,320	5,320	5,320
1	Изграждане на електро SCADA-Съфия, Дупница, Г. Тополова	3,220				
2	Модернизация на тягови подстанции	24,380	4,100	5,320	5,320	5,320
B.	Механизация	25,260	5,040	5,040	5,040	5,100
1	Ремонт на специализирани механизми РССМ	4,200	0,840	0,840	0,840	0,900
2	Доставка на специализирани механизми	21,060	4,200	4,200	4,200	4,200
B.	Ремонт сгради на подрайони и подстанции	3,800	1,800	0,500	0,500	0,500
1	Изграждане на нов подрайон Перник на гара Перник-Преходен 2019-2020	0,600	0,600			
2	Ремонт сгради на подрайони и тягови подстанции	2,200	0,200	0,500	0,500	0,500
3	Реконструкция на дисурен пункт подрайон електропреносители/ПЕ/гр. Шибени	1,000	1,000			
II.	Общо обекти собствени средства /млн.лв. с ДДС/:	57,660	14,160	10,860	10,860	10,920

Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за периода 2020 – 2024 г.

в млн. лв.

№ по програм	РАЗХОДИ ПО ПЕРИОДИ	2020	2021	2022	2023	2024	Забележка
а	1	2	3	4	5	6	7
1	Разходи за Отбранително мобилизационна подготовка на ДП НКЖИ	298	310	320	330	340	Средствата се одобряват от Междуправителния съвет по отбранителна индустрия и сигурност на доставките към МС и се включват в проектобюджета на първостепенния разпоредител (МТИТС) за съответната година.
2	Разходи за съхранение и поддържане на военновременни запаси	1 130	1 130	1 130	1 300	1 300	Средствата се изплащат от Държавна агенция „Държавен резерв и военновременни запаси“ (ДА "ДР ВВЗ") на основание договор за съхранение на ВВЗ, сключен между ДП НКЖИ и ДА "ДР и ВВЗ".
3	Възстановяване на щети от бедствия и аварии	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	Средствата се отпускат от Междуправителствена комисия за възстановяване и подпомагане към МС.
4	Осигуряване на лични предпазни средства	166	166	166	166	166	Съгласно Наредба за реда за създаване, съхраняване, обновяване, поддържане, предоставяне и отчитане на запасите от индивидуални средства за защита, приета с ПМС № 3 от 10.01.2009 г., компанията е длъжна ежегодно да планира и заделя финансови средства за създаване, съхраняване, обновяване и поддържане на запасите от индивидуални средства за защита.
	ОБЩО	2 794	2 806	2 816	2 996	3 006	

Забележка:

Средства по т.1 не са преведени на компанията за последните няколко години.

Средствата по т.3 са предвидени на база усреднени стойности, отпуснати през предходни години

№	ПРОЕКТ	ИЗСРЕДСТВА		
		ЕВРО	ЛЕВ	ЕВРО
Проекти, сфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020				
Ос 1 "Развитие на жп инфраструктура по „осколката“ и „дългавицата“ промислените железопътни железни пътища"				
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин - Костенец			
2	Реконструкция на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас - Фаз 2			
3	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония“			
4	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-граница със Сърбия, участък Пазува-Драгоман			
5	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир, жп участък Перник-Радомир			
6	Възстановяване, ремонт и модернизация на Тетови подстанции - Варна и Разград и изграждане на Тетови подстанции Русе и въвеждане на системата за управление и телемеханизация - SCADA			
7	Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Ореховица			
8	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп участък Мехидievo - Дамитовград“			
9	Техническа помощ за подготовка за алтернативни проекти			
10	Техническа помощ за подготовка на железопътни проекти за програмни период 2021-2027			
Ос 3 "Подобрение на сигурността при прехода на пътници и товари и развитие на уловими железопътни транспорт"				
1	Реконструкция на гаров комплекс Пазува, Искър и Казанлък			
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат			
3	Реконструкция на гаров комплекс Стара Загора и Нова Загора			
Ос 4 "Използване и укрепване на съществуващите и изграждане на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспортите"				
1	Модернизация на гарови централни в участък Русе - Каспичан			
2	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работ (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и монтаж на контролни точки за проверка параметри на подвижния състав преди на движение			
Ос 5 "Техническа помощ"				
1	Техническа помощ за управление капиталитета на ДП НКПСИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год, чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмни период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капитал за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, сфинансирани със средства на ЕСФ			
2	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София - граница с Република Сърбия“			
3	Доставка на 2 броя фабрични нови високопроходими ЛПС за подмяна на ДП НКПСИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдение и контрол на проектите, сфинансирани от ЕСФ			
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		0,000	0,000	0,000
Проекти сфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) по ЕК **				
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волуак			
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин			
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септеври			22,231
4	Развитие на железопътен възел Пловдив			
Проекти за подмяна на гъвкави ползани на МСЕ				
1	От Нюво вжм Занад 2, Достъп до Коридор ОИС чрез централното пристанище на Бургас. Строително-монтажни работи			
2	Техническа помощ за проект Уловяване на участък по жп линия Пловдив-Свиштовца-Турска граница			
3	Техническа помощ за подготовка на проект Модернизация на жп линията Велпи - София, железопътен участък Мелдра - Мелковци			
4	Достъп от Коридор ОИС до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас			
5	Достъп от Коридор ОИС до летище Пловдив. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Пловдив			
6	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия“			
7	Модернизация на гарови подстанции Враца и Перник			
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		0,000	0,000	22,231
Нереализирани проекти за финансиране през новия програмни период 2021 - 2027 г. *				
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин - Костенец - Фаз 2	55,880		9,861
2	Модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участък Драгоман-граница с Република Сърбия	32,76		14,040
3	Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония	13,650		5,850
4	Модернизация на жп линията Радомир-Гюешево	172,200		73,800
5	Модернизация на жп линия София-Перник	88,480		37,920
6	Модернизация на ключови гарни и изграждане на нови по жп линия София-Перник		3,675	1,575
7	Модернизация на ключови гарни и изграждане на нови по жп линия Перник-Радомир		1,575	0,675
8	Модернизация на жп линия Видин-София, участък Видин-Мелковци	95,34		40,860
9	Доизграждане на свързаността по жп линия Карнобат-Свиштов	48,510		20,790
10	Развитие на жп възел Горна Ореховица	8,750		3,750
11	Развитие на жп възел Русе	17,150		7,350
12	Развитие на жп възел Варна	17,500		7,500
13	Изграждане на жп връзка с летище Бургас	4,900		2,100
14	Изграждане на жп връзка с летище Пловдив	3,500		1,500
15	Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия София-Мелдра	11,375		4,875
16	Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Мелдра-Горна Ореховица	17,500		7,500
17	Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Горна Ореховица-Каспичан	17,500		7,500
18	Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Каспичан-Свиштов		2,450	1,050
19	Изграждане на ERTMS, ниво 1 по жп линия Радомир-Кулата		7,000	3,000
20	Замени на претовни устройства с АПУ на ключови претовни с концентрации на влаклетата		2,100	0,900
21	Изграждане на единична система за видеонаблюдение	0,000		0,000
22	Изграждане на системи за трансгранична комуникация на гранични гарни	0,000		0,000
23	Модернизация и въвеждане на SCADA и 5 бр. ППС по коридора и основната връзка Видин-Мелдра или Мелдра-Горна Ореховица	5,250		2,250
24	Техническа помощ за изграждане на ИИТ София		4,200	1,800
25	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия Русе-Стара Загора“		5,880	2,520
26	Разширяване функционалния обхват на географски информационна система (ГИС) на ДП НКПСИ		0,000	0,000
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ В НОВИЯ ПРОГРАМНИ ПЕРИОД 2021 - 2027 Г.		610,245	26,880	258,966
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер				
1	Ремонт на железни път и свързаността за поддръжката на достигнатото състояние			
2	Модернизация на осветителни системи и претовни устройства			
3	Модернизация и реконструкция на тетови подстанции			
4	Проектиране на възлов жп гарни и съответствие с сертифицираните железници			
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница			
6	Възстановяване на проектни параметри на жп линия Русе-Варна			
7	Удобряване и сертифициране на жп линия Карнобат-Свиштов			
9	Доставка на товарни автомобили			
10	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волуак			
11	Доставка на жп металовлак			
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР				
Текущо поддръжка, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА				
1	Средства за текущо поддръжка, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нова ДМА на железопътната инфраструктура			
ОБЩО СРЕДСТВА ЗА ТЕКУЩО ПОДДРЪЖАНЕ		0,000	0,000	0,000
ОБЩО		610,245	26,880	258,966