

УТВЪРЖДАВАМ:

Министър на транспорта,
информационните технологии и съобщенията



ПРОГРАМА

ЗА РАЗВИТИЕТО И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА
ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА
2019-2023 г.

2018 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

| | |
|--|-----------|
| СЪДЪРЖАНИЕ | 2 |
| 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 |
| 3. МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПЕРСПЕКТИВИ И ДЪРЖАВНО ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ | 22 |
| 3.1 Макроикономически перспективи | 22 |
| 3.2 Финансово подпомагане на реалния сектор | 23 |
| 4. РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ | 24 |
| 4.1 Държавно регулиране на транспортния пазар | 24 |
| 4.2 Участие на Република България в развитието на железопътната инфраструктура | 25 |
| 5. КАЧЕСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА | 28 |
| 5.1 Състояние на железния път и съоръженията | 28 |
| 5.2 Състояние на осигурителната техника и телекомуникациите | 31 |
| 5.3 Състояние на енергийните съоръжения | 37 |
| 5.4 Състояние на механизацията | 40 |
| 5.5 Състояние на сградния фонд | 42 |
| 5.6 Състояние на железопътните линии и терминали за комбинирани превози | 43 |
| 5.7 Състояние на средствата за безопасност, сигурност и отбранително-мобилизационни мероприятия при бедствия и кризисни ситуации | 45 |
| 6. ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ДЕЙНОСТТА НА ДП НКЖИ КАТО УПРАВИТЕЛ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – 2019-2023 г. | 51 |
| 6.1 Основни приоритети на ДП НКЖИ | 51 |
| 6.2 Приоритети на Програмата за развитие на железопътната инфраструктура | 52 |
| 6.3 Основни цели за развитие на ДП НКЖИ | 53 |
| 6.4 Технологични и технически цели и задачи | 53 |
| 6.5 Търговски цели и задачи | 54 |
| 6.6 Финансови цели, задачи и принципи | 55 |
| 6.7 Основни източници за финансиране на дейността на ДП НКЖИ | 56 |
| 6.8 Организационни и управленски цели и задачи | 58 |
| 6.9 Международни отношения и евроинтеграция – цели и задачи | 62 |
| 6.9.1 Двустранно сътрудничество | 63 |
| 6.9.2 Многостранно сътрудничество | 63 |
| 6.9.3 Европейска интеграция | 73 |
| 6.10. Маркетингова политика | 73 |
| 6.11. Екологична политика | 75 |
| 7. ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2019-2023 г. | 78 |

| | |
|---|-----------|
| 7.1. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2019-2023 Г. | 78 |
| 7.2. ИНВЕСТИЦИОНЕН ПЛАН ЗА ОБНОВЯВАНЕ И НОВО СТРОИТЕЛСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА, С ВКЛЮЧЕНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ И НАЧИН НА РАЗХОДВАНЕ ЗА ПЕРИОДА 2019-2023 Г. | 79 |
| 7.2.1 ПРОЕКТИ С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 Г. | 80 |
| 7.2.2 ПРОЕКТИ С ФИНАНСИРАНЕ ОТ МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА (МСЕ) | 81 |
| 7.2.3 ДРУГИ ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ ЧРЕЗ НАЦИОНАЛНО ФИНАНСИРАНЕ, ЕВРОПЕЙСКО ФИНАНСИРАНЕ И/ИЛИ ДЪРЖАВНИ ЗАЕМИ ОТ МЕЖДУНАРОДНИ ФИНАНСОВИ ИНСТИТУЦИИ | 82 |
| 8. ПРОГРАМА НА ДП НКЖИ ЗА УСВОЯВАНЕ НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ | 83 |
| 8.1. УЧАСТИЕ НА ДП НКЖИ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ | 83 |
| 8.2. ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА ДП НКЖИ ЗА УЧАСТИЕ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ | 83 |
| 9. ПРОГРАМА ЗА ПОДОБРЯВАНЕ СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ДО 2023 г. | 86 |
| ПРИЛОЖЕНИЯ | 89 |

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

| | |
|-------------------|--|
| АЛС | Автоматична локомотивна сигнализация |
| АРП | Анализ за разходи и ползи |
| БВП | Брутен вътрешен продукт |
| ДБ | Държавен бюджет |
| ДП НКЖИ | Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ |
| ЕИБ | Европейска инвестиционна банка |
| ЕК | Европейска комисия |
| ЕК | Енергиен контрол |
| ЕМЦ | Електромеханична централизация |
| ЕРП | Подделение „Електроразпределение“ |
| ЕС | Европейски съюз |
| ЕС | Електроснабдяване |
| ЕСИФ | Европейски структурни и инвестиционни фондове |
| ЕФСИ | Европейски фонд за стратегически инвестиции |
| 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 |
| НПР БГ2020 | Национална програма за развитие: България 2020 |
| ОВОС | Оценка на въздействието върху околната среда |
| ОЕМ | Ориент/Източно-Средиземноморски |
| ОПТ | Оперативна програма „Транспорт“ |
| ОПТТИ | Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ |
| ОСЖД | Организацията за сътрудничество на железниците |
| ОТ | Осигурителна техника |
| ПАБ | Полуавтоматична блокировка |
| ПЕ | Подрайони по експлоатация |
| ПУ | Пункт за управление |
| ПУВМ | Предварително установени влакови маршрути |
| РССМ | Релсова самоходна специализирана машина |
| РУКЗ | Релейна уредба за ключова зависимост |
| СиТ | Подделение „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 2019-2023 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. 17 от 23.02.2018 г.;
- Европейски директиви и Регламенти на Европейската комисия (ЕК) за развитие на железопътния транспорт;
- Национална програма за развитие: България 2020;
- Тригодишен план за действие за изпълнението на Националната програма за развитие: България 2020 в периода 2017-2019 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 2017 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);
- 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 (2017-2020 г.);
- Средносрочна бюджетна прогноза за периода 2019-2021 г., одобрена с Решение на Министерския съвет № 264 от 19 април 2018 г.;
- Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2018 г.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2019-2023 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 направление 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 направление 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 направление 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.

Механизмът 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 тематична цел № 7. „Насърчаване на устойчивия транспорт и подобряване на мрежовите инфраструктури“.

Изпълнението на големите инфраструктурни проекти се очаква да доведе до:

- намаляване времепътуването 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 прогнозират 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, резултиращо в 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 **Бяла книга 2011: „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“**, 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.

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.

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 модернизирани 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, охранва 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

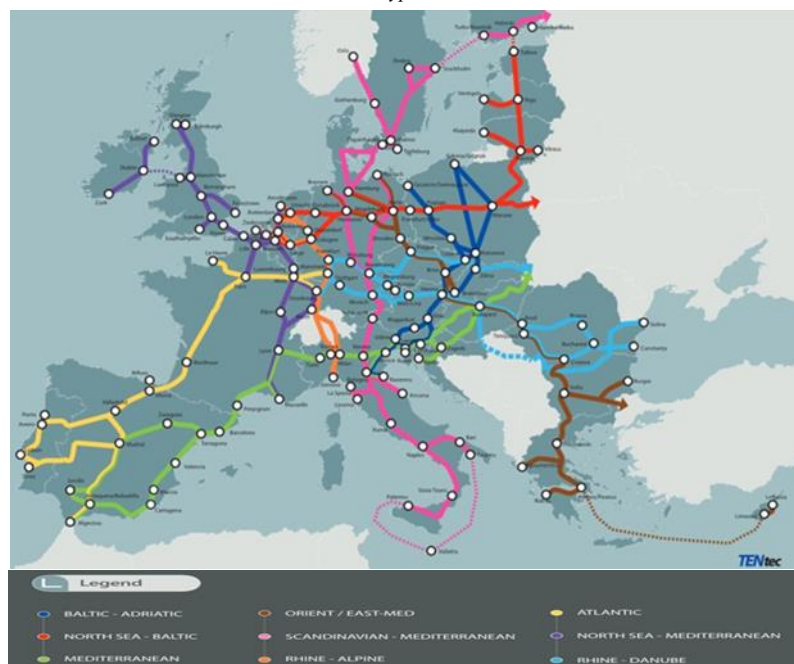
Фигура № 1



Изпълнението на основната мрежа е улеснено чрез използване на „коридорен подход“. Коридорите предоставят базата за съгласувано развитие на инфраструктурата в рамките на основната мрежа. Тези коридори обединяват съответните държави-членки, както и съответните заинтересовани страни, например управителите на инфраструктурата и потребителите. Европейски координатори наблюдават напредъка по изпълнението на коридорите, като задачата им се фокусира върху осигуряване на координация, сътрудничество и прозрачност.

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 – Пирея – 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.

Във връзка с Регламент (ЕС) № 1316/11.12.2013 г. за създаване на „Механизъм за свързване на Европа”, финансовият пакет на МСЕ за периода 2014-2020 г. за транспорт е в размер на 24 млрд. евро, от които 11,3 млрд. евро се прехвърлят от Кохезионния фонд. Основното финансиране за Република България по кохезионната част от МСЕ (в размер на 406 млн. евро) е насочено към железопътни проекти.

Средствата са фокусирани върху:

- ✓ приоритетни проекти по коридорите от основната мрежа;
- ✓ хоризонтални проекти в основната мрежа, свързани с въвеждането на нови технологии и иновации (SESAR, ERTMS и др.).

Допуска се и финансиране в размер на до 5% от общия бюджет за проекти за развитие на широкообхватната TEN-T мрежа.

Амбицията на инструмента е да мобилизира частно финансиране и да приложи иновативни финансови инструменти, за да се постигне максимален ефект от европейските инвестиции. ЕК сътрудничи тясно с Европейската инвестиционна банка (ЕИБ), за да се възползва от интереса на инвеститорите на капиталовия пазар към възможности за дългосрочни инвестиции със стабилни доходи.

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 работи – 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 Регламента са идентифицирани и следните направления с трансграничен характер на българска територия:

- 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 малоделятелните и регионалните жп линии. Съгласно Приложение 1 от **Регламент (ЕС) 2017/6 на ЕК** от 5 януари 2017 година 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 ТЖК OEM.

- **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.

Водещият национален стратегически и програмен документ, който конкретизира целите и политиките за развитие на Република България до 2020 г., и където се залагат основните приоритети за развитието на транспортната инфраструктура и в частност на железопътната инфраструктура, е **Национална програма за развитие: България 2020 (НПР БГ2020)**.

НПР БГ2020 е дългосрочен документ за развитие, който е базата за програмирането на стратегически документи във връзка с изпълнението както на националните политики, така и на политиките на ЕС. Документът спомага за оптимизиране на програмирането, като осигурява връзката между националните приоритети на Република България с целите на ЕС в контекста на Стратегията „Европа: 2020”. НПР БГ2020 осигурява рамката на приоритетите за разпределяне на публичните средства (национални и европейски) и мобилизирането на частно финансиране.

В стратегическата рамка на документа се залага като основна цел и един от главните приоритети изграждането на инфраструктурни мрежи, осигуряващи оптимални условия за развитие на икономиката и качествена и здравословна околна среда за населението. Основните цели, ангажирани с изпълнението на главния приоритет „Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари”, са:

- Изграждане на устойчива железопътна транспортна система чрез реформиране на сектора.
- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура.
- Интегриране на българската транспортна система в европейската.
- Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта.
- Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората.
- Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.
- Подобряване свързаността и интеграцията на българските региони в национален и международен план и свързаността с големите градски центрове в съседните страни.

В пълно съответствие с националната визия и приоритети, мисията на транспортния сектор на Република България е да съдейства за икономическото и социално развитие на страната, като:

- Осигурява ефикасен (с максимални ползи), ефективен (с минимални разходи) и устойчив (с минимални външни влияния) транспорт;
- Подпомага балансираното регионално развитие;
- Съдейства за пълноценното интегриране на страната в Европейските структури, отчитайки кръстопътното положение на Република България и нейния транзитен потенциал.

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 допринесе 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: направление Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград – турска граница и Пловдив – Бургас. До края на периода на програмата усилията са насочени към направление „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 И ДЪРЖАВНО ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ

3.1 МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПЕРСПЕКТИВИ

През 2018 г. се очаква растежът на световната икономика да продължи плавно да нараства подкрепен от повишената икономическа активност в развиващите се страни и ускорението на ръста на brutния вътрешен продукт (БВП) на САЩ.

Ръстът на европейската икономика ще започне да се забавя в резултат на прекратяване на действието на временните фискални стимули в някои страни и недостига на квалифицирана работна сила в други, което ще ограничи растежа на заетостта. Несигурността, свързана с последствията от предстоящото излизане на Великобритания от ЕС, се очаква да потисне икономическата активност в региона. Растежите на европейската и американската икономика ще се забавят през 2019 г. и ще продължат да следват низходяща динамика, като постепенно ще се доближават до потенциалното си ниво.

Международна среда и основни макроикономически показатели

| Показател | отчетни данни | | прогноза | | | |
|--|---------------|--------|----------|---------|---------|---------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Световна икономика (реален растеж, %) | 3,2 | 3,7* | 3,9 | 3,9 | 3,8 | 3,7 |
| Европейска икономика – ЕС 28 (%) | 2 | 2,4 | 2,3 | 2,1 | 1,9 | 1,8 |
| Валутен курс щ.д./евро | 1,11 | 1,13 | 1,23 | 1,23 | 1,23 | 1,23 |
| БВП (млн. лв.) | 94 130 | 98 631 | 104 674 | 111 145 | 117 890 | 124 919 |
| БВП (реален растеж, %) | 3,9 | 3,6 | 3,9 | 3,8 | 3,7 | 3,7 |
| Дефлатор на БВП, % | 2,2 | 1,2 | 2,1 | 2,3 | 2,3 | 2,2 |
| Средногодишна инфлация (ХИПЦ) (%) | -1,3 | 1,2 | 1,8 | 2 | 2,1 | 2,1 |
| Компенсации на един нает (%) | 5,8 | 7,5 | 7,4 | 6,9 | 6,5 | 6,3 |
| Коефициент на безработица (НРС) (%) | 7,6 | 6,2 | 5,9 | 5,7 | 5,5 | 5,4 |
| Текуща сметка (% от БВП) | 5,3 | 3,9 | 1,7 | 1,2 | 0,8 | 0,2 |
| Преки чуждестранни инвестиции (% от БВП) | 2,2 | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 2,8 | 2,8 |

Източник: РМС № 264 от 19 април 2018 г. за одобряване на средносрочна бюджетна прогноза за периода 2019-2021 г.

За Република България средносрочната перспектива се обвързва със заложените приоритет за запазване на стабилността на публичните финанси, премахването на макроикономическите дисбаланси и провеждането на последователна, прозрачна и предвидима фискална политика, която да допринесе 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.

Българската икономика се очаква да нарасне с 3,9% през 2018 г., като основен принос за растежа ще има вътрешното търсене. Частното потребление също слабо ще се ускори, подкрепено от подобреното доверие на потребителите, продължаващото нарастване на заетостта и реалното увеличение на разполагаемия доход на домакинствата. Растежът на БВП слабо ще се забави до 3,8% през 2019 г. и 3,7% в периода 2020-2021 г. Вътрешното търсене ще продължи да бъде водещо за повишението както по линия на потреблението, така и на инвестициите.

Средногодишната инфлация през 2018 г. се очаква да бъде положителна от 1,8%, като повишението на общото равнище на потребителските цени в края на годината се очаква да достигне 1,9%. Средногодишното повишение на ХИПЦ през 2019 г. се очаква да бъде 2,0%, като инфлацията леко ще се ускори до 2,1% през 2019 г. и 2021 г.

Данъчната политика за периода 2019-2021 г. се характеризира с предвидимост, като същевременно се насърчава развитието на бизнеса и инвестиционната активност чрез

запазване на ниските данъчни ставки за преките данъци, широка данъчна основа и малко на брой данъчни преференции. Важна роля за постигане на целите на данъчната политика и за увеличаване на приходите от данъци, осигурителни вноски и такси има повишаването на ефективността при тяхното администриране.

Осигурителната политика за периода 2019-2021 г. предвижда запазване на размера и съотношенията на осигурителните вноски за фондовете на държавното обществено осигуряване на ниво от 2018 г.

В средносрочен план се предвижда увеличаване размера на минималната работна заплата от 510 лв. на 560 лв. от 1 януари 2019 г., на 610 лв. от 1 януари 2020 г. и на 650 лв. от 1 януари 2021 г.

3.2 ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ НА РЕАЛНИЯ СЕКТОР

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 Средносрочна бюджетна прогноза за периода 2019-2021 г. е предвидено средствата за субсидии да се запазят на равнището им от 2018 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. В Средносрочна бюджетна прогноза за периода 2019-2021 г. се предвижда средствата за капиталови трансфери да се завишат с 5 млн. лв. в сравнение с 2018 г. и да бъдат в размер на 120 млн. лв. на година. Разпределението на средствата в рамките на отделните години от периода ще бъде в съответствие с провежданата от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) политика по отношение на железопътната инфраструктура и предвидените мероприятия и дейности в Годишните програми за изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура.

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

4.1. ДЪРЖАВНО РЕГУЛИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ 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.
- Определяне на таксите за: минимален пакет за достъп до железопътната инфраструктура; достъп до обслужващите съоръжения, свързани с предоставяне на железопътни услуги и за допълнителни и спомагателни услуги.
- 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, ДП „Транспортно строителство и възстановяване“, „Рейл Карго Кериър – 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.

4.2. УЧАСТИЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

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.

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 разгъната дължина, а ограниченията на скоростта са около 5% от общата разгъната дължина.

Основни параметри на железопътната мрежа на ДП НКЖИ

- Общата разгъната дължина на железния път – 6 458 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 | – 1 410 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;
- 145 бр. тунели с обща дължина 44 862 м по нормалните жп линии;
- 41 бр. тунели с обща дължина 3 068 м по теснопътните жп линии;
- 976 бр. жп мостове с обща дължина 42 556 м по нормалните железопътни линии;
- 23 бр. жп мостове с обща дължина 644 м по теснопътните железопътни линии;
- 6 300 броя железопътни стрелки.

Мрежата има 298 железопътни гари и 17 разделни поста.

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, Управителя 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 ТЕН-Т мрежа, важен транс-граничен участък;
- VII-ма жп линия – Мездра – Видин – част от коридор от основната ТЕН-Т мрежа „Ориент/Източно-Средиземноморски“;
- VIII-ма жп линия – Пловдив – Стара Загора – Карнобат – Бургас в участъка Пловдив – Михайлово – част от коридор от основната ТЕН-Т мрежа „Ориент/Източно-Средиземноморски“;
- IX-та жп линия – Русе разпределителна – Каспичан;
- реструктуриране 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, които чрез траверсите предават усилията от подвижния състав върху баластовото легло и земното платно. Железопътните релси работят, като непрекъсната греда подпряна дискретно чрез траверсите върху еластична основа – баластово легло. С прилагането на по-тежък тип релси 60E1 и стоманобетонни траверси с дължина 2600 мм се повишава коравината на конструкцията на горното строене, при което концентрираните вертикални натоварвания от железопътните возила се разпределят върху по-голяма дължина. Постига се значително намаляване на напреженията и деформациите в релсите, траверсите и баластовото легло, облекчава се цикличния режим, при който работят тези елементи и се ограничават уморните въздействия. С използването на подрелсови подложки от еластомери и еластични скрепления се осигурява демпфериращ ефект и редуциране на динамичните компоненти на въздействията, вибрациите и шума. С прилагането на този по-тежък тип горно строене се постигат до два пъти 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 механизано подновяване и механизан 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 модернизирани 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 2018 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.
- В мрежата съществуват над 600 хиляди траверси СТ-4 ПAK68И, напукани и с разбити гнезда за анкерния болт, което надвишава 9% от вложените такива.
- В местата с вложени траверси тип СТ4-Т и СТ4-Д при криви с радиуси, по-малки от 500 м, се наблюдава масово скъсване на един и повече тирфони, с което се създават предпоставки за увеличаване на междурелсието и се застрашава сигурността на движение на подвижния железопътен състав.
- Значителни по дължина са участъците от железния път с масово компрометирано скрепление ПAK68И (изолационните и уплътнителни втулки са смачкани, ПAK болтовете са завъртени или скъсани, ребровете подложки са счупени, голям брой от здравите са с елипсовидни отвори, което позволява напречно и надлъжно изместване на релсовите нишки и счупени пружинни пръстени).
- 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 избукувани 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. Това са най-често срещаните констатации при Генералната ревизия на мостовете. 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 108,3 км/ч за главните жп линии, допустимата скорост по книжка-разписание за пътнически влакове е 91,5 км/ч, т.е. разликата от 16,8 км/ч е осезаема.

В периода 2019-2023 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 кохезионни 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 2017 г. със средства от държавния бюджет са автоматизирани 128 бр. прелези, а за подаване на информация към водачите на пътни превозни средства, съгласно изискванията на Наредба № 17 за регулиране на движението със светлинни сигнали, на 260 бр. прелези са монтирани нов тип шосейни светофари с трети фар с бавномигаща бяла светлина.

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 2019-2023 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, Релейни централизации с микрокомпютърна визуализация (ЕЦМ-МКВ), Маршрутно-релейни централизации (МРЦ), Електромеханични централизации (ЕМЦ) и Релейни уредби за ключови зависимости (РУКЗ). 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 по I-ва основна жп линия се осигурява от централизирани диспечерски системи в условията на пробна експлоатация.

От всички железопътни прелези, 518 броя са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза, както следва:

- автоматични прелезни устройства с бариери – 120 бр.;
- автоматични прелезни устройства със сигнализация – 278 бр.;
- електрически бариери в район на гара – 120 бр.

На 285 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 Скуtare – 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 Пловдив

разпределителна (изток), гарите Тракия, Филипово и участъка Стара Загора – Бургас е съоръжен с ETCS ниво 1 – версия 1.2.0/1999 г. ALTRACS BDZ.

Действието на Автоматичната локомотивна сигнализация (АЛС) е прекъснато в междугарието Подуяне-Искър и в междугарието Пловдив-Пловдив разпределителна. Поради строителни дейности действието на АЛС е прекъснато в участъка от гара Стара Загора до гара Бургас и в участъка от гара Белозем –Оризovo.

В процес на изграждане и въвеждане в експлоатация, съгласно изискванията на Наредба № 57 са следните участъци, на които е изградено полево оборудване:

- Дунав мост 2 (Видин) – Видин пътническа – ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d;
- Крумово – Свиленград – ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice;
- Пловдив – Септември – ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice.

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, но поради препоръчителния характер на изискването и липса на финансови стимули превозвачите не си оборудват локомотивите, преминаващи по тези линии.

За осигуряване безопасността на движение на влаковете в междугарията се използват системите:

- ПАБ – релейна полуавтоматична блокировка.
- Автоблокировка с проходни сигнали.
- Автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси.

От 2010 г. са въведени в експлоатация устройства за контрол на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав в гара Калотина запад, като подаваните данни са от информационен характер.

С реализацията на проект „Реконструкция и електрификация на жп линията Пловдив – Свиленград – Турска/Гръцка граница” са въведени в експлоатация седем броя детектори за горещи букси от система тип „Phoenix MB” на Signal & Sistem Technik GmbH.

С реализацията на проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив“ са въведени в експлоатация два броя двупътни системи „Check Point” за контрол на загрети букси, дерайлиране и взна, като системата в междугарието Септември-Тодор Каблешков е съоръжена и с габаритна рамка.

С изграждането на маршрутно-компютърни централизации (МКЦ) от най-ново поколение в жп гари Синдел, Горна Оряховица и жп възел Дупница, ще се 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 развития 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, София – Мездра и Пловдив – 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.

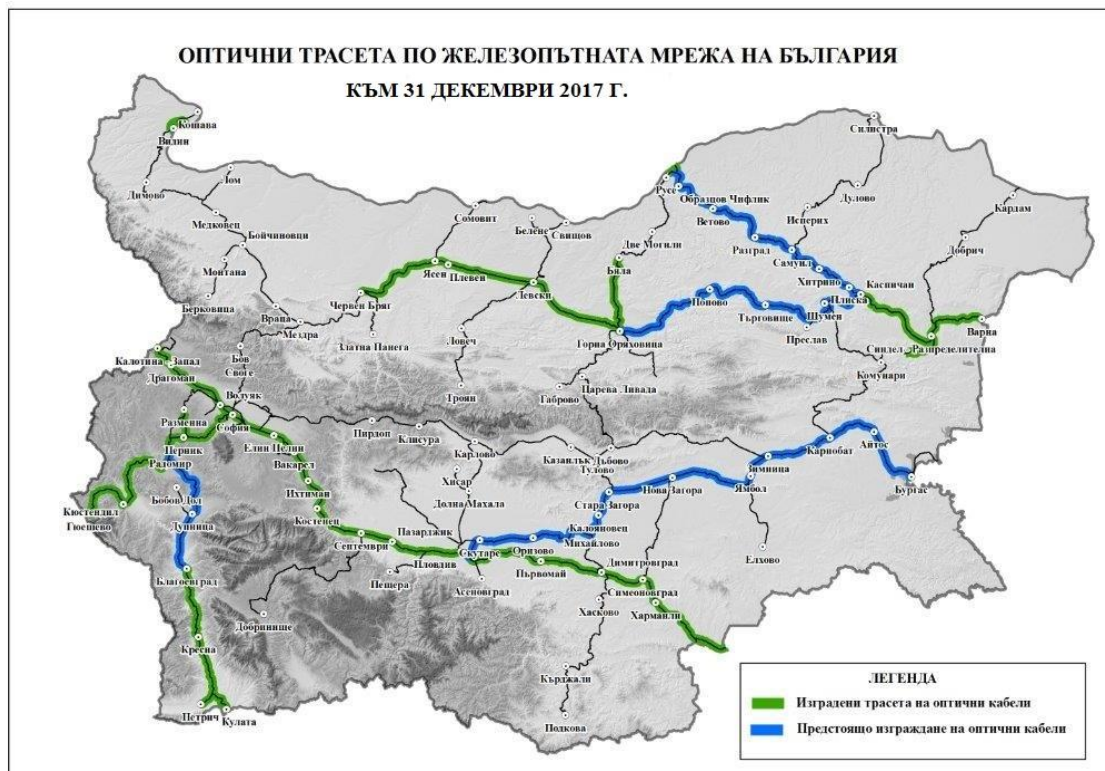
Резултатът от всички планирани инвестиции в системата за сигнализация (гарови централизации, оборудване за осигуряване на движението в междугарията, пресъоръжаване на прелезите и тяхната модернизация) ще бъде: високо ниво на безопасност на превозите; достигане на максимална пропускателна способност; 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.

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



Общото състояние на телекомуникационната мрежа като цяло е добро, като новоизградените през последните години с оптични кабели мрежи и цифрови системи по ОПТ 2007-2013 г. и с национално финансиране – Проект 4 са в отлично техническо състояние.

Медните телекомуникационни кабели – магистрални и вътрешно гарови, са силно 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. Железопътните телекомуникации са базирани на кабелна мрежа, състояща се от 4630 км магистрални кабели, 159 км въздушни кабелни линии и 750 км оптични кабелни линии. Все още по второстепенни участъци от жп линиите има въздушни ТТ линии с крайно ограничен капацитет.

Изградена е мрежа за предаване на данни, състояща се от 4 главни възела, свързани помежду си. В участъците с изграден оптичен кабел и цифров пренос се изграждат високоскоростни мрежи за пренос на данни със значително по-високи 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.

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 европейските коридори е изградена (Пловдив – Свиленград) и се изгражда система за цифрови радио връзки по стандарт GSM-R, в съответствие с изискванията за тези коридори.

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

Прилагат се системите за видео наблюдение на 22 бр. прелези и 23 гари.

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, осигуряване на техническа помощ и сервизни услуги от външни фирми на част от новоизградените телекомуникационни съоръжения и GSM-R мрежа, 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 800 км по протежение на железния път в участъците: Горна Оряховица – Каспичан; Радомир – Благоевград; София – Карлово – Пловдив; София – Мездра – Червен бряг; Русе – Бяла; Симеоновград – Нова Загора; Разменна – Волуяк; 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 броя 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 влияние 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

Поделение „Електроразпределение“ (ЕРП) ръководи и организира дейностите по разпределяне на електроенергия, ремонт, поддържане и експлоатацията на контактната мрежа и релсовите самоходни специализирани машини (РССМ), за ремонт и поддържане 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 поддържане на висока степен на техническа готовност на съоръженията.

Поделение 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).

С прилагане на Директива 2012/34/ЕС от 2019 година ще се таксува минимален достъп до електрифицираните жп участъци, което определя и нова методика за определяне на цената за тягово разпределение, която ще се определи от КЕВР за следващия регулаторен период.

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. Механичните параметри на контактната мрежа се контролират с измерителни мобилни лаборатории на железопътен ход.

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 2019-2023 г.

Общият размер на инвестицията за пет годишния период 2019-2023 г. за модернизацията на контактната мрежа, тяговите подстанции, механизация и сгради, се предвижда да бъде в размер на 175,152 млн. лв. с ДДС, от които собствени средства – 17,600 млн.лв. с ДДС, инфраструктурни такси – 112,200 млн.лв. с ДДС и капиталови трансфери – 45,352 млн. лв. с ДДС.

✓ **Модернизация на тягови подстанции**

Основни видове дейности при модернизацията на тяговите подстанции са подмяна на съоръженията им, осигуряване на преносна среда чрез оптична комуникационна среда или безжична комуникация и изграждане на система за телеуправление, привеждане в съответствие с изискванията на Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на ЕС.

Тяговите подстанции са построени преди повече от 30 години, със съоръжения с ниска надеждност и обслужване от дежурен персонал. Политиката на поделение ЕРП е, въпреки недостига на средства, да извършва модернизация на съоръженията в тяговите подстанции, осъществяване на видеонаблюдение и сигнално-охранителна техника и постепенно изграждане на система за телеуправление SCADA.

За периода 2019-2023 г. се предвижда със средства от държавния бюджет да се извърши:

- Модернизация на осем броя тягови подстанции: Величково, Варна, Русе, Червена вода, Разград, Хитрино, Столник и Карлово, което включва:
 - подмяна на съоръженията на 110 kV;
 - подмяна на съоръжения в закрити разпределителни устройства ЗРУ 27,5 kV;
 - подмяна на съоръжения на открити разпределителни устройства ОРУ 27,5 kV;
 - ремонт на 34 бр. тягови трансформатори;
- изграждане на SCADA за участъците София – Пловдив, София – Горна Оряховица – Варна и Русе – Каспичан.

Със собствени средства се предвижда изграждане на SCADA в жп участъка София – Дупница – Генерал Тодоров.

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.

Модернизацията на подстанциите ще постигне икономия на труд за манипулации, които иначе се изпълняват ръчно. Ще се намали времето за отстраняване на аварии, както и техният брой, което ще доведе до икономия от амортизационни разходи и горива за специализираните машини. Ще се съкрати времепрестоят на влаковете при аварийни ситуации и при преходни отпадания на електрозахранването в участъците.

✓ **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 коловози в товарна гара Димитровград ще приключи през 2018 г.

В момента гара Димитровград е с електрифицирани коловози само в частта на проходният коловоз от гара Димитровград пътническа към локомотивното депо. Проектът включва:

- електрификация от 21-ви до 25-ти коловоз по цялата им дължина, както и прилежащите стрелки помежду им;
- частична електрификация от 26-ти до 34-ти коловоз в частта им към гара Димитровград пътническа с прилежащите им стрелки, което напълно ще удовлетвори нуждите за осъществяване на безопасен и сигурен транспорт на железопътните състави.

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 със собствени средства, като монтажът ще се изпълнява от производствените звена. Намеренията са за подмяна на носещи възети на около 300 км на година и подмяна на 50 км на година контактен проводник.

Предвижда се подмяна на напукани, наклонени и силно амортизирани стълбове, които са предпоставка за аварийни ситуации и застрашават графика за движението на влаковете. Годишно ще се подменят около 250 бр. стълба, което е съобразено с възможностите за тяхната подмяна. Общо за крайно належаща подмяна са около 1 488 бр. стълба, за което има и сключен договор. Обектът е преходен и ще приключи през 2019 г.

В програмата на поделението е залегнало боядисване на железорешетъчни стълбове, ремонт на фундаменти и преустройство на контактната мрежа в закрити гари.

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., е силно ограничен, което забавя много ремонтите и създават сериозни затруднения по своевременното 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 ХХ 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 поддържане 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, материали 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 поддържане. По тази причина изостава навременното развозване и прибиране на жп материали и се затруднява своевременното изпълнение на редица дейности по поддържането 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 2019÷2023 г. е необходимо да се доставят резервни части за около 4,5 млн. лв., специфицирани по видове и количества за да бъдат поддържани 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 2019-2023 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 поддръжане на енергийните съоръжения включва аварийни автомобили и РССМ. Поддържането и ремонтът на контактната мрежа се осъществява чрез 76 броя РССМ, които не са оборудвани с GSM апарати за бърза мобилна връзка при аварии, като същото се отнася и за аварийните автомобили. 18 броя от РССМ са доставени по оздравителна програма и са в добро състояние. 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.

Недостигът на автомобилен парк и оставяне специализираните машини 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 поддръжане 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 (един) 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.

За тази цел е разработен проект с всички изисквания към новата специализирана механизация, за да е в съответствие с европейските директиви и хармонизирани стандарти, което е важно условие за получаване на сертификат за проверка на машините по националните правила за безопасност и получаване на разрешение за въвеждане в експлоатация, издадено от националния орган по безопасност.

В програмата на поделение ЕРП за периода 2019-2023 г. е предвидена доставка на нова специализирана механизация, която ще се доставя поетапно в годините и включва:

- доставка на машини за движение и работа по железен път, оборудвани с телескопична подемна платформа, работна кошница, монтирана на подемната платформа и хидравличен кран;
- доставка на машини на двоен ход – за движение и работа по автомобилен път и железен път, оборудвани с телескопична подемна платформа и хидравличен кран.

Експлоатационният автомобилен парк за поддръжка на осигурителна и телекомуникационна техника и съоръжения на електроснабдяване е недостатъчен, като близо 25% 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.

Строително-ремонтните дейности основно включват подмяна на покривни покрития (керемиди, хидроизолация и др.), цялостна или частична подмяна на дограмата (алуминиева или PVC), възстановяване и преобядисване на фасадите, направа на външни топлоизолации, подмяна на настилките, ремонт чакални, ремонт тоалетни, ремонт на вътрешните и външни инсталации (Електро, ВиК, ОиВ, съобщителни и комуникационни), вътрешни довършителни работи, вертикална планировка и околни пространства.

На база планираните средства за Проект 20 „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания” в периода 2019-2023 г. е предвидено:

- През 2019 г. в проекта са предвидени довършване на ремонтните работи по преходните обекти от 2018 г. – жп гара Айтос и изграждането на перони при спирка Товарна гара Русе. През 2019 г. продължава изпълнението на преходните от 2017 г. ремонти по жп гари Ямбол и Септември и Шумен.
- През 2020 г. продължава изпълнението на ремонтните работи по жп гара Септември, Ямбол и Шумен.
- През 2021 г. продължава изпълнението на ремонтните работи по жп гара Септември, Ямбол и Шумен.
- През 2022 г. ще бъде довършен ремонта на жп гара Ямбол. Продължава изпълнението на ремонтните работи по жп гари Септември и Шумен.
- През 2023 г. е предвидено да се довършат ремонтните дейности по жп гари Шумен и Септември.

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 желаниа 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:

- **Линейни:**
 - 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 АЕКОН и Възложител МТИТС се наложиха 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).

С финансиране по приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на ОПТТИ 2014-2020 г. се планира реализация на следния проект:

➤ **„Техническа помощ за изготвяне на анализ и актуализация на Стратегия за интегриране на българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт“.** Неговата цел е изготвяне на Стратегия за интегриране на българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт, съобразена с настъпилите промени в икономическата, политическата и транспортна обстановка в страната през последното десетилетие.

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. По допълнителни указания и разчети, на база военновременния план на Република България, предстои разработване на ВВР план за ДП НКЖИ, обобщаващ цялостно потребностите на Управителя на инфраструктурата за изпълнение на възложената военновременна задача.

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 „Програмата за защита при бедствия на НКЖИ за периода 2014-2018 г.” усилията на поделенията през 2017 г. бяха насочени към усъвършенстване на управлението и координацията в дейностите по понижаване на риска от бедствия и повишаване устойчивостта на обектите от критичната инфраструктура. Осъществената превантивна дейност по поделения, е както следва:

- ✓ **Железен път и съоръжения:** Извършено е 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 е извършено подновяване на съоръженията на контактната мрежа, на съоръжения в тягови подстанции и основни секционни постове.

През 2018 г. са подновени исканията за 5 проекта за трайно укрепване на обекти от железопътната инфраструктура, засегнати от бедствия на обща стойност 5 278 486 лв. Проектите са внесени през 2016 и 2017 г. но не са разглеждани и не е взето решение за финансиране от Междуведомствената комисия за възстановяване и подпомагане към Министерски съвет. За разплащане на непредвидени разходи за извършени неотложни аварийни работи са подновени исканията и са внесени нови разходооправдателни обекти през 2018 г. за 10 обекта на обща стойност 510 483 лв.

През 2017 г. беше внесен проект за обект: „Изграждане укрепителни съоръжения на левия откос на железния път в отсечката от км 5+650 до км 6+140 с дължина 490 м на междугарието Захарна Фабрика – Горна баня“ на стойност 9 523 240 лв. за разглеждане и финансиране от Междуведомствената комисия за възстановяване и подпомагане към Министерски съвет. През 2018 г. е стартиран и се изпълнява изграждането на тези укрепителни съоръжения.

Предприети са действия за снабдяване на поделенията с лични предпазни средства (средства за индивидуална защита). Изготвена е план-сметка за доставка на: граждански противогази – 1 900 бр. и дихателни маски за самозащита при пожар – 2 600 бр.

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 2019-2023 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 83 бр. системи за видеонаблюдение, от които 22 бр. са на жп гарите София, Пловдив, Варна, Бургас, Плевен, Драгоман, Крумово, Катунца, Поповица, Първомай, Караджалово, Ябълково, Видин, Кулата, Мездра, Горна Оряховица, Шумен, Кардам, Русе, Русе разпределителна, Стара Загора и Свиленград. Обхванати са всички гранични жп гари на територията на Република България.

През периода 2019-2023 г. се предвижда да се изградят такива системи на още 10 големи гари. Това са: Благоевград, Дупница, Перник, София Север, Червен бряг, Враца, Сливен, Карлово, Ямбол, и Карнобат.

В обекти на железопътната инфраструктура са изградени 57 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 замреждане, 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 Управителя на инфраструктурата се осъществява посредством колективни и индивидуални средства за защита. Колективни средства за защита са противорадиационни укрытия 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 докомплектоване. Към настоящия момент Управителя на инфраструктурата разполага с 10 067 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 модернизирани/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 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 – 2019-2023 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. Основни приоритети на ДП НКЖИ

- Пазарна ориентация на Управителя на инфраструктурата и политика за утвърждаването ѝ като обществено отговорна организация.
- Изграждане на конкурентоспособна организация и търговско ориентирано предприятие.
- Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.
- Изготвяне на програма за създаване на нови връзки с товародателите.
- Хоризонтална и вертикална интеграция с участници на националните и международни пазари и усъвършенстване на функционалната и продуктова структура.
- Хармонизиране на условията и последваща интеграция в рамките на европейската железопътна транспортна система, с преимуществено подобряване на връзките с железопътната инфраструктура на съседните на Република България държави и постигане на координация при управление на транспортните потоци.
- Модернизиране и привеждане на железопътната инфраструктура в съответствие с европейските стандарти за оперативна съвместимост.
- Прилагане на инструментите на публично-частно партньорство/концесии за обекти от железопътната инфраструктура.
- Усъвършенстване на системата за организационно, материално-техническо и финансово управление на Управителя на инфраструктурата с цел повишаване динамичността, гъвкавостта и адаптивността ѝ.

- Привличане на инвестиции с цел модернизация и обновяване на железопътната инфраструктура.
- Преход от поддържаща стратегия към възстановяване на проектни мощности и последващо изпреварващо развитие на инфраструктурата, транспортната и управленска технология.
- Намаляване на разходите за ремонт и обновяване на инфраструктурата в дългосрочна перспектива.
- Инвестиране в проекти с висока добавена стойност.
- Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората.
- Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на железопътния транспорт.
- Създаване на благоприятна среда за развитие на транспортната логистика.
- Подобряване на трансграничните връзки със съседните страни.
- Пълно и ефективно усвояване на средствата от европейските фондове.
- Високопрофесионален кадрови потенциал.
- Осигуряване на качествен и леснодостъпен жп транспорт (премахване на транспортни бариери) за лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

6.2. 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 модернизиране 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 комбинирание 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 фонд.
- 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.

6.3. ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ДП НКЖИ

За изпълнение на основните си приоритети ДП НКЖИ се стреми към постигане на следните цели и задачи:

- Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура.
- Реконструкция и подновяване на железопътните линии, разположени по общоевропейските 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 ЕСИФ.
- Подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

Посочените цели са съобразени със Стратегията за развитие на транспортна система на Република България до 2020 г., където са разработени следните Стратегически цели на политиката в транспортния сектор:

- Постигане на икономическа ефективност.
- Развитие на устойчив транспортен сектор.
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

6.4. ТЕХНОЛОГИЧНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

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 реконструкцията и подновяването 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: „Модернизирани осигурителни системи и прелазни 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.;
- Изграждане на GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на жп инфраструктурата по приоритетна ос 1 по ОПТТИ 2014-2020 г.);
- 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 ERTMS.
- Внедряване на електронен архив за управление, индексирание и съхранение на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС.

6.5. 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, интересни 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 малодетелни 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.

6.6. 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:

- Намалване на загубата от дейността, чрез балансиране на салдото на Управителя.
- Намалване периода за събиране на вземанията.
- Намалване на текущите вземания от клиенти и доставчици.
- Намалване 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.
- Изваждане на неоперативни дълготрайни материални активи (ДМА) – публична собственост от баланса на ДП НКЖИ.

Задачи:

- Постигане на заложените в годишните Бизнес-планове на Управителя на инфраструктурата 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 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.
- Целенасоченост и целесъобразност – 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.

6.7. Основни източници за финансиране на 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.

Приходите от дейността на ДП НКЖИ включват: нетни приходи от продажби, приходи от финансираня, финансови и извънредни приходи.

Нетните приходи от продажби са формирани от:

- *приходи от инфраструктурни такси* – за достъп и използване на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения;
- *приходи от разпределение на тягова електрическа енергия;*
- *приходи от други услуги* – от ремонтни дейности и други услуги по ценова листа;
- *други приходи* – от търговска дейност на Управителя на инфраструктурата;
- *приходи от продажба на нетекущи активи.*

Приходи от инфраструктурни такси. Те са основен източник за финансиране на разходите, свързани с текущото поддържане на железния път и обслужващите го съоръжения. С приходите от инфраструктурни такси ДП НКЖИ покрива преките разходи, възникнали директно от извършването на влаковата услуга.

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

Приходите от инфраструктурни такси за 2017 г. са в размер на 57 506 хил. лв.

За 2018 г. разчетените приходи от ИТ са 56 700 хил. лв., а за периода 2019-2023 г. са прогнозирани на 57 000 хил. лв. годишно.

Приходи от разпределение на тягова електрическа енергия. С Решение №Л-327/17.05.2010 г. е издадена лицензия на ДП НКЖИ за дейността разпределение на тягова електроенергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт. С приходите от тази дейност се покриват разходите на дейност „Електроразпределение” и се гарантира безотказността и ефективността на енергийната система, обслужваща железопътните превозвачи.

От 01.01.2014 г. превозвачите заплащат на управителя на железопътната инфраструктура утвърдена цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт. От 01.01.2016 г. приходите от тази

дейност се формират на цена за услугата в размер на 146,73 лв./MWh (без ДДС, одобрена от КЕВР). Цената е определена за три годишен период на регулиране (2016-2018 г.) и е изчислена чрез метода за регулиране на цената „горна граница на приходи“ (Наредба № 1/18.03.2013 г. за регулиране на цените на електрическата енергия) при технологични разходи 10%.

Приходи от дейност „Електроразпределение“ за 2017 г. са в размер на 41 296 хил. лв. (с изключени префактурирани мрежови надбавки за сметка на превозвачите). За 2018 г. разчетените приходи са 41 600 хил. лв., а за периода 2019-2023 г. са прогнозирани в размер на 42 700 хил. лв. годишно.

Приходите от други услуги са от: ремонтни дейности и услуги; предоставени на превозвачи съоръжения; кантарни участъци; приходи от съхранение на военно-временни запаси; дезинфекционни станции и други. За 2017 г. тези приходи са 9 509 хил. лв. За 2018 г. разчетените приходи от други услуги са 10 600 хил. лв., а за периода 2019-2023 г. са в размер на 10 800 хил. лв. годишно.

Другите приходи включват приходи от: отдадени под наем сгради, терени и жилища, продажба на материали и скрап, заприходени материали втора употреба, приходи от глоби и неустойки и други операции, свързани с обичайната дейност. За 2017 г. тези приходи са в размер на 14 735 хил. лв. За 2018 г. са разчетени 13 600 хил. лв., а за периода 2019-2023 г. са в размер на 14 000 хил. лв. годишно.

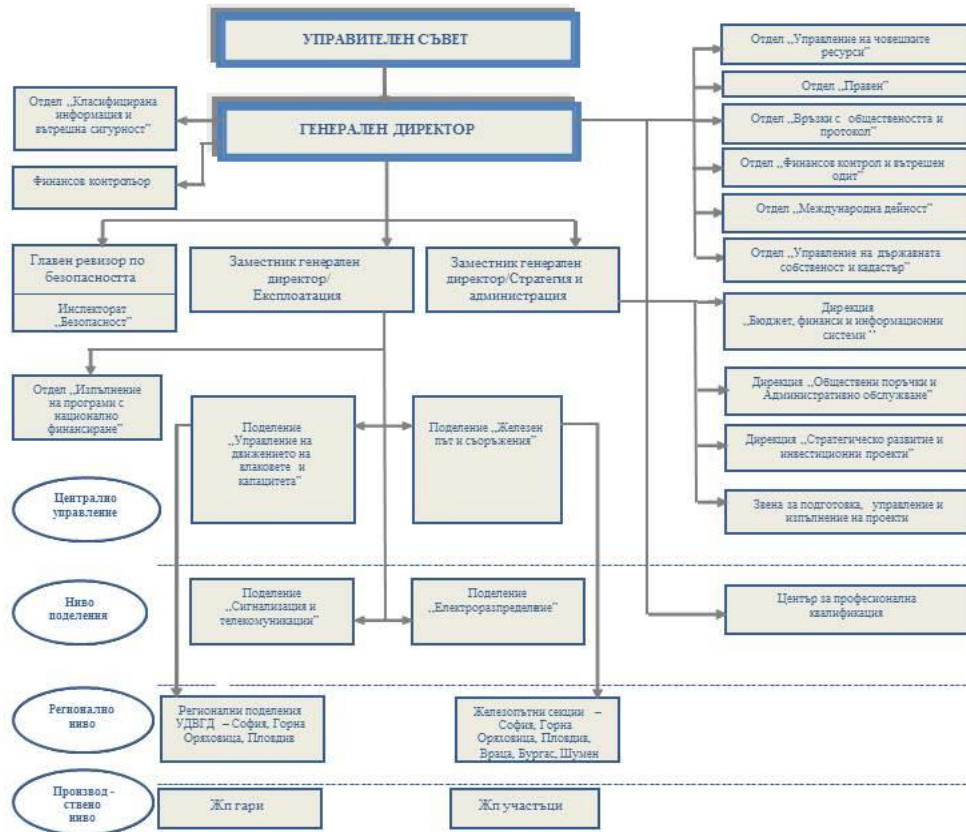
Приходите от финансираня включват: приходи от финансираня от държавата; от други източници (фонд „Стихийни бедствия“ и др.); от други финансираня (приходи, които отразяват начислената амортизации на безвъзмездно придобити активи, финансирани от ДБ и ЕСИФ, за срока на полезния живот на активите след въвеждането им в експлоатация).

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

6.8. ОРГАНИЗАЦИОННИ И УПРАВЛЕНСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

ДП НКЖИ стартира на 01.01.2018 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 2017 г. са извършени следните структурни и организационни промени в ДП НКЖИ:

- Извършено е вътрешно реструктуриране в поделение ЖПС в Централно управление на ДП НКЖИ.
- Закрито е Звено „Контрол и централно оперативно ръководство“ и е създаден сектор „Контрол и централно оперативно ръководство“ към отдел „Договори и инвестиции“.
- Закрит е „Блок за координация, контрол и информация“ – София, Пловдив и Горна Оряховица, като е създадено Регионално звено за координация, контрол и информация – София, Пловдив и Горна Оряховица.
- С решение на Управителния съвет – Протокол № 23-09/17 от 15.09.2017 г. – е извършена структурна и организационна промяна в Инспекторат по безопасност. Инспекция „Безопасност на превозите“ е трансформирана в инспекция „Безопасност на превозите и ТСОС“ с два сектора: „Безопасност на превозите“ и „ТСОС и оценка на риска“.

На регионално ниво:

- В сила от 04.07.2017 г. с промяна в Правилника за устройството и дейността на ДП НКЖИ и решение на Управителния съвет – Протокол № 11-04/17 от 04.04.2017 г. –

е увеличен броя на железопътните секции от 4 на 6, като са създадени нови железопътни секции с центрове Бургас и Шумен.

- Извършено е вътрешно реструктуриране на участъци, подучастъци, райони и подрайони в регионалните структури на поделения СиТ и ЕРП.

За 2018 г. е одобрена конкретна **Програма за организационни и инвестиционни мероприятия** за 4-те експлоатационни поделения в ДП НКЖИ, включваща мероприятия, условия и действия, необходими за изпълнението ѝ, както 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;
- организационно реструктуриране, свързано с модернизация, реконструкция и изграждане на системи за телеуправление и телесигнализация 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 2019-2023 г. по дейности:

✓ **Поделение „Железен път и съоръжения”**

- Промяна на организацията на поддържане на железния път в участъците от мрежата, които са модернизирани и рехабилитирани по ОПТ (след изграждане на система от опорни пунктове за поддържане и аварийна готовност). Извършва се успоредно с изпълнението на програмата по ОПТ 2007-2013 г. и ОПТТИ 2014-2020 г.
- Налагане на оптимизирана система за периодичен контрол на железния път и съоръженията в участъци от мрежата, където трафикът е незначителен или експлоатацията е преустановена за продължителен период.
- 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 регионално ниво на транспортна осигуреност, позволяваща мобилност на персонала, пряко зает с поддържане, чрез доставка на возила на релсов, шосеен и смесен ход.
- Налагане на технологични решения и практики, позволяващи оптимизиране на дейности и функции, свързани с поддържането и ремонта на железния път и съоръженията.
- Търсене на възможности за ангажиране на външни изпълнители за най-трудоемките подготвителни работи при ремонтите, изпълнявани 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 постепенно възстановяване на проектните скорости и постигане на трайно стабилизиране на техническото състояние на железния път и стрелките в участъците от главните направления, оставащи извън обсега на европейските програми. Осезаемо завишаване

на обемите на основните ремонти по железния път, стрелките и на полагания безнаставов релсов път.

- Осигуряване с предимство на достатъчно жп материали за участъците от главните направления, в които има изоставане в ремонтната дейност, възможностите за ремонт през следващите години са ограничени и техническото състояние на железния път и стрелките е с тенденция към трайно влошаване.
- Оптимизиране на функциите на част от персонала, ангажиран със субективен контрол за състоянието на пътя и съоръженията, чрез постепенно въвеждане на ефективни системи за денонощен обективен контрол в участъците с интензивен трафик.
- Въвеждане на мотивираща система за заплащане на допълнителни възнаграждения на техническия и изпълнителския персонал, пряко зает с поддържане на железния път и съоръженията.
- Наемане на допълнителна работна сила, но само през активните сезони и при доказана необходимост.
- Анализ и оценка на възможностите на пазара за извеждане на някои специализирани дейности по поддържането и ремонта за изпълнение изцяло от външни изпълнители.

✓ **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 – преоценка 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.

✓ 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 2019-2023 г., както следва:

- 2019 г. – Завършва преустройството на Тягова подстанция Величково и започва модернизацията на ТПС Варна; изграждане на система SCADA – София – Дупница – Генерал Тодоров.
- 2020 г. – Изграждане на система SCADA – София – Пловдив.
- 2021-2022 г. – Изграждане на система SCADA – Горна Оряховица – Варна, Русе – Каспичан.
- 2020 г. – 2022 г. – Започва модернизация на тягови подстанции Хитрино, Разград, Червена вода, Карлово и Столник и ще завърши модернизацията на ТПС Варна.
- 2023 г. – Ще започне модернизация на тягова подстанция Русе.

✓ Поделение „Сигнализация и телекомуникации”

В инвестиционната програма на поделение СиТ за периода от 2019 до 2023 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, Горна Оряховица и жп възел Дупница.
- 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.

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:

✓ **Стратегия за управление на човешките ресурси за периода 2014-2020 г.** Разработена е 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 2018-2020 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 подразделения 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 УС:
 - 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.
- Обучение за придобиване на нова квалификация за сметка на работодателя на външни на компанията лица, срещу сключване на договор.

6.9. 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.

6.9.1 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 по пътя на преговори, в дух на взаимно разбирателство и уважение.

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.

6.9.2 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 „RailNet Europe” (RNE).

ДП НКЖИ участва и в регионални сдружения и обединения за сътрудничество в железопътния транспорт като Югоизточната регионална група (SERG) и Асоциация коридор Х Плюс. От 2017 г. 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“, който е единствения действащ европейски железопътен коридор преминаващ през територията на Република България.

- **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 (намаляване 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. 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 – 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.

Рамковата програма за научни изследвания и иновации „HORIZON 2020“ (2014-2020) определя рамката и урежда подпомагането на научноизследователските и иновационни дейности в ЕС.

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. Развитието 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 подзаконовни 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. Основните въпроси, които стоят пред ДП НКЖИ като член на CER и пред европейския железопътен сектор, са както следва:

- Преработка на Първия железопътен пакет (Директива 2012/34/ЕС) – предстои пълното транспониране на Директивата в българското законодателство и изготвяне на подзаконовите нормативни актове, като правилник за приложение, схеми за разпределение на капацитет, достъп до местата за обслужване и др. ДП НКЖИ може да представи и да защити своите позиции и предложения по тези въпроси.
- Четвъртия железопътен пакет и залегналите в него принципи, касаещи техническата експлоатация на железопътния транспорт, сертифицирането на превозните средства в железопътния транспорт, както и системата за управление на железопътния транспорт (структурното разделение между железопътни оператори и управители на железопътна инфраструктура). Пакетът е разделен на две части – технически стълб и пазарен стълб. Техническият стълб вече е приет и съответно трябва да бъде транспониран в законодателството на всяка страна-членка. На 14 декември 2016 г., Европейският парламент прие пазарния стълб на 4-ти железопътен пакет, който касае въпроси, свързани с управлението на железопътните компании, разделянето на превозвачи и инфраструктурни компании и други.
- Политиката относно изграждане на Трансевропейската транспортна мрежа и използване на МСЕ.
- Създаването на единен европейски управител на железопътна инфраструктура.
- Платформата за електрификация на наземния транспорт и много други.
- Планът Юнкер за възстановяване на европейската икономика след икономическата криза. Основният проблем, пред който е изправен европейският железопътен сектор е, че в плана Юнкер се предвижда отклоняване на средства от МСЕ и изграждане на TEN-T мрежата и включването им в Европейския фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ). Този фонд финансира стратегически проекти от всякакъв вид, които допринасят за икономическото възстановяване на Европа. Тъй като се прилага принципът на конкуренцията, проектите които кандидатстват за финансиране, трябва да са качествени и да се изпълнят в срок. Сътрудничеството на ДП НКЖИ с CER дава възможност за подготовка на компанията за работа в условията на европейско финансиране по този инструмент, което ще остане единствената възможност за финансиране на големи инфраструктурни проекти след спиране на ЕСИФ.

Не по-малко важни въпроси, по които трябва да се произнесе железопътният сектор в Европа, са свързани с безопасността и сигурността на железопътната инфраструктура и железопътните превози, намаляване на шумовото замърсяване от железопътния транспорт,

създаване на еднакви условия за равнопоставена конкуренция между автомобилния и железопътния транспорт, таксуването за достъп до железопътната инфраструктура и др.

С членството си в CER ДП НКЖИ участва активно в изработването на позициите на европейския железопътен сектор относно законовата и регулаторната рамка, по която този сектор ще работи в бъдеще. Тясната координация и сътрудничество с МТИТС и ИАЖА е от особена важност за изпълнение на задачите за обновяване и модернизация на българската железопътна инфраструктура и позициониране на ДП НКЖИ като равноправен и сигурен партньор в бъдещото единно европейско железопътно пространство.

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.

Цифровизацията на железниците в Европа през 21-ви век, подобряване на конкурентоспособността на железопътните превози, безопасността и сигурността на железниците, използването на канцерогенни химикали в железниците и превозите на опасни товари са друга група от въпроси, засягащи железопътния транспорт, по които се работи много активно в CER. По всички тези въпроси CER представя на ЕК своите позиции, изготвени с активното участие на членовете на организацията.

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 комбинираните превози в международно съобщение; усъвършенстване на Споразумението за организационните и експлоатационни аспекти на комбинираните 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 международно съобщение. Това е един особено важен въпрос, тъй като много голяма част от проблемите в международно съобщение 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:

- изготвяне на единен общеевропейски образец на референтен документ за железопътната инфраструктура;
- 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 месец ноември 2013 г. функционира преминаващият през територията на Република България Товарен железопътен коридор № 7 (Ориент/Източно-Средиземноморски), който започва от Чехия, преминава през Австрия, Унгария, Румъния и Република България и завършва в Гръцката Република. През 2018 г. предстои включването на Германия. 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 съвета провеждат съвместни заседания веднъж годишно. Участието в Изпълнителния съвет на ТЖК ОЕМ е задължение и отговорност на националните управители на железопътна инфраструктура. ТЖК ОЕМ е сформирал 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. Създадена е система за обслужване на едно гише на международния товарен трафик – С-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 2018г., 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:

- Потвърждава 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-участнички.
- Допринася за изпълнението на стратегическата цел на ДП НКЖИ за свързване на сръбската и турската граница с железопътна линия, която отговаря изцяло на изискванията за железопътна линия от основната TEN-T мрежа.

След приемането на това Решение за изпълнение, страните-участнички 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.

- ***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 железопътна 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 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.

- ***Асоциация Коридор X Плюс***

След Решението за изпълнение на ЕК за създаване на ТЖК 10 – Алпийско-Западно Балкански, Асоциацията ще преустанови своята дейност и ще бъде трансформирана в Европейска група по икономически интереси или Група по икономически интереси, в зависимост от юридическата форма за организиране на изпълнителните органи на коридора. В момента Генералната асамблея на Асоциация коридор X Плюс играе ролята на

Управителен съвет на ТЖК АЗБ, което ще продължи до окончателното конституиране на управляващите органи на коридора.

6.9.3 ЕВРОПЕЙСКА ИНТЕГРАЦИЯ

Все по-тясното интегриране на българската железопътна мрежа с европейската железопътната 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.

6.10. 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 времетраенето 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.

6.11. 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;
 - 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 2019-2023 Г.

7.1. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2019-2023 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 модернизирани;
- 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 ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА, С ВКЛЮЧЕНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ И НАЧИН НА РАЗХОДВАНЕ ЗА ПЕРИОДА 2019-2023 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 2023 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 оказат 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.

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“

- Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ – обща стойност на проекта 810,018 млн. лв. с ДДС.
- „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец“ – обща стойност на проекта – 1 301,274 млн. лв. с ДДС.
- „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“ – индикативна стойност на проекта 31,312 млн. лв. с ДДС.
- „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“ – обща стойност на проекта 21,339 млн. лв. с ДДС.
- „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“ – обща стойност на проекта 20,287 млн. лв. с 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 7,400 млн. лв. с ДДС.

- „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“ – обща стойност на проекта 5,844 млн. лв. с ДДС
- „Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“ – индикативна стойност на проекта 17,865 млн. лв. с ДДС.
- Предварителни проучвания за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг“ – индикативна стойност на проекта 3,026 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“

- „Изграждане на ETCS в участъка София – Септември“ – индикативна стойност на проекта 48,000 млн. лв. с ДДС.
- „Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе – Каспичан“ – индикативна стойност на проекта 43,996 млн. лв. с ДДС.
- „Разширяване функционалния обхват на Географска Информационна Система на ДП НКЖИ“ – индикативна стойност на проекта 18,000 млн. лв. с ДДС.
- „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и монтаж на контролни точки за проверка параметрите на подвижния състав по време на движение“ – индикативна стойност на проекта 21,600 млн. лв. с ДДС.

По приоритетна ос 5 „Техническа помощ“

- Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София – граница с Република Сърбия“ – обща стойност на проекта 2,363 млн. лв. с ДДС.
- „Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ“ – обща стойност на проекта 1,426 млн. лв. с ДДС.
- „Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексиранието, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от Европейските фондове“ – обща стойност на проекта 0,816 млн. лв. с ДДС.
- „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 8,773 млн. лв. с 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 0,301 млн. лв. с ДДС.

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

- „Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“ – стойност 132,966 млн. лв. без ДДС. Проектът е в процес на изпълнение.
- „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк“ – стойност 203,819 млн. лв. без ДДС. Проектът е в процес на изпълнение.

- „По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания” – стойност 0,610 млн. лв. без ДДС. Проектът е в процес на изпълнение.
- „Модернизация на жп линия София – Пловдив, жп участък Костенец – Септември“ – стойност 348,642 млн. лв. без ДДС.
- „Развитие на жп възел Пловдив“ – стойност 202,384 млн. лв. без ДДС.
- „От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки“ – стойност на частта на ДП НКЖИ от проекта по споразумение – 0,098 млн. лв. без ДДС.

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

- „Модернизация на железопътната линия Видин – София: железопътен участък Видин – Медковец“ – индикативна стойност на проекта: 737,348 млн. лв. без ДДС.
- „Модернизация на жп линията София – Перник“ – индикативна стойност на проекта: 400,000 млн. лв. без ДДС.
- „Възстановяване на проектните параметри на жп линията Русе – Варна“ – индикативна стойност на проекта: 749,083 млн. лв. без ДДС.
- „Модернизация и рехабилитация на железопътната линия София – Варна (участъци Мездра – Горна Оряховица – Каспичан)“ – индикативна стойност на проекта: 1113,663 млн. лв. без ДДС.
- „Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) и на отсечки от линията“ – индикативна стойност на проекта: 567,191 млн. лв. без ДДС.
- „Техническа помощ за предпроектни проучвания за модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград“ – индикативна стойност на проекта: 7,000 млн. лв. без ДДС.
- „Подготовка на жп участъците Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник“ – индикативна стойност на проекта: 105,615 млн. лв. без ДДС.
- „Модернизация на жп линията Перник – Радомир“ – индикативна стойност на проекта: 238,692 млн. лв. без ДДС.
- „Развитие на жп възел София“ – индикативна стойност без отсечката София – Волюяк: 419,625 млн. лв. без ДДС.
- „Модернизация на жп участъци Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник – индикативна стойност на проекта: 2277,200 млн. лв. без ДДС.
- „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево“ – индикативна стойност на проекта: 690,000 млн. лв. без ДДС.
- „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“ – индикативна стойност на проекта: 43,055 млн. лв. без ДДС.
- „Модернизация на жп линията Драгоман – София“ в участъка Волюяк – Драгоман“ – индикативна стойност на проекта 323, 295 млн. лв. без ДДС.
- Модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград“ – индикативна стойност на проекта 1 985,049 млн. лв. без ДДС.
- „Модернизация на жп линия Радомир – Кулата“ – индикативна стойност на проекта 1 691,155 млн. лв. без ДДС.

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.

С Постановление № 226 от 13 октомври 2017 година за одобряване на допълнителни трансфери по бюджета на МТИТС за 2017 г. са отпуснати средства в размер на 18,967 млн. лв. за национално съфинансиране за периода 2015-2017 г. по проекти финансирани по МСЕ, сектор „Транспорт“.

Средствата са осигурени за сметка на предвидените трансфери по чл. 1, ал. 2, раздел III, т. 1.11 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2017 г.

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.

Преглед на изпълнението на етапните цели – 2018 г.

През 2018 г. се планира извършване на преглед на изпълнението на етапните цели на ОПТТИ 2014-2020 г. на ниво приоритетна ос, в изпълнение на изискванията на чл. 21 от Регламент (ЕС) № 1303/2013. Дефинирани са предварителни условия, кратък и изчерпателен набор от обективни критерии за тяхната оценка, с цел да се гарантира наличието на необходимите предпоставки за ефективно и ефикасно използване на подкрепата на Съюза. Изпълнението на тези условия обуславя продължаващо финансиране от фондовете на ЕС до края на текущия програмен период, така че ДП НКЖИ в качеството му на бенефициент има за цел да допринесе в максимална степен за постигане на очакваните резултати в съответствие с тези условия.

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.** За периода до 2020 г. ДП НКЖИ изпълнява комплексна обучителна програма за повишаване на административния капацитет по проект за техническа помощ чрез използване на средства от ос 5 „Техническа помощ” на ОПТТИ 2014-2020 г. и по проект за техническа помощ, финансиран от МСЕ.
 - **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 2023 г.

Актуализацията на Програмата за подобряване състоянието на железопътната инфраструктура за периода 2019-2023 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 2019-2023 г. е ускоряване процеса на стабилизиране на железопътната мрежа и повишаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт. Предлагащите 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 (Приложения №№ 1÷13) 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 2019-2023 г.
- Намаление на времепътуването на влаковете в ремонтираните участъци.
- Намаление 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.
- Намаление 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).
- Намаление 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 (времепътуване 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, влягани средства от приходи от услуги и другите приходи и отпуснати средства директно на Компанията за целево влягане в проекти от източници, различни от ДБ.

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 неприсъщи 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.

ПРИЛОЖЕНИЯ

- **Приложение № 1** – Разчет-Отчет за приходите и разходите на ДП НКЖИ за периода 2017-2023 г.
- **Приложение № 2** – Програма за подновяване на железния път с нови материали за периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 3** – Програма за механизирани среден ремонт на железния път за периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 4** – Програма за ремонт на мостове по жп линиите по мрежата на ДП НКЖИ за периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 5** – Програма за ремонт на тунелите по основните жп линии и отклоненията от жп мрежата на ДП НКЖИ за периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 6** – Програма за укрепване на „слабите места“ по жп линиите от мрежата на ДП НКЖИ за периода 2019-2023 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 2019-2023 г.
- **Приложение № 8** – Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 9** – Необходими средства по видове дейности на поделение „Железен път и съоръжения“ за периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 10** – Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването в периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 11** – Програма за развитие на енергостопанството в периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 12** – Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 13** – **Обобщена таблица за дейността на ДП НКЖИ за 2019-2023 г. (в млн. лв.).** Показано е в табличен вид обобщено дейността на ДП НКЖИ, според която планираните разходи и дейности на компанията обхващат едновременно европейските и национални източници на финансиране. *Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответствие с „Прогноза за необходими средства за проекти, финансирани по ОПТ 2007-2013 г., ОПТТИ 2014-2020 г. и за проекти, финансирани от Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)“, актуализирана към м. февруари 2018 г. във връзка с разработването на бюджетна прогноза за периода на 2019-2021 г. на ДП НКЖИ.* Инвестициите в областта на железопътния транспорт са приоритет, поради доказано положителната им роля за дългосрочния устойчив икономически ръст.

РАЗЧЕТ - ОТЧЕТ
за приходите и разходите на ДП "Национална компания Железопътна инфраструктура"
Отчет 2017 г., БП 2018 г. и прогноза 2019 - 2023 г.

| | Наименование на разходите | Отчет 2017 | Бизнес план 2018 | Прогноза 2019 | Прогноза 2020 | Прогноза 2021 | Прогноза 2022 | Прогноза 2023 | | Наименование на приходите | Отчет 2017 | Бизнес план 2018 | Прогноза 2019 | Прогноза 2020 | Прогноза 2021 | Прогноза 2022 | Прогноза 2023 |
|-------------|--|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------|--|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | а | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | | | | | | | | | |
| A. | РАЗХОДИ ЗА ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I. | РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Разходи за материали в т.ч.: | 39 622 | 41 200 | 43 200 | 43 200 | 43 200 | 43 200 | 43 200 | A. | ПРИХОДИ ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ | | | | | | | |
| 1.1. | разходи за материали | 24 317 | 25 000 | 25 500 | 25 500 | 25 500 | 25 500 | 25 500 | I. | НЕТНИ ПРИХОДИ ОТ ПРОДАЖБИ | | | | | | | |
| 1.2. | гориво | 4 660 | 5 000 | 5 500 | 5 500 | 5 500 | 5 500 | 5 500 | 1 | Приходи от продажба на продукция | | | | | | | |
| 1.3. | ел. енергия в т.ч.: | 10 463 | 11 000 | 12 000 | 12 000 | 12 000 | 12 000 | 12 000 | 2 | Приходи от продажба на стоки | | | | | | | |
| | ел. енергия за технологични нужди | 3 772 | 4 560 | 4 800 | 4 800 | 4 800 | 4 800 | 4 800 | 3 | Приходи от услуги в т.ч.: | 108 311 | 108 900 | 110 500 | 110 500 | 110 500 | 110 500 | 110 500 |
| 1.4. | топлоенергия | 182 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 3.1. | Приходи от инфраструктурни такси | 57 506 | 56 700 | 57 000 | 57 000 | 57 000 | 57 000 | 57 000 |
| 2 | Разходи за външни услуги | 33 982 | 36 000 | 36 500 | 36 500 | 36 500 | 36 500 | 36 500 | 3.2. | Други услуги | 9 509 | 10 600 | 10 800 | 10 800 | 10 800 | 10 800 | 10 800 |
| 3 | Разходи за амортизации | 187 839 | 176 000 | 205 000 | 210 000 | 212 000 | 212 000 | 212 000 | 3.3. | Приходи от електроразпределение | 41 296 | 41 600 | 42 700 | 42 700 | 42 700 | 42 700 | 42 700 |
| 4 | Разходи за възнаграждения | 132 241 | 146 200 | 160 000 | 174 000 | 174 000 | 174 000 | 174 000 | 4 | Други приходи | 14 735 | 13 600 | 14 000 | 14 000 | 14 000 | 14 000 | 14 000 |
| 5 | Разходи за осигуровки | 38 018 | 41 800 | 44 500 | 47 000 | 47 000 | 47 000 | 47 000 | 5 | Приходи от продажба на нетекущи активи | 1 625 | 10 300 | 3 000 | 3 000 | 3 000 | 3 000 | 3 000 |
| 6 | Други разходи | 14 820 | 13 000 | 13 000 | 13 000 | 13 000 | 13 000 | 13 000 | | ВСИЧКО ПО ГРУПА I: | 124 671 | 132 800 | 127 500 | 127 500 | 127 500 | 127 500 | 127 500 |
| а) | в т.ч. обезценка на активи | | | | | | | | II. | ПРИХОДИ ОТ ФИНАНСИРАНИЯ | | | | | | | |
| б) | в т.ч. провизии | | | | | | | | 1 | в т.ч. от държавата | 153 540 | 166 000 | 167 100 | 167 100 | 167 100 | 167 100 | 167 100 |
| | | | | | | | | | 2 | в т.ч. от други източници | 727 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 |
| | | | | | | | | | 3 | други финансираия | 103 341 | 89 600 | 125 000 | 132 000 | 134 000 | 134 000 | 134 000 |
| | ВСИЧКО ПО ГРУПА I: | 446 522 | 454 200 | 502 200 | 523 700 | 525 700 | 525 700 | 525 700 | | ВСИЧКО ПО ГРУПА II: | 257 608 | 256 600 | 293 100 | 300 100 | 302 100 | 302 100 | 302 100 |
| II. | СУМИ С КОРЕКТИВЕН ХАРАКТЕР | | | | | | | | | ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА / I + II / | 382 279 | 389 400 | 420 600 | 427 600 | 429 600 | 429 600 | 429 600 |
| 1 | Отчетна стойност на продадени материали | 1 636 | | | | | | | III. | ФИНАНСОВИ ПРИХОДИ | | | | | | | |
| 2 | Разходи за придобиване и ликвидация на дълготрайни активи по стопански начин | (11 934) | (16 000) | (16 000) | (16 000) | (16 000) | (16 000) | (16 000) | 1 | Приходи от лихви | 31 | | | | | | |
| 3 | Изменение на запасите от продукция и незавършено производство | (73) | | | | | | | | в т.ч. лихви от свързани предприятия | | | | | | | |
| 4 | Други суми с корективен характер | (697) | (900) | (900) | (900) | (900) | (900) | (900) | 2 | Приходи от участия | 698 | 1 700 | 1 700 | 1 700 | 1 700 | 1 700 | 1 700 |
| | ВСИЧКО ПО ГРУПА II : | (11 068) | (16 900) | (16 900) | (16 900) | (16 900) | (16 900) | (16 900) | | в т.ч. дивиденди | | | | | | | |
| | РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА: | 435 454 | 437 300 | 485 300 | 506 800 | 508 800 | 508 800 | 508 800 | | | | | | | | | |
| III. | ФИНАНСОВИ РАЗХОДИ | | | | | | | | 3 | Положителни разлики от операции с финансови активи и инструменти | | | | | | | |
| 1 | Разходи за лихви | 160 | | | | | | | 4 | Положителни разлики от промяна на валутните курсове | | | | | | | |
| | в т.ч. за лихви към свързани предприятия | | | | | | | | 5 | Други финансови приходи | | | | | | | |
| 2 | Отрицателни разлики от операции с финансови активи и инструменти | | | | | | | | | ВСИЧКО ПО ГРУПА III: | 729 | 1 700 | 1 700 | 1 700 | 1 700 | 1 700 | 1 700 |
| 3 | Отрицателни разлики от промяна на валутните курсове | 57 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Други финансови разходи | 30 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | Б. | ОБЩО ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА (I + II) | 383 008 | 391 100 | 422 300 | 429 300 | 431 300 | 431 300 | 431 300 |
| | ВСИЧКО ПО ГРУПА III: | 247 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | В. | ЗАГУБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ | 52 693 | 46 300 | 63 100 | 77 600 | 77 600 | 77 600 | 77 600 |
| Б. | ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА (I+II+III) | 435 701 | 437 400 | 485 400 | 506 900 | 508 900 | 508 900 | 508 900 | IV. | ИЗВЪНРЕДНИ ПРИХОДИ | | | | | | | |
| В. | ПЕЧАЛБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ | - | - | - | - | - | - | - | 1 | Извънредни приходи | | | | | | | |
| IV. | ИЗВЪНРЕДНИ РАЗХОДИ | | | | | | | | | ВСИЧКО ПО ГРУПА IV: | - | - | - | - | - | - | - |
| 1 | Извънредни разходи | | | | | | | | Г. | ОБЩО ПРИХОДИ (Б + IV) | 383 008 | 391 100 | 422 300 | 429 300 | 431 300 | 431 300 | 431 300 |
| | ВСИЧКО ПО ГРУПА IV: | - | - | - | - | - | - | - | Д. | СЧЕТОВОДНА ЗАГУБА | 52 693 | 46 300 | 63 100 | 77 600 | 77 600 | 77 600 | 77 600 |
| Г. | ОБЩО РАЗХОДИ (Б + IV) | 435 701 | 437 400 | 485 400 | 506 900 | 508 900 | 508 900 | 508 900 | В. | Приходи от отсрочени данъци | 2 007 | | | | | | |
| Д. | СЧЕТОВОДНА ПЕЧАЛБА | - | - | - | - | - | - | - | Е. | ЗАГУБА (Д + В) | | | | | | | |
| В. | РАЗХОДИ ЗА ДАНЪЦИ | - | - | - | - | - | - | - | | (общо разходи + данъци - общо приходи) | 50 686 | 46 300 | 63 100 | 77 600 | 77 600 | 77 600 | 77 600 |
| 1 | Данък върху печалбата | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Други данъци | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Е. | ПЕЧАЛБА | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ВСИЧКО (Г+В+Е) | 435 701 | 437 400 | 485 400 | 506 900 | 508 900 | 508 900 | 508 900 | | ВСИЧКО (Г + Е) | 435 701 | 437 400 | 485 400 | 506 900 | 508 900 | 508 900 | 508 900 |

ПРОГРАМА

ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2019 г.

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) | Дължина железен път (км) | Железопътни стрелки (бр.) | Обща стойност (хил. лв) |
|-------------|----------|---|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|
| a | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | 2 | Реброво - Своге път № 2 | 70 | 70 | 9,54 | | 7 286 |
| 2 | 2 | Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози | 70 | 50/70 | 1,74 | 10 | 2 000 |
| 3 | 2 | Стражица - Славяново път № 2 (сп.Горица-Ся) | 65 | 65 | 4,2 | | 6 720 |
| 4 | 2 | Каспичан - Провадия път № 2 | 130 | 80 | 29,467 | | 24 213 |
| 5 | 3 | Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електрообезопасяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра | 90 | 40 | 5,815 | | 8 477 |
| 6 | 3 | Подобект: " Извършване на СМР за отстраняване на забележки от Решение № 3-3/2014 год. на МОСВ по одобрен доклад за ОВОС за инвестиционно предложение Карнобат-Синдел" /преходен до отстраняване на забележките/ | | | | | 200 |
| 7 | 3 | Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп" | --- | --- | по проект | | 330 |
| 8 | 3 | Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп.Прилеп - РП Ведрово от км.29+600 до км.34+809 с дължина 5209 м | 85 | 60 | 5,209 | | 5 548 |
| 9 | 3 | Преустройство коловозно развитие гара Синдел Разпределителна (преходен) | --- | --- | по проект | | 3 567 |
| 10 | 4 | Тулово - Змейово | 75 | 60 | 12,321 | | 3 000 |
| 11 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Самуил-Висока поляна | 80 | 60 | 6,025 | | 9 600 |
| 12 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Образцов чифлик | 85 | 70 | 1,356 | 7 | 5 198 |
| 13 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Самуил | 80 | 80/60 | 2,431 | 15 | 6 699 |
| 14 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Ветово | 95 | 80 | 1,791 | 7 | 6 162 |
| 15 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Просторно | 95/100 | 95/80 | 0,831 | 2 | 1 000 |
| ОБЩО | | | | | | | 90 000 |

ПРОГРАМА

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

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) | Дължина железен път (км) | Железопътни стрелки (бр.) | Обща стойност (хил. лв) |
|-------------|----------|--|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|
| <i>a</i> | <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> | <i>7</i> |
| 1 | 2 | Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози | 70 | 50/70 | 1,740 | 10 | 1 995 |
| 2 | 2 | Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горица-Ся) | 65 | 65 | 4,200 | | 6 720 |
| 3 | 2 | Каспичан - Провадия път № 2 | 130 | 80 | 29,467 | | 24 213 |
| 4 | 3 | Копривщица | 100 | 100/40 | 1,302 | 8 | 3 709 |
| 5 | 3 | Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра | 90 | 40 | 5,815 | | 16 317 |
| 6 | 3 | Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп" | --- | --- | по проект | | 330 |
| 7 | 3 | Търнак - РП Струя | 85 | 80 | 4,521 | | 7 234 |
| 8 | 3 | Преустройство коловозно развитие гара Синдел Разпреледителна (преходен) | --- | --- | по проект | | 4 100 |
| 9 | 4 | Змейово, 3-ти коловоз (текущ път) | 65 | 60/55 | 0,584 | 4 | 1 634 |
| 10 | 4 | Тулово, 2-ри коловоз (текущ път) | 120/65 | 100/60 | 0,962 | 12 | 3 633 |
| 11 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино | 80 | 70 | 1,555 | 7 | 6 522 |
| 12 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Плиска | 80 | 70 | 1,574 | 4 | 5 666 |
| 13 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Сеново | 95 | 80/95 | 1,478 | 7 | 5 440 |
| 14 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Просторно | 95/100 | 95/80 | 0,831 | 2 | 2 487 |
| ОБЩО | | | | | | | 90 000 |

ПРОГРАМА

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

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) | Дължина железен път (км) | Железопътни стрелки (бр.) | Обща стойност (хил. лв) |
|-------------|----------|---|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|
| <i>a</i> | <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> | <i>7</i> |
| 1 | 2 | Своге | 70 | 70 | по проект | | 16 618 |
| 2 | 2 | Каспичан - Провадия път № 2 | 130 | 80 | 29,467 | | 5 543 |
| 3 | 2 | Провадия - Синдел път № 2 | 130 | 60 | 19,400 | | 6 500 |
| 4 | 3 | Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп" | --- | --- | по проект | | 10 000 |
| 5 | 3 | Рекунструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 - до км.82+635 с дължина 2627 метра | 85 | 80 | 2,627 | | 16 567 |
| 6 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик | 85 | 70 | 9,382 | | 14 978 |
| 7 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ястребово-Ветово | 95 | 80 | 6,875 | | 7 695 |
| 8 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово-Сеново | 95 | 80 | 12,015 | | 4 400 |
| 9 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино | 80 | 70 | 13,518 | | 11 761 |
| 10 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Висока поляна | 80 | 60/70 | 1,377 | 5 | 4 448 |
| 11 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово | 85/95 | 70/80 | 1,575 | 5 | 5 538 |
| 12 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Разград | 100/80 | 80/75 | 1,440 | 9 | 5 952 |
| ОБЩО | | | | | | | 110 000 |

ПРОГРАМА

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

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) | Дължина железен път (км) | Железопътни стрелки (бр.) | Обща стойност (хил. лв) |
|-------------|----------|---|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|
| <i>a</i> | <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> | <i>7</i> |
| 1 | 2 | Провадия - Синдел път № 2 | 130 | 60 | 19,4 | | 15 400 |
| 2 | 3 | Ботев (сп.Свежен) - Калофер | 100 | 70 | 5,196 | | 11 000 |
| 3 | 3 | Лозарево - Подвис | 85 | 80 | 6,877 | | 13 662 |
| 4 | 3 | Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп" | --- | --- | по проект | | 10 000 |
| 5 | 3 | Дъскотна - Търнак | 85 | 60 | 9,395 | | 10 000 |
| 6 | 3 | Реконструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 - до км.82+635 с дължина 2627 метра | 85 | 80 | 2,627 | | 4 024 |
| 7 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ястребово-Ветово | 95 | 80 | 6,875 | | 10 000 |
| 8 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово-Сеново | 95 | 80 | 12,015 | | 14 354 |
| 9 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино | 80 | 70 | 13,518 | | 10 000 |
| 10 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска | 80 | 70 | 18,515 | | 21 560 |
| ОБЩО | | | | | | | 120 000 |

ПРОГРАМА

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

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) | Дължина железен път (км) | Железопътни стрелки (бр.) | Обща стойност (хил. лв) |
|-------------|----------|---|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|
| <i>a</i> | <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> | <i>7</i> |
| 1 | 2 | Провадия - Синдел път № 2 | 130 | 60 | 19,400 | | 9 140 |
| 2 | 3 | Иганово - Сопот | 115 | 80 | 6,107 | | 11 667 |
| 3 | 3 | Калофер-Тъжа - 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа | 100 | 70 | 8,143 | | 16 800 |
| 4 | 3 | Дунавци - Казанлък | 120 | 70 | 8,621 | | 15 931 |
| 5 | 3 | Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп" | --- | --- | по проект | | 10 000 |
| 6 | 3 | Дъскотна - Търнак | 85 | 60 | 9,395 | | 5 000 |
| 7 | 3 | Величково - сп.Нова Шипка | 130 | 70 | 6,409 | | 12 600 |
| 8 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово | 85 | 70 | 10,538 | | 16 766 |
| 9 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска | 80 | 70 | 18,515 | | 8 195 |
| 10 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Плиска-Каспичан | 70 | 70 | 6,375 | | 11 088 |
| ОБЩО | | | | | | | 117 187 |

ПРОГРАМА
ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ В ПЕРИОДА 2019 - 2023 г.

| № по ред | ЖП линия | Междугарие, гара | Натурален изм. | | Скорости | | Стойност в хиляди лева | | | | | |
|----------|----------|--|----------------|------------|----------|------------|------------------------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| | | | Железен път | жп стрелки | Проектна | Книжка р-е | ВСИЧКО | В това число: | | | | |
| | | | | | | | | [км] | [бр.] | км/ч | км/ч | 2019 |
| 1 | 2 | Реброво - Своге път № 2 | 9,540 | | 70 | 70 | 7 286 | 7 286 | | | | |
| 2 | 2 | Своге | по проект | | 70 | 70 | 16 618 | | | 16 618 | | |
| 3 | 2 | Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози | 1,740 | 10 бр | 70 | 50/70 | 3 995 | 2 000 | 1 995 | | | |
| 4 | 2 | Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горица-Ся) | 4,200 | | 65 | 65 | 6 720 | | 6 720 | | | |
| 5 | 2 | Стражица - Славяново път № 2 (сп.Горица-Ся) | 4,200 | | 65 | 65 | 6 720 | 6 720 | | | | |
| 6 | 2 | Каспичан - Провадия път № 2 | 29,467 | | 130 | 80 | 53 969 | 24 213 | 24 213 | 5 543 | | |
| 7 | 2 | Провадия - Синдел път № 2 | 19,400 | | 130 | 60 | 31 040 | | | 6 500 | 15 400 | 9 140 |
| 8 | 3 | Копривщица | 1,302 | 8 бр | 100 | 100/40 | 3 709 | | 3 709 | | | |
| 9 | 3 | Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра | 5,815 | | 90 | 40 | 24 794 | 8 477 | 16 317 | | | |
| 10 | 3 | Иганово - Сопот | 6,107 | | 115 | 80 | 11 667 | | | | | 11 667 |
| 11 | 3 | Ботев (сп.Свежен) - Калофер | 5,196 | | 100 | 70 | 11 000 | | | | 11 000 | |
| 12 | 3 | Калофер-Тъжа - 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа | 8,143 | | 100 | 70 | 16 800 | | | | | 16 800 |
| 13 | 3 | Дунавци - Казанлък | 8,621 | | 120 | 70 | 15 931 | | | | | 15 931 |
| 14 | 3 | Подобект: " Извършване на СМР за отстраняване на забележки от Решение № 3-3/2014 год. на МОСВ по одобрен доклад за ОВОС за инвестиционно предложение Карнобат-Синдел" /преходен до отстраняване на забележките/ | | | | | 200 | 200 | | | | |
| 15 | 3 | Лозарево - Подвис | 6,877 | | 85 | 80 | 13 662 | | | | 13 662 | |
| 16 | 3 | Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп" | по проект | | --- | --- | 30 660 | 330 | 330 | 10 000 | 10 000 | 10 000 |
| 17 | 3 | Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп.Прилеп - РП Ведрово от км.29+600 до км.34+809 с дължина 5209 м | 5,209 | | 85 | 60 | 5 548 | 5 548 | | | | |
| 18 | 3 | Дъскотна - Търнак | 9,395 | | 85 | 60 | 15 000 | | | 10 000 | 5 000 | |
| 19 | 3 | Търнак - РП Струя | 4,521 | | 85 | 80 | 7 234 | | 7 234 | | | |
| 20 | 3 | Реконструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 - до км.82+635 с дължина 2627 метра | 2,627 | | 85 | 80 | 20 591 | | | 16 567 | 4 024 | |
| 21 | 3 | Величково - сп.Нова Шипка | 6,409 | | 130 | 70 | 12 600 | | | | | 12 600 |
| 22 | 3 | Преустройство коловозно развитие гара Синдел Разпределителна (преходен) | по проект | | --- | --- | 7 667 | 3 567 | 4 100 | | | |

| № по ред | ЖП линия | Междугарие, гара | Натурален изм. | | Скорости | | Стойност в хиляди лева | | | | | | |
|---------------|----------|--|----------------|------------|----------|------------|------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|------|
| | | | Железен път | жп стрелки | Проектна | Книжка р-е | ВСИЧКО | В това число: | | | | | |
| | | | | | | | | [км] | [бр.] | км/ч | км/ч | 2019 | 2020 |
| 23 | 4 | Тулово - Змейово | 12,321 | | 75 | 60 | 3 000 | 3 000 | | | | | |
| 24 | 4 | Змейово, 3-ти коловоз (текущ път) | 0,584 | 4 бр | 65 | 60/55 | 1 634 | | 1 634 | | | | |
| 25 | 4 | Тулово, 2-ри коловоз (текущ път) | 0,962 | 12 бр | 120/65 | 100/60 | 3 633 | | 3 633 | | | | |
| 26 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик | 9,382 | | 85 | 70 | 14 978 | | | 14 978 | | | |
| 27 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово | 10,538 | | 85 | 70 | 16 766 | | | | | 16 766 | |
| 28 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ястребово-Ветово | 6,875 | | 95 | 80 | 17 695 | | | 7 695 | 10 000 | | |
| 29 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово-Сеново | 12,015 | | 95 | 80 | 18 754 | | | 4 400 | 14 354 | | |
| 30 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Самуил-Висока поляна | 6,025 | | 80 | 60 | 9 600 | 9 600 | | | | | |
| 31 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино | 13,518 | | 80 | 70 | 21 761 | | | 11 761 | 10 000 | | |
| 32 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска | 18,515 | | 80 | 70 | 29 755 | | | | 21 560 | 8 195 | |
| 33 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Плиска-Каспичан | 6,375 | | 70 | 70 | 11 088 | | | | | 11 088 | |
| 34 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Висока поляна | 1,377 | 5 бр | 80 | 60/70 | 4 448 | | | 4 448 | | | |
| 35 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Образцов чифлик | 1,356 | 7 бр | 85 | 70 | 5 198 | 5 198 | | | | | |
| 36 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово | 1,575 | 5 бр | 85/95 | 70/80 | 5 538 | | | 5 538 | | | |
| 37 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино | 1,555 | 7 бр | 80 | 70 | 6 522 | | 6 522 | | | | |
| 38 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Самуил | 2,431 | 15 бр | 80 | 80/60 | 6 699 | 6 699 | | | | | |
| 39 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Плиска | 1,574 | 4 бр | 80 | 70 | 5 666 | | 5 666 | | | | |
| 40 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Ветово | 1,791 | 7 бр | 95 | 80 | 6 162 | 6 162 | | | | | |
| 41 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Сеново | 1,478 | 7 бр | 95 | 80/95 | 5 440 | | 5 440 | | | | |
| 42 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Разград | 1,440 | 9 бр | 100/80 | 80/75 | 5 952 | | | 5 952 | | | |
| 43 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Просторно | 0,831 | 2 бр | 95/100 | 95/80 | 3 487 | 1 000 | 2 487 | | | | |
| ВСИЧКО | | | | | | | 527 187 | 90 000 | 90 000 | 110 000 | 120 000 | 117 187 | |

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2019 ГОДИНА**

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) | Дължина (км) | Обща стойност (хил. лв) |
|-------------|----------|--|-------------------------|-------------------------------------|---------------|-------------------------|
| <i>a</i> | <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> |
| 1 | 2 | Плевен запад - Плевен, път №1 и път №2 | 75 | 75 | 4,390 | 1 141 |
| 2 | 2 | Славяново - Попово път № 2 | 130 | 80 | 8,600 | 2 193 |
| 3 | 2 | Попово - Дралфа път № 2 | 130 | 100 | 9,712 | 2 477 |
| 4 | 2 | Дралфа - Търговище път № 1 | 130 | 80 | 18,046 | 4 692 |
| 5 | 2 | Разделна - Повеляново път №1 и път №2 | 120 | 100 | 6,940 | 1 804 |
| 6 | 4 | Полски Тръмбеш - Петко Каравелово | 70 | 70 | 4,143 | 1 056 |
| 7 | 4 | Гара Полски Тръмбеш - 2-ри коловоз | 70 | 70 | 0,700 | 179 |
| 8 | 4 | Самоводене - Велико Търново | 65 | 65 | 6,456 | 1 646 |
| 9 | 5 | Гълъбник - Делян | 130 | 80 | 5,400 | 1 500 |
| 10 | 5 | Гарови коловози - Кочериново, Кресна, Струмяни, Кулата | 70 | 70 | 5,000 | 1 250 |
| 11 | 7 | Мърчево - Медковец и 2-ри кол. Медковец | 70 | 70 | 11,442 | 2 860 |
| 12 | Общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | 2 400 |
| ОБЩО | | | | | 80,829 | 23 199 |

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2020 ГОДИНА**

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) | Дължина (км) | Обща стойност (хил. лв) |
|-------------|----------|--|-------------------------|-------------------------------------|---------------|-------------------------|
| <i>a</i> | <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> |
| 1 | 2 | Горни Дъбник - Долни Дъбник <i>път №1 и път №2</i> | 130 | 110 | 17,740 | 4 612 |
| 2 | 2 | Ясен - Плевен запад, <i>път №1 и път №2</i> | 95 | 95 | 10,736 | 2 791 |
| 3 | 2 | Славяново - Попово <i>път № 1</i> | 130 | 80 | 8,600 | 2 150 |
| 4 | 2 | Попово - Дралфа <i>път № 1</i> | 130 | 100 | 21,539 | 5 492 |
| 5 | 2 | Търговище - рп. Надарево <i>път №2</i> | 130 | 100 | 13,520 | 3 380 |
| 6 | 8 | Тракия - Скутаре <i>път № 1</i> | 130 | 90 | 8,256 | 2 105 |
| 7 | Общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | 2 400 |
| ОБЩО | | | | | 80,391 | 22 931 |

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2021 ГОДИНА**

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) | Дължина (км) | Обща стойност (хил. лв) |
|-------------|----------|---|-------------------------|-------------------------------------|---------------|-------------------------|
| <i>a</i> | <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> |
| 1 | 2 | Търговище - рп. Надарево <i>път №1</i> | 130 | 100 | 13,520 | 4 030 |
| 2 | 2 | Повеляново - Белослав <i>път №1 и път №2</i> | 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 | Враца - Бели извор <i>път № 1 и път № 2</i> | 90 | 80 | 11,000 | 2 860 |
| 9 | 7 | 2-ри коловоз в гара Ракево | 80 | 80 | 1,259 | 320 |
| 10 | 72 | Брусарци - Лом 10+500 до 22+371 | 90 | 90 | 11,871 | 3 000 |
| 11 | Общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | 2 400 |
| ОБЩО | | | | | 80,334 | 23 708 |

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2022 ГОДИНА**

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) | Дължина (км) | Обща стойност (хил. лв) |
|-------------|----------|---|-------------------------|-------------------------------------|---------------|-------------------------|
| <i>a</i> | <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> |
| 1 | 2 | Провадия - Синдел път № 1 | 130 | 60 | 20,000 | 5 200 |
| 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 | 8 | Пловдив - Тракия път № 1 | 100 | 100 | 6,000 | 1 560 |
| 9 | 81 | Съединение - Панагюрище | 60 | 50 | 6,000 | 1 560 |
| 10 | 4 | Русе разпределителна - Русе запад | 75 | 40 | 4,929 | 1 282 |
| 11 | 4 | Русе запад - Русе | 75 | 40 | 1,990 | 517 |
| 12 | 4 | Русе разпределителна - 3-ти, 4-ти, 5-ти и 6-ти коловози | 40 | 40 | 3,013 | 783 |
| 13 | Общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | 2 400 |
| ОБЩО | | | | | 80,437 | 23 314 |

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2023 ГОДИНА**

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) | Дължина (км) | Обща стойност (хил. лв) |
|-------------|----------|---|-------------------------|-------------------------------------|---------------|-------------------------|
| <i>a</i> | <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> |
| 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 | Кунино - Карлуково път № 2 | 130 | 100 | 6,500 | 1 690 |
| 5 | 2 | Карлуково - Червен бряг път № 2 | 130 | 100 | 15,000 | 3 900 |
| 6 | 2 | Телиш - Горни Дъбник път № 2 | 130 | 110 | 11,000 | 2 860 |
| 7 | 2 | Горни Дъбник - Долни Дъбник път № 2 | 130 | 110 | 9,000 | 2 340 |
| 8 | 2 | Долни Дъбник - Ясен път № 2 | 130 | 110 | 9,000 | 2 340 |
| 9 | Общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | 2 400 |
| ОБЩО | | | | | 80,000 | 23 200 |

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ В ПЕРИОДА 2019 - 2023 г.**

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) | Дължина (км) | Обща стойност (хил. лв) |
|--|----------|--|-------------------------|-------------------------------------|---------------|-------------------------|
| <i>a</i> | <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> |
| МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2019 ГОДИНА | | | | | | |
| 1 | 2 | Плевен запад - Плевен, <i>път №1 и път №2</i> | 75 | 75 | 4,390 | 1 141 |
| 2 | 2 | Славяново - Попово <i>път № 2</i> | 130 | 80 | 8,600 | 2 193 |
| 3 | 2 | Попово - Дралфа <i>път № 2</i> | 130 | 100 | 9,712 | 2 477 |
| 4 | 2 | Дралфа - Търговище <i>път № 1</i> | 130 | 80 | 18,046 | 4 692 |
| 5 | 2 | Разделна - Повеляново <i>път №1 и път №2</i> | 120 | 100 | 6,940 | 1 804 |
| 6 | 4 | Полски Тръмбеш - Петко Каравелово | 70 | 70 | 4,143 | 1 056 |
| 7 | 4 | Гара Полски Тръмбеш - 2-ри коловоз | 70 | 70 | 0,700 | 179 |
| 8 | 4 | Самоводене - Велико Търново | 65 | 65 | 6,456 | 1 646 |
| 9 | 5 | Гълъбник - Делян | 130 | 80 | 5,400 | 1 500 |
| 10 | 5 | Гарови коловози - Кочериново, Кресна, Струмяни, Кулата | 70 | 70 | 5,000 | 1 250 |
| 11 | 7 | Мърчево - Медковец и 2-ри кол. Медковец | 70 | 70 | 11,442 | 2 860 |
| 12 | Общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | 2 400 |
| ОБЩО | | | | | 80,829 | 23 199 |
| МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2020 ГОДИНА | | | | | | |
| 1 | 2 | Горни Дъбник - Долни Дъбник <i>път №1 и път №2</i> | 130 | 110 | 17,740 | 4 612 |
| 2 | 2 | Ясен - Плевен запад, <i>път №1 и път №2</i> | 95 | 95 | 10,736 | 2 791 |
| 3 | 2 | Славяново - Попово <i>път № 1</i> | 130 | 80 | 8,600 | 2 150 |
| 4 | 2 | Попово - Дралфа <i>път № 1</i> | 130 | 100 | 21,539 | 5 492 |
| 5 | 2 | Търговище - рп. Надарево <i>път №2</i> | 130 | 100 | 13,520 | 3 380 |
| 6 | 8 | Тракия - Скуtare <i>път № 1</i> | 130 | 90 | 8,256 | 2 105 |
| 7 | Общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | 2 400 |
| ОБЩО | | | | | 80,391 | 22 931 |
| МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2021 ГОДИНА | | | | | | |
| 1 | 2 | Търговище - рп. Надарево <i>път №1</i> | 130 | 100 | 13,520 | 4 030 |
| 2 | 2 | Повеляново - Белослав <i>път №1 и път №2</i> | 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 | Враца - Бели извор <i>път № 1 и път № 2</i> | 90 | 80 | 11,000 | 2 860 |
| 9 | 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) |
|---|----------|---|-------------------------|-------------------------------------|----------------|-------------------------|
| 10 | 72 | Брусарци - Лом 10+500 до 22+371 | 90 | 90 | 11,871 | 3 000 |
| 11 | Общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | 2 400 |
| ОБЩО | | | | | 80,334 | 23 708 |
| МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2022 ГОДИНА | | | | | | |
| 1 | 2 | Провадия - Синдел път № 1 | 130 | 60 | 20,000 | 5 200 |
| 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 | 8 | Пловдив - Тракия път № 1 | 100 | 100 | 6,000 | 1 560 |
| 9 | 81 | Съединение - Панагюрище | 60 | 50 | 6,000 | 1 560 |
| 10 | 4 | Русе разпределителна - Русе запад | 75 | 40 | 4,929 | 1 282 |
| 11 | 4 | Русе запад - Русе | 75 | 40 | 1,990 | 517 |
| 12 | 4 | Русе разпределителна - 3-ти, 4-ти, 5-ти и 6-ти коловози | 40 | 40 | 3,013 | 783 |
| 13 | Общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | 2 400 |
| ОБЩО | | | | | 80,437 | 23 314 |
| МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2023 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 | Кунино - Карлуково път № 2 | 130 | 100 | 6,500 | 1 690 |
| 5 | 2 | Карлуково - Червен бряг път № 2 | 130 | 100 | 15,000 | 3 900 |
| 6 | 2 | Телиш - Горни Дъбник път № 2 | 130 | 110 | 11,000 | 2 860 |
| 7 | 2 | Горни Дъбник - Долни Дъбник път № 2 | 130 | 110 | 9,000 | 2 340 |
| 8 | 2 | Долни Дъбник - Ясен път № 2 | 130 | 110 | 9,000 | 2 340 |
| 9 | Общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | 2 400 |
| ОБЩО | | | | | 80,000 | 23 200 |
| ВСИЧКО ЗА ПЕРИОДА 2019-2023 години: | | | | | 401,991 | 116 352 |

ПРОГРАМА
за ремонт на **МОСТОВЕТЕ ПО ЖП ЛИНИИТЕ** по мрежата на ДП НКЖИ за периода 2019 - 2023 г.

| ЖПЛ № | Път № | Междугарие | КМ | Вид мост | Видове ремонтни работи | Ед. мярка | 2019 год. | | 2020 год. | | 2021 год. | | 2022 год. | | 2023 год. | | Общо хил. 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 |
| ГЛАВНИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ЛИНИИ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД (Държавната граница със СР Югославия)-СОФИЯ-ПЛОВДИВ-ДИМИТРОВГРАД-СВИЛЕНГРАД (Държавните граници с република Гърция и Република Турция) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Волюяк - Драгоман/Калотина | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | - | Драгоман-Калотина | 42+900 | СБ | 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 | Боядисване връхна конструкция. | кв.м | | | | | | | | | 2 000 | 120 | 120 |
| 1 | - | Драгоман-Калотина | 53+855 | СТ | Отстраняване на дефекти-шлосерски работи. | бр. | 0 | 0 | | | | | 1 | 30 | | | 30 |
| 1 | - | Калотина-Границата | 53+855 | СТ | Възстановяване на антикорозионно покритие. | кв.м | 0 | 0 | | | | | 600 | 30 | | | 30 |
| 1 | - | Драгоман-Калотина | 54+050 | СБ | Основен ремонт хидроизолация и торкретиране. | кв.м | | | | | | | 0 | 0 | 45 | 15 | 15 |
| 1 | - | Участък Волюяк - Драгоман/Калотина | | СТ/СБ | Отстраняване дефекти от Генерална ревизия | | 5 | 50 | 2 | 30 | 2 | 30 | 1 | 20 | 1 | 20 | 150 |
| ОБЩО ЗА УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ: | | | | | | | | 50 | | 30 | | 55 | | 92 | | 260 | 487 |
| ЖП ЛИНИЯ №2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНАОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| София - Мездра | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 2 | София-Соф.север | 1+500 | СТ | Антикорозионно покритие. | кв.м | | | 260 | 10 | | | | | | | 10 |
| 2 | 1 | Своге-Бов | 39+534 | СТ | Възстановяване антникорозионно покритие. | кв.м | | | | | 100 | 4 | | | | | 4 |
| 2 | 2 | г. Бов | 41+956 | СБ | Възстановяване на бетоново покритие | бр. | 1 | 16 | | | | | | | | | 16 |
| 2 | 1 | Бов-Лакатник | 42+850 | СБ | Възстановяване на бетоново покритие | бр. | 1 | 35 | | | | | | | | | 35 |
| 2 | 1 | Лакатник-Левище | 51+002 | СБ | Смяна на хидроизолация и торкретиране. | кв.м | | | 400 | 80 | | | | | | | 80 |
| 2 | 2 | Лакатник-Левище | 54+810 | СБ | Смяна на хидроизолация и торкретиране. | кв.м | | | 200 | 250 | | | | | | | 250 |
| 2 | 1 | Левище -Елисейна | 61+630 | СБ | Възстановяване на бетоново покритие | бр. | 1 | 35 | | | | | | | | | 35 |
| 2 | 2 | Левище-Елисейна | 61+662 | СБ | Усилване конструкции-проект и изпълнение. | бр. | | | | | 1 | 200 | | | | | 200 |
| 2 | 1 | Зверино-Ребърково | 75+186 | СТ | Усилване конструкции-проект и изпълнение. | бр. | | | 1 | 300 | | | | | | | 300 |
| Мездра - Горна Оряховица | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 1 и 2 | Мездра - Роман | 99+186 | СБ | Възстановяване на хидроизолация-360 м2, саниране на бетонови покрития-200 м2, напречни фуги-50 м. | кв.м | | | | | | | 360 | 82 | | | 82 |
| 2 | 1 и 2 | Мездра-Роман | 102+515 | СБ | Възстановяване на хидроизолация-60 м2, ремонт на напречни фуги-20 м. | кв.м | 60 | 12 | | | | | | | | | 12 |
| 2 | 1 и 2 | Мездра-Роман | 104+230 | СБ | Възстановяване на хидроизолация- 800 м2, ремонт на напречни фуги-50 м. | кв.м | 800 | 130 | | | | | | | | | 130 |
| 2 | 1 и 2 | Роман-Кунино | 112+498 | СБ | Укрепване радие под двата пътя. | бр. | | | | | | | | | 1 | 20 | 20 |
| 2 | 1 и 2 | Роман-Кунино | 117+064 | СБ | Възстановяване на хидроизолация-надлъжна фуга 36 м2, ремонт на напречни фуги-65 м. Укрепване радие под двата пътя. | бр. | 1 | 40 | | | | | | | | | 40 |
| Горна Оряховица - Каспичан | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 1,2 | Горна Оряховица-Джулюница | 306+929 | СБ | Възстановяване на хидроизолация-80 м2 и ремонт на напречни фуги-25 м. | кв.м | 80 | 18 | | | | | | | | | 18 |
| 2 | 1,2 | Попово-Дралфа | 354+717 | СБ | Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста. | кв.м | | | 80 | 40 | | | | | | | 40 |
| 2 | 1,2 | Попово-Дралфа | 355+333 | СБ | Ремонт на хидроизолацията. | кв.м | | | | | 450 | 225 | | | | | 225 |
| 2 | 1,2 | Попово-Дралфа | 360+857 | СБ | Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2. | М1 | 60 | 24 | | | | | | | | | 24 |
| 2 | 1,2 | Попово-Дралфа | 361+112 | СБ | Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2. | М1 | | | 40 | 16 | | | | | | | 16 |
| 2 | 1,2 | Попово-Дралфа | 361+630 | СБ | Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2. | М1 | | | | | 30 | 12 | | | | | 12 |
| 2 | 1,2 | Дралфа-Гърговище | 386+470 | СБ | Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста. | кв.м | | | | | | | 80 | 40 | | | 40 |

| ЖПЛ № | Път.№ | Междугарие | КМ | Вид мост | Видове ремонтни работи | Ед. мярка | 2019 год. | | 2020 год. | | 2021 год. | | 2022 год. | | 2023 год. | | Общо хил. 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 |
| 2 | 1,2 | Дралфа-Гърговище | 397+254 | СБ | Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2. | М1 | | | | | 15 | 6 | | | | | 6 |
| 2 | 1,2 | Хан Крум-Шумен | 425+440 | СБ | Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста. | кв.м | | | 80 | 40 | | | | | | | 40 |
| 2 | 1,2 | Мътница-Каспичан | 457+453 | СБ | Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2. | М1 | | | 90 | 36 | | | | | | | 36 |
| Каспичан - Синдел | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 1,2 | Каспичан-Невша | 470+200 | СБ | Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2. | М1 | | | | | 30 | 12 | | | | | 12 |
| Синдел - Варна | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 1,2 | Тополите- Варна | 538+400 | СБ | Инженерингово изпълнение за изграждане нов в-к до плочен в-к 1.3/1.0 м и облицован отводнителен канал с L =150 м след него. | бр. | 1 | 150 | | | 0 | 0 | | | | | 150 |
| 2 | 1,2 | ЖП ЛИНИЯ №2 | | СТ/СБ | Отстраняване дефекти от Генерална ревизия | | 5 | 45 | 5 | 50 | 5 | 50 | 5 | 50 | 5 | 45 | 240 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНАОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА | | | | | | | | 505 | | 822 | | 509 | | 172 | | 65 | 2 073 |
| ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ЗИМНИЦА и КАРНОБАТ--СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| София - Карлово | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | - | Световрачане-Кремиковци | 7+830 | СТ | Замяна мостови к-ци от стоманена на стоманобетонена. | бр. | 1 | 250 | | | | | | | | | 250 |
| 3 | - | Световрачане-Кремиковци | 8+010 | СТ | Замяна мостови к-ци от стоманена на стоманобетонена. | бр. | | | 1 | 250 | | | | | | | 250 |
| 3 | - | Столник-Саранци | 28+305 | СТ | Възстановяване антникороз. Покритие. | | | | | | | | 1 200 | 50 | | | 50 |
| 3 | - | Саранци-Макоцево | 43+600 | СБ | Възстановяване на хидроизолация и саниране на конструкция | кв.м | | | 30 | 15 | | | | | | | 15 |
| 3 | - | Мирково | 67+548 | СБ | Направа на експертна оценка за носимоспособността на моста. Проектиране и ремонт на нарушена хидроизолация, дилатационни фуги, оголена армировка на носещите главни греди на 2 бр. к-ции | бр. | 2 | 200 | | | | | | | | | 200 |
| 3 | - | Антон-Копривщица | 92+578 | СБ | Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни фуги - Хидроизолация 35 м2; Напречни фуги-15 м. | кв.м | | | 0 | 0 | | | 35 | 7 | | | 7 |
| 3 | - | Антон-Копривщица | 93+451 | СБ | Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни фуги - Хидроизолация 70 м2; Напречни фуги-15 м. | кв.м | | | 0 | 0 | | | 70 | 12 | | | 12 |
| 3 | - | Антон-Копривщица | 94+523 | СБ | Възстановяване на хидроизолация-420 м2; Саниране на бетонов свод-300 м2 | кв.м | 0 | 0 | | | 420 | 100 | | | | | 100 |
| Карлово - Зимница | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | - | Габарево-Сахране | 188+094 | СБ | Хидроизолация. | кв.м | | | | | 80 | 12 | | | | | 12 |
| 3 | - | Тулово - Дъбово | 224+665 | СБ | Хидроизолация. | кв.м | | | 45 | 7 | | | | | | | 7 |
| 3 | - | Тулово - Дъбово | 227+000 | СБ | Хидроизолация. | кв.м | | | 35 | 6 | | | | | | | 6 |
| 3 | - | Дъбово-Николаево | 230+250 | СБ | Хидроизолация. | кв.м | 200 | 30 | | | | | | | | | 30 |
| 3 | - | Николаево-Гурково | 243+348 | СТ | Боядисване. | кв.м | | | 1 000 | 57 | | | | | | | 57 |
| 4 | - | Гурково -Твърдица | 251+796 | СТ | Смяна на оловните плочи | БР | 4 | 3 | | | | | | | | | 3 |
| 3 | - | Твърдица-Шивачево | 254+573 | СТ | Боядисване. | кв.м | | | | | | | 600 | 34 | | | 34 |
| 3 | - | Твърдица-Шивачево | 266+133 | СТ | Смяна оловни плочи. | БР | | | 4 | 3 | | | | | | | 3 |
| 3 | - | Твърдица-Шивачево | 266+133 | СТ | Боядисване. | кв.м | | | 130 | 8 | | | | | | | 8 |
| 3 | - | Чумерна-Гавраилово | 270+900 | СБ | Хидроизолация. | кв.м | | | | | | | 250 | 37 | | | 37 |
| 3 | - | Чумерна-Гавраилово | 276+857 | СБ | Хидроизолация. | кв.м | | | | | 80 | 12 | | | | | 12 |
| Карнобат -Синдел | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 1 | Дъскотна-Търнак | 59+263 | СБ | Габаритна рамка на Айтоски проход път III-208. ГР 2015 | бр. | 2 | 50 | | | | | | | | | 50 |
| 3 | 1 | Комунари | 82+758 | СБ | Ремонт на хидроизолацията. ГР 2015 | кв.м | | | | | | | 180 | 27 | | | 27 |
| 3 | 2 | Комунари-Дългопол | 86+100 | СБ | Ремонт на хидроизолацията. ГР2009,2015 | кв.м | 0 | 0 | | | | | | | 800 | 120 | 120 |
| 3 | | ЖП ЛИНИЯ №3 | | | Отстраняване дефекти от Генерална ревизия. | бр. | 5 | 50 | 5 | 50 | 5 | 50 | 5 | 50 | 5 | 50 | 250 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ЗИМНИЦА и КАРНОБАТ--СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА | | | | | | | | 583 | | 396 | | 174 | | 217 | | 170 | 1 540 |
| ЖПЛИНИЯ № 4: РУСЕ (Държавна граница с република Румъния)-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-ДЪБОВО и ТУЛОВО-СТАРА ЗАГОРА и МИХАЙЛОВО-ДИМИТРОВГРАД-ПОДКОВА | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Русе - Горна Оряховица | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | | Русе-запад-РП"Доростол" | 7+505 | СТ | Направа 2 бр. предпазни габаритни рамки (от Ген. Ревизия 1998г.). | бр. | | | | | 2 | 60 | | | | | 60 |

| ЖПЛ № | Път.№ | Междугарие | КМ | Вид мост | Видове ремонтни работи | Ед. мярка | 2019 год. | | 2020 год. | | 2021 год. | | 2022 год. | | 2023 год. | | Общо хил. 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 |
| 4 | | Русе-запад-РП"Доростол" | 7+505 | СТ | Фугиране на облицовката и отводняване на водите от шосето край устоите. | кв.м | | | | | 60 | 5 | | | | | 5 |
| 4 | | Русе Р-Русе | 6+820 | СБ | Ремонт оголена армировка по главните греди на СтБ мостове чрез саниране | кв.м | 250 | 20 | | | | | | | | | 20 |
| 4 | | Русе Р-Русе | 6+820 | СБ | Ремонт на хидроизолацията | кв.м | 270 | 210 | | | | | | | | | 210 |
| 4 | | Моруница-Бяла | 75+385 | Кам. | Ремонт радието и свода на каменен водосток със светъл отвор 3м. | куб.м | | | | | 10 | 3 | | | | | 3 |
| 4 | | Моруница-Бяла | 75+085 | СТ | Ремонт дефектни нитове и спукани елементи | бр | | | 18 | 8 | | | | | | | 8 |
| 4 | | Бяла-Полски Тръмбеш | 82+362 | Кам. | Ремонт крилата и радието при изтичалото 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 Оряховица - Дъбово | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | 1 | Втн-Дл | 139+055 | СТ | Песъкоструене и боядисване. | кв.м | | | 2 000 | 60 | | | | | | | 60 |
| 4 | 1 | Дебелец-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 | | | Отстраняване дефекти от Генерална ревизия. | бр | | | | | | 5 | 50 | | | | 50 |
| 4,42 | | ЖП ЛИНИЯ №4 1 № 2 | | | Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии | бр. | | 60 | | 60 | | 60 | | 60 | | 60 | 300 |
| Михайлово - Димитровград | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | - | Михайлово-Меричлери | 2+830 | СБ | Възстановяване на отводнителите. | кв.м | | | 4 | 1 | | | | | | | 1 |
| | | | 2+830 | СБ | Възстановяване на хидроизолацията | кв.м | | | 200 | 30 | | | | | | | 30 |
| 4 | - | Михайлово-Меричлери | 13+574 | СБ | Възстановяване на отводнителите. | кв.м | | | | | 6 | 1 | | | | | 1 |
| | | | 13+574 | СБ | Възстановяване на хидроизолацията | кв.м | | | | | 400 | 60 | | | | | 60 |
| Димитровград-Подкова | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | - | Хасково-Книжовник | 13+770 | СБ | Възстановяване на отводнителите. | кв.м | | | | | 4 | 1 | | | | | 1 |
| 4 | | | 13+770 | СБ | Възстановяване на хидроизолацията | кв.м | | | | | 100 | 15 | | | | | 15 |
| 4 | - | Хасково-Книжовник | 24+104 | СТ | Възстановяване на антикорозионно покритие. | кв.м | | | | | | | | | 340 | 20 | 20 |
| 4 | | Хасково-Книжовник | 39+606 | СТ | Възстановяване на антикорозионно покритие. | кв.м | | | 250 | 14 | | | | | | | 14 |
| 4 | - | Хасково-Книжовник | 40+985 | СТ | Възстановяване на антикорозионно покритие. | кв.м | 330 | 19 | | | | | | | | | 19 |
| 4 | - | Перперек-Кърджали | 69+712 | СБ | Възстановяване на отводнителите. | кв.м | | | 26 | 5 | | | | | | | 5 |
| 4 | | | 69+712 | СБ | Възстановяване на хидроизолацията. | кв.м | | | 2 060 | 310 | | | | | | | 310 |
| 4 | - | Кърджали - Момчилград | 88+532 | СБ | Възстановяване на отводнителите. | бр. | 24 | 12 | | | | | | | | | 12 |
| 4 | | | 88+532 | СБ | Възстановяване на хидроизолацията. | кв.м | 850 | 128 | | | | | | | | | 128 |
| 4 | - | Момчилград-Подкова | 95+928 | СБ | Възстановяване на отводнителите. | кв.м | | | | | | | 14 | 3 | | | 3 |
| 4 | | | 95+928 | СБ | Възстановяване на хидроизолацията | кв.м | | | | | | | 1 060 | 160 | | | 160 |
| 4 | - | Момчилград-Подкова | 102+344 | СБ | Възстановяване на отводнителите 12 бр. | кв.м | | | 12 | 2 | | | | | | | 2 |
| 4 | | | 102+344 | СБ | Възстановяване на хидроизолацията. | кв.м | | | 420 | 63 | | | | | | | 63 |
| 4 | - | Момчилград-Подкова | 104+163 | СБ | Възстановяване на отводнителите. | кв.м | | | | | 15 | 3 | | | | | 3 |
| 4 | | | 104+163 | СБ | Възстановяване на хидроизолацията | кв.м | | | | | 1 000 | 150 | | | | | 150 |
| 4 | - | Момчилград-Подкова | 100+124 | СТ | Възстановяване на антикорозионно покритие. | кв.м | 250 | 14 | | | | | | | | | 14 |
| 4 | - | Момчилград-Подкова | 108+515 | СБ | Възстановяване на отводнителите. | кв.м | | | | | | | 2 | 1 | | | 1 |
| 4 | | | 108+515 | СБ | Възстановяване на хидроизолацията. | кв.м | | | | | | | 240 | 36 | | | 36 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №4: | | | | | | | | 463 | | 556 | | 358 | | 390 | | 260 | 2 027 |
| ДУНАВ МОСТ РУСЕ-ГЮРГЕВО | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 антикорозионното 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 | Подмяна на съществуващото "К" скрепление с еластично такова. (м/у опори 19 и 25) и дилатационно устройство 1 бр. | бр | 7 400 | 150 | | | | | | | | | 150 |

| ЖПЛ № | Път.№ | Междугарие | КМ | Вид мост | Видове ремонтни работи | Ед. мярка | 2019 год. | | 2020 год. | | 2021 год. | | 2022 год. | | 2023 год. | | Общо хил. 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 |
| 4 | 1 | Русе разпр-Гюргево | 0+000 | СТ | Санитаране бетоновите повърхности на опорите. | кв.м | 0 | 0 | 1 200 | 260 | 1 200 | 260 | 0 | 0 | 1 200 | 260 | 780 |
| 4 | 1 | Русе разпр-Гюргево | 0+000 | СТ | Подмяна улици на отводнителната система на пътната настилка между опори 25 и 37 | м | | | | | | | | | 720 | 35 | 35 |
| 4 | 1 | Русе разпр-Гюргево | 0+000 | СТ | Анализ на геодезическите 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 метални и стб. 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 огъването и провисването на носещите греди на пътната част на полетата и опорите от 25 до 37 без натоварване и две полета с натоварване 31-32 и 32-33 | бр | 1 | 24 | 0 | 0 | 1 | 24 | 0 | 0 | 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: | | | | | | | | 532 | | 666 | | 642 | | 431 | | 367 | 2 638 |
| ЖП ЛИНИЯ № 5: СОФИЯ-ВЛАДАЯ-РАДОМИР-ДУПНИЦА-КУЛАТА | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| София - Перник | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Перник -Радомир | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | | Перник разпределителна-Перник | 31+720 | СТ | Възстановяване антикорозионно покритие. | кв.м | 1 500 | 60 | | | | | | | | | 60 |
| 5 | 1 | Перник-Кракра | 33+628 | СТ | Възстановяване антикорозионно покритие. | кв.м | | | | | | | 900 | 22 | | | 22 |
| 5,6 | | Кракра-Батановци | 39+140 | СТ | Възстановяване антикорозионно покритие. | кв.м | | | | | 1 000 | 60 | | | | | 60 |
| 5 | 2 | Батановци-Радомир | 45+850 | СТ | Възстановяване антикорозионно покритие. | кв.м | 1 000 | 40 | | | | | | | | | 40 |
| Радомир - Дупница | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | 1 | Долни Раковец-Гълъбник | 58+800 | СТ | Възстановяване антикорозионно покритие. | кв.м | 600 | 24 | | | | | | | | | 24 |
| 5 | 1 | Долни раковец-Гълъбник | 62+903 | СТ | Възстановяване антикорозионно покритие. | кв.м | | | 1 000 | 40 | | | | | | | 40 |
| 5 | 1 | Дяково-Дупница | 86+468 | СТ | Възстановяване антикорозионно покритие. | кв.м | 900 | 36 | | | | | | | | | 36 |
| Дупница - Кулата | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | 1 | Дупница-Бобошево | 102+636 | СТ | Възстановяване антикорозионно покритие. | кв.м | | | | | 600 | 24 | | | | | 24 |
| 5 | | Благодеевград-Симитли | 128+588 | СБ | Възстановяване на хидроизолация 30 м2; Ремонт напречни фуги-10 м; Санитаране 30 м2. | кв.м | | | | | | | | | 30 | 10 | 10 |
| 5 | | Кресна-Струмани | 169+380 | СТ | Възстановяване на антикорозионно покритие 400 м2 | кв.м | | | 400 | 30 | | | | | | | 30 |
| 5 | | СОФИЯ-КУЛАТА | | | Остраняване неизправности от Ген.ревизия | | | 10 | | 10 | | 10 | | 10 | | 10 | 50 |
| | | ЖП ЛИНИЯ №5, 51 и 52 | | | Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии | бр. | | 60 | | 60 | | 60 | | 60 | | 60 | 300 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №5: | | | | | | | | 230 | | 140 | | 154 | | 92 | | 80 | 696 |
| ЖП ЛИНИЯ № 6: ВОЛУЯК-РАЗМЕННА-БАТАНОВЦИ и РАДОМИР-ГЮЕШЕВО (Държавна граница с Република Македония) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Волюяк - Перник | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Радомир - Кюстендил | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| ЖПЛ № | Път.№ | Междугарие | КМ | Вид мост | Видове ремонтни работи | Ед. мярка | 2019 год. | | 2020 год. | | 2021 год. | | 2022 год. | | 2023 год. | | Общо хил. 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 |
| 6 | | Земен-Раждавица | 39+346 | СТ | Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманена мостова конструкция | кв.м | | | 1 200 | 72 | | | | | | | 72 |
| 6 | 1 | Раждавица-Копиловци | 42+427 | СТ | Възстановяване антикорозионно покритие. | кв.м | 1 500 | 90 | | | | | | | | | 90 |
| Кюстендил - Гюешево | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | 1 | Кюстендил-Гюешево | 54+903 | СБ | Ремонт, направа хидроизолация. | кв.м | | | 30 | 7 | | | | | | | 7 |
| 6 | 1 | Кюстендил-Гюешево | 66+448 | СТ | Възстановяване антикорозионно покритие. | кв.м | | | | | 600 | 26 | | | | | 26 |
| 6 | 1 | Кюстендил-Гюешево | 77+95 | СТ | Възстановяване антикорозионно покритие. | | | | | | | | | | 600 | 36 | 36 |
| 6 | | ЖП ЛИНИЯ № 6 | | | Остраняване неизправности от Ген.ревизия. | | | 10 | 10 | | 10 | | 10 | | | 10 | 50 |
| 6 | | ЖП ЛИНИЯ №6 | | | Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии | бр. | | 30 | | 30 | | 30 | | 30 | | 30 | 150 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №6: | | | | | | | | 130 | | 119 | | 66 | | 40 | | 76 | 431 |
| ЖП ЛИНИЯ № 7: МЕЗДРА ЮГ-РУСКА БЯЛА и МЕЗДРА-ВИДИН (държава граница с Република Румъния) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | | Мездра юг-Руска бяла | 0+879 | СБ | Ремонт хидроизолация. | кв.м | | | 30 | 6 | | | | | | | 6 |
| 7 | | Мездра юг-Руска бяла | 2+135 | СБ | Ремонт хидроизолация. | кв.м | | | | | 25 | 5 | | | | | 5 |
| 7 | | Мездра-Руска бяла | 2+135 | СБ | Ремонт хидроизолация. | кв.м | | | | | | | 30 | 6 | | | 6 |
| 7 | | Мездра-Руска бяла | 1+047 | СБ | Ремонт хидроизолация. | кв.м | | | | | | | | | 25 | 5 | 5 |
| 7 | | Враца-Бели извор | 27+135 | СБ | Ремонт хидроизолация. | кв.м | 30 | 6 | | | | | | | | | 6 |
| 7 | | Враца-Бели извор | 28+133 | СБ | Ремонт хидроизолация. | кв.м | 36 | 7 | | | | | | | | | 7 |
| 7 | | Медковец-Брусарци | 86+960 | СТ | Смяна мет. конструкция със стоманобетонна | М1 | | | 3 | 50 | | | | | | | 50 |
| 7 | | Брусарци-Дреновец | 94+830 | СТ | Възстановяване на антикорозионното покритие | кв.м | | | | | | | 800 | 48 | | | 48 |
| 7 | | Брусарци-Дреновец | 94+830 | СТ | Смяна на оловни плочи | бр. | | | | | | | | | | | 0 |
| 7 | | Брусарци-Дреновец | 96+385 | СТ | Смяна на оловни плочи /4 бр.- 45x45 см/ | бр. | 1 | 10 | | | | | | | | | 10 |
| 7 | | Брусарци-Дреновец | 96+460 | СТ | Смяна на оловни плочи /4 бр.- 45x45 см/ | бр. | | | | | 1 | 10 | | | | | 10 |
| 7 | | Срацимир-Видбол | 168+069 | СБ | Песъкоструене и боядисване. | кв.м | 300 | 18 | | | | | | | | | 18 |
| 7 | | Видбол-Видин | 171+375 | СТ | Песъкоструене и боядисване. | кв.м | | | | | 300 | 18 | | | | | 18 |
| | | ЖП ЛИНИЯ №7, 71, 72 | | | Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии | бр. | | 30 | | 30 | | 30 | | 30 | | 30 | 150 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №7: | | | | | | | | 71 | | 86 | | 63 | | 84 | | 35 | 339 |
| ЖП ЛИНИЯ № 8: ПЛОВДИВ-ФИЛИПОВО-СКУТАРЕ и ПЛОВДИВ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА-ИЗТОК-СТАРА ЗАГОРА-ЗИМНИЦА-КАРНАБАТ-БУРГАС | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | | Филипово - Скутаре | 9+056 | СТ | Пясъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие | кв.м | 500 | 30 | | | | | | | | | 30 |
| 8 | 1и2 | гара Стара Загора | 105+360 | СБ+СТ | Пясъкоструене и боядисване на стоманените носещи греди и цялостно саниране на стълбовете. | кв.м | 0 | 0 | | | | | 250 | 20 | | | 20 |
| 8 | | Ямбол - Завой | 191+765 | СТ | Инженерингово изпълнение за направа стоманобетонен кожух на опората | бр. съорж. | 1 | 30 | | | | | | | | | 30 |
| 8 | | Черноград -Айтос | 254+376 | СБ | Ремонт фуги-20 м и хидроизолация-100 м2. | кв.м | | | | | | | | | | 100 | 20 |
| | | Айтос-Българово | 267+080 | СБ | Възстановяване на 100 м2 хидроизолация | | | | | | | | | | | 100 | 20 |
| 8 | | гара Дружба | 276+133 | СБ | Възстановяване 290 м2 хидроизолация | кв.м | | | | | | | | | 290 | 45 | 45 |
| | | ЖП ЛИНИЯ № 8, 81, 82, 83 | | СБ/СТ | Отстраняване дефекти от Генерална ревизия. | бр. | | 30 | | 30 | | 30 | | 50 | | 30 | 170 |
| | | ЖП ЛИНИЯ № 8, 81, 82, 83 | | | Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии | бр. | | 60 | | 60 | | 60 | | 60 | | 60 | 300 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №8: | | | | | | | | 150 | | 90 | | 90 | | 130 | | 175 | 635 |
| ЖП ЛИНИЯ №9: РУСЕ-КАСПИЧАН | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | | гара Ветово | 34+140 | СтБ | Ремонт на хидроизолацията на стоманобетонен мост от Генерална ревизия 2008г. | кв.м | | | | | 0 | 0 | 200 | 104 | | | 104 |
| 9 | | гара Разград | 66+111 | СтБ | Ремонт на хидроизолацията на стоманобетонен мост от Генерална ревизия 2008г. | кв.м | | | 0 | 0 | 200 | 104 | | | | | 104 |

| ЖПЛ № | Път.№ | Междугарие | КМ | Вид мост | Видове ремонтни работи | Ед. мярка | 2019 год. | | 2020 год. | | 2021 год. | | 2022 год. | | 2023 год. | | Общо хил. 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 | |
| 9 | | гара Разград | 66+111 | СтБ | Саниране на бетоново покритие на крайните греди на мост на км 66+111 в гара Разград. | кв.м | 0 | 0 | 100 | 12 | | | | | | | 12 | |
| 9 | | гара Самуил | 89+290 | СтБ | Възстановяване на хидроизолацията на стоманобетонов мост на км.89+290 в гара Самуил. Хидроизолация 80 м2; Напречни фуги -20 м. | кв.м | | | 80 | 50 | | | | | | | 50 | |
| | | ЖП ЛИНИЯ № 9, 91 | | | Отстраняване дефекти от Генерална ревизия. | бр | | 30 | | 30 | | 30 | | 50 | | 30 | 170 | |
| | | ЖП ЛИНИЯ № 9, 91 | | | Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии | бр. | | 60 | | 60 | | 60 | | 60 | | 60 | 300 | |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №9: | | | | | | | | 90 | | 152 | | 194 | | 214 | | 90 | 740 | |
| ОБЩО ЗА ГЛАВНИ ЖП ЛИНИИ | | | | | | | | | 2 804 | | 3 057 | | 2 305 | | 1 862 | | 1 578 | 11 606 |
| ВТОРОСТЕПЕННИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ЛИНИИ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ЖП ЛИНИЯ №11: КАЛОТИНА-СТАНЯНЦИ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | | Калотина-Станянци | | СТ/СБ | Отстраняване дефекти от Генерална ревизия | БР. | 1 | 20 | 1 | 20 | 1 | 20 | 5 | 100 | 3 | 60 | 220 | |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №11: | | | | | | | | 20 | | 20 | | 20 | | 100 | | 60 | 220 | |
| ЖП ЛИНИЯ №12: АЛДОМИРОВЦИ-БЕЛИ БРЕГ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | | Алдомировци-Бели брег | 46+920 | СБ | Саниране на бетоновото покритие на връхна конструкция и опори. | М2 | | | 0 | 0 | | | | | | 60 | 10 | 10 |
| 12 | | Алдомировци-Бели брег | 46+998 | СБ | Саниране на бетоновото покритие на връхна конструкция и опори. | М2 | | | | | 0 | 0 | | | | 300 | 50 | 50 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №12: | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 360 | 60 | 60 |
| ЖП ЛИНИЯ №13: ВОЛУЯК-БАНКЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | | Волуяк-Банкя | 17+ 388 | СТ | Отстраняване дефекти от Генерална ревизия. Възстановяване на антикорозионно покритие | кв.м | 0 | 0 | | | 750 | 50 | | | | | 50 | |
| 13 | | Волуяк-Банкя | 17+ 388 | СТ | Смяна на оловни плочи | бр. | 0 | 0 | | | 5 | 15 | | | | | 15 | |
| 13 | | Волуяк-Банкя | 16+913 | СТ | Възстановяване на антикорозионно покритие | кв.м | | | 0 | 0 | | | 280 | 20 | | | 20 | |
| 13 | | Волуяк-Банкя | 16+913 | СТ | Смяна на оловни плочи | бр. | | | 0 | 0 | | | 4 | 10 | | | 10 | |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №12: | | | | | | | | 0 | | 0 | | 65 | | 30 | | 0 | 95 | |
| ЖП ЛИНИЯ №16: СЕПТЕМВРИ-ДОБРИНИЦЕ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | | Цветино - Аврамово | 59+728 | СБ | Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци | бр. | 2 | 10 | | | | | | | | | 10 | |
| 16 | | Цветино - Аврамово | 67+170 | СБ | Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци | бр. | 2 | 10 | | | | | | | | | 10 | |
| 16 | | Аврамово - Черна Места | 75+450 | СБ | Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци | бр. | 3 | 15 | | | | | | | | | 15 | |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №16: | | | | | | | | 35 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 35 | |
| ЖП ЛИНИЯ №18: СТАМБОЛИЙСКИ-ПЕЩЕРА | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 18 | | Брацигово - Пещера | 27+778 | СБ | Отстраняване дефекти. Възстановяване на парапет | кв.м | | | 150 | 25 | | | | | | | 25 | |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №18: | | | | | | | | 0 | | 25 | | 0 | | 0 | | 0 | 25 | |
| ЖП ЛИНИЯ №19: КРУМОВО-АСЕНОВГРАД | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | | Крумovo-Асеновград | 5+590 | СТ | Отстраняване дефекти-шлосерски работи. | | | | 1 | 12 | | | | | | | 12 | |
| | | | 5+590 | СТ | Пясъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие | кв.м | 200 | 12 | | | | | | | | | 12 | |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №19: | | | | | | | | 12 | | 12 | | 0 | | 0 | | 0 | 24 | |
| ОБЩО ЗА ОТКЛОНЕНИЯТА НА ЖП ЛИНИЯ №1 | | | | | | | | 67 | | 57 | | 85 | | 130 | | 120 | 459 | |
| ЖП ЛИНИЯ №1 И ОТКЛОНЕНИЯТА | | | | | Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии | бр. | | 40 | | 40 | | 40 | | 40 | | 40 | 200 | |
| ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №1 И ОТКЛОНЕНИЯТА: | | | | | | | | 157 | | 127 | | 180 | | 262 | | 420 | 1 146 | |
| ЖП ЛИНИЯ № 22: ЧЕРВЕН БРЯГ-ЗЛАТНА ПАНЕГА | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 | 1 | Чбръг-Луковит | 0+629 | СБ | Хидроизолация. | кв.м | | | | | | | | | | 350 | 70 | 70 |
| 22 | 1 | Червен бръг-Луковит | 1+240 | СБ | Надстрояване крила и гардбаластови стени. | бр. | | | | | 1 | 30 | | | | | 30 | |
| 22 | 1 | Червен бръг-Луковит | 6+387 | СБ | Изграждане приемна шахта и отводнителен канал L=300М. | бр. | | | | | | | | | | 1 | 25 | 25 |

| ЖПЛ № | Път.№ | Междугарие | КМ | Вид мост | Видове ремонтни работи | Ед. мярка | 2019 год. | | 2020 год. | | 2021 год. | | 2022 год. | | 2023 год. | | Общо хил. 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 |
| 22 | 1 | Червен бряг-Луковит | 6+578 | СБ | Изграждане приемна шахта и отводнителен канал L=300М. | бр. | | | | | | | | | 1 | 25 | 25 |
| 22 | 1 | Чбряг-Луковит | 11+325 | СБ | Ремонт радие и хидроизолация. | бр. | | | 1 | 120 | | | | | | | 120 |
| 22 | 1 | Червен бряг-Луковит | 11+835 | СБ | Габаритна рамка на главен път София-Русе Е-83. | бр. | | | 2 | 50 | | | | | | | 50 |
| 22 | 1 | Чбряг-Луковит | 11+835 | СБ | Укрепване опори и хидроизолация. | бр. | 1 | 80 | | | | | | | | | 80 |
| 22 | | Луковит-Златна Панега | 16+708 | СБ | Хидроизолация 250 м2; Напречни фуги-10 м; Санирание 100 м2. | бр. | | | | | 1 | 140 | | | | | 140 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №22: | | | | | | | | 80 | | 170 | | 170 | | 0 | | 120 | 540 |
| ЖП ЛИНИЯ № 23: ЯСЕН-ЧЕРКВИЦА | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 | 1 | Долна митрополия-Сомовит | 13+889 | | Инженерингово изпълнение за ремонт на кусинетния блок на устой 1 /ляво/, почистване на вток, отток и радие | бр. | 1 | 19 | | | | | | | | | 19 |
| 23 | 1 | Долна митрополия-Сомовит | 24+751 | СТ | Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие. | кв.м | | | | | | | 1 800 | 72 | | | 72 |
| 23 | 1 | Долна митрополия-Сомовит | 32+436 | СТ | Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие. | кв.м | | | 600 | 23 | | | | | | | 23 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №23: | | | | | | | | 19 | | 23 | | 0 | | 72 | | 0 | 114 |
| ЖП ЛИНИЯ № 24: СВИЦОВ-ЛЕВСКИ-ТРОЯН | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 24.1 | 1 | Ореш-Белене | 0+169 | СТ | Смяна на оловни плочи. | бр. | 4 | 3 | | | | | | | | | 3 |
| 24.1 | 1 | Ореш-Белене | 0+820 | СТ | Ремонт на кусинетите и конусната облицовка. | бр. | 2 | 2 | | | | | | | | | 2 |
| 24 | 1 | РП Морава - Левски | 44+621 | СТ | Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие. | кв.м | | | | | | | 1 100 | 66 | | | 66 |
| 24 | 1 | Дойренци-Ловеч север | 83+623 | СТ | Смяна на конструкция със стоманобетонена плоча | бр. | | | | | 1 | 150 | | | | | 150 |
| 24 | 1 | Ловеч - Троян | 103+060 | СБ | Ремонт на хидроизолацията около напречната фуга между конструкциите на двата отвора | бр. | 1 | 10 | | | | | | | | | 10 |
| 24 | 1 | Ловеч - Троян | 107+895 | СБ | Ремонт на хидроизолацията около напречната фуга между конструкциите на двата отвора | бр. | | | | | 1 | 12 | | | | | 12 |
| 24 | | Ловеч - Троян | 118+365 | СБ | Ремонт на хидроизолацията по напречните фуги между конструкциите | М1 | | | 24 | 7 | | | | | | | 7 |
| 24 | 1 | Ловеч- Троян | 124+048 | СТ | Ремонт на хидроизолацията | кв.м | | | | | | | | | 160 | 32 | 32 |
| 24 | 1 | Ловеч-Троян | 125+842 | СБ | Ремонт на хидроизолацията | кв.м | | | | | | | 270 | 54 | | | 54 |
| 24 | 1 | Ловеч-Троян | 127+540 | СБ | Ремонт на хидроизолацията | кв.м | | | | | | | 180 | 36 | | | 36 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №24: | | | | | | | | 15 | | 7 | | 162 | | 156 | | 32 | 372 |
| ЖП ЛИНИЯ № 26: ШУМЕН-КОМУНАРИ; | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 26 | | Шумен-Смядово | 14+443 | СТ | Смяна на мостова конструкция. | бр. | | | | | 1 | 500 | | | | | 500 |
| 26 | | Шумен-Смядово | 17+004 | СТ | Песъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие. | кв.м | | | 2 400 | 130 | | | | | | | 130 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №26: | | | | | | | | 0 | | 130 | | 500 | | 0 | | 0 | 630 |
| ЖП ЛИНИЯ № 28: РАЗДЕЛНА-КАРДАМ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 28 | | Вълчи дол- Добрич | 63+850 | СБ | Габаритна рамка на път П-97- Добрич / ГР 2014 | бр. | | | 2 | 200 | | | | | | | 200 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №28: | | | | | | | | 0 | 2 | 200 | | 0 | | 0 | | 0 | 200 |
| ОБЩО ЗА ОТКЛОНЕНИЯТА НА ЖП ЛИНИЯ №2 | | | | | | | | 114 | | 530 | | 832 | | 228 | | 152 | 1 856 |
| ЖП ЛИНИЯ №2 И ОТКЛОНЕНИЯТА-Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии | | | | | | бр. | | 40 | | 40 | | 40 | | 40 | | 40 | 200 |
| ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №2 И ОТКЛОНЕНИЯТА: | | | | | | | | 659 | | 1 392 | | 1 381 | | 440 | | 257 | 4 129 |
| ЖП ЛИНИЯ № 31: СВЕТОВРАЧЕНЕ-КУРИЛО | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | | Курило-Световрачане | 2+340 | СБ | Проектиране и изпълнение на 2 бр. габаритни рамки, и ремонт на връхна конструкция | бр. | | | | | | | 1 | 92 | | | 92 |
| 31 | | Курило-Световрачане | 2+500 | СТ | Възстановяване на антикорозионно покритие на мост км 2+500 в междугариято Курило-Световрачане. | кв.м | | | | | | | 5 000 | 200 | | | 200 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №31: | | | | | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 292 | | 0 | 292 |
| ЖП ЛИНИЯ №3 И ОТКЛОНЕНИЯТА-Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии | | | | | | бр. | | 60 | | 60 | | 60 | | 60 | | 60 | 300 |
| ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3 И ОТКЛОНЕНИЯТА: | | | | | | | | 643 | | 456 | | 234 | | 569 | | 230 | 2 132 |
| ЖП ЛИНИЯ № 52: ГЕНЕРАЛ ТОДОРОВ-ПЕТРИЧ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 52 | 1 | Генерал Тодоров-Петрич | 0+804 | СТ | Отстраняване на дефекти | бр. | 5 | 125 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | 125 |
| 52 | 1 | Генерал Тодоров-Петрич | 0+804 | СТ | Възстановяване на антикорозионно покритие | кв.м | 3 000 | 180 | 3 000 | 180 | | | | | | | 360 |

| ЖПЛ № | Път.№ | Междугарие | КМ | Вид мост | Видове ремонтни работи | Ед. мярка | 2019 год. | | 2020 год. | | 2021 год. | | 2022 год. | | 2023 год. | | Общо хил. 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 |
| 52 | 1 | Генерал Тодоров-Петрич | 0+804 | СТ | Проектиране и изпълнение на укрепителни мероприятия на брега при устой 1 (страна Геенерал Тодоров) | бр. | 1 | 150 | | | | | | | | | 150 |
| | | Генерал Тодоров-Петрич | 0+804 | СТ | Изграждане бетонов праг за предпазване на опорите от подмиване. | | 1 | 800 | | | | | | | | | 800 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №52: | | | | | | | | 1 255 | 180 | | 0 | | 0 | | 0 | | 1 435 |
| ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №5 И ОТКЛОНЕНИЯТА: | | | | | | | | 1 485 | 320 | | 154 | | 92 | | 80 | | 2 131 |
| ЖП ЛИНИЯ № 71: БОЙЧИНОВЦИ-БЕРКОВИЦА | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 71 | | Бойчиновци – Монтана | 4+641 | СТ | Отстраняване на дефекти | бр. | 1 | 60 | | | | | | | | | 60 |
| 71 | | Монтана - Берковица | 14+584 | СТ | Ремонт хидроизолация, парапети | бр. | | | 1 | 60 | | | | | | | 60 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №71: | | | | | | | | 60 | 60 | | 0 | | 0 | | 0 | | 120 |
| ЖП ЛИНИЯ № 72: БРУСАРЦИ-ЛОМ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 72 | | Брусарци - Сталииска махала | 7+794 | СБ | Ремонт на хидроизолация, отводнителите, парапет, зидария на конусите | бр. | 1 | 50 | | | | | | | | | 50 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №72: | | | | | | | | 50 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 |
| ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №7 И ОТКЛОНЕНИЯТА: | | | | | | | | 181 | 146 | | 63 | | 84 | | 35 | | 509 |
| ЖП ЛИНИЯ № 81: ФИЛИПОВО-ПАНАГЮРИЩЕ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 81 | | Съединение - Панагюрище | 70+789 | СТ | Пясъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие | кв.м | 50 | 3 | | | | | | | | | 3 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №81: | | | | | | | | | 3 | | | | | | | | 3 |
| ЖП ЛИНИЯ № 82: ФИЛИПОВО-КАРЛОВО | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 82 | | Калояново - Долна Махала | 20+315 | СБ | Хидроизолация | кв.м | | | | | | 40 | 6 | | | | 6 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №82: | | | | | | | | 0 | 0 | | 0 | | 6 | | 0 | | 6 |
| ЖП ЛИНИЯ № 83: НОВА ЗАГОРА-СИМЕОНОВГРАД | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 83 | | Симеоновград - Гълъбово | 0+690 | СБ | Възстановяване на отводнителите | бр. | 14 | 7 | | | | | | | | | 7 |
| 83 | | Симеоновград - Гълъбово | 0+690 | СБ | Торкет на мостовата конструкция и стълбовете | кв.м | | | 8 200 | 980 | | | | | | | 980 |
| 83 | | Симеоновград - Гълъбово | 0+690 | СБ | Възстановяване на хидроизолацията | кв.м | 130 | 195 | | | | | | | | | 195 |
| 83 | | Симеоновград - Гълъбово | 3+272 | СТ | Пясъкоструене и боядисване на конструкцията | кв.м | 50 | 3 | | | | | | | | | 3 |
| 83 | | Симеоновград - Гълъбово | 12+731 | СТ | Пясъкоструене и боядисване на конструкцията | кв.м | 0 | 0 | 40 | 3 | | | | | | | 3 |
| 83 | | Любеново пред-Раднево | 25+462 | СБ | Ремонт на хидроизолацията. | кв.м | 0 | 0 | | | | | | | 50 | 15 | 15 |
| 83 | | Любеново пред-Раднево | 26+006 | СБ | Ремонт на хидроизолацията. | кв.м | | | 0 | 0 | | | | | 50 | 15 | 15 |
| 83 | | Любеново пред-Раднево | 30+313 | СБ | Ремонт на хидроизолацията. | кв.м | | | 0 | 0 | | | | | 80 | 20 | 20 |
| 83 | | Любеново пред-Раднево | 35+525 | СБ | Ремонт на хидроизолацията. | кв.м | | | | | 0 | 0 | | | 80 | 20 | 20 |
| 83 | | Любеново пред-Раднево | 36+383 | СТ | Пясъкоструене и боядисване на конструкцията. | кв.м | | | | | 350 | 20 | | | | | 20 |
| 83 | | Раднево-Нова Загора | 45+825 | СТ | Пясъкоструене и боядисване на конструкцията. Възстановяване на пешеходни пътеки | кв.м | | | | | | | 150 | 10 | | | 10 |
| 83 | | Раднево-Нова Загора | 60+680 | СТ | Пясъкоструене и боядисване на конструкцията. Възстановяване на пешеходни пътеки | кв.м | 0 | 0 | 150 | 10 | | | | | | | 10 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №83: | | | | | | | | 205 | 993 | | 20 | | 10 | | 70 | | 1 298 |
| ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №8 И ОТКЛОНЕНИЯТА: | | | | | | | | 358 | 1 083 | | 110 | | 146 | | 245 | | 1 942 |
| ЖП ЛИНИЯ №91: САМУИЛ-СИЛИСТРА | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91 | | Исперих-Дулово | | СБ | Частичен ремонт и фугиране радиета на водостоци на км 31+655, 32+126 и 35+070. | бр. | 0 | 0 | | | | | 3 | 10 | | | 10 |
| 91 | | Дулово-Алфатар | 86+545 | СБ | Ремонт на лагерите на рамковиден стб мост със светъл отвор 19,5 м. | бр. | | | | | | | | | 2 | 6 | 6 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №91: | | | | | | | | 0 | 0 | | 0 | | 10 | | 6 | | 16 |
| ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №9 И ОТКЛОНЕНИЯТА: | | | | | | | | 90 | 152 | | 194 | | 224 | | 96 | | 756 |
| ВСИЧКИ ЖП ЛИНИИ - Изпълнение на ПУРБ 2016-2021 и ПУРН 2016-2021 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |

| ЖПЛ № | Път.№ | Междугарие | КМ | Вид мост | Видове ремонтни работи | Ед. мярка | 2019 год. | | 2020 год. | | 2021 год. | | 2022 год. | | 2023 год. | | Общо хил. 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 | |
| Изпълнение на мерки по Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) 2016-2021 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | | ЖП ЛИНИИ на територията на Източнбеломорски 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. НКЖИ)"; Индикативна стойност - 58 520 лв. <i>Заб.: Преходен обект 2018-2019 г. (10 000 лв. през 2018 г.)</i> | БР. | 1 | 49 | | | | | | | | | | 49 |
| Изпълнение на мерки по Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН) 2016-2021 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | | ЖП ЛИНИИ на територията на Източнбеломорски район | | | Тип мярка: М 32; Наименование на мярката: "Разширяване на „тесните места“ като мостове и др., които водят до подприщване на речния отток"; Описание: "Разширяване на светлия отвор на ж.п. мост над р. Тунджа м/у Калофер и с. Осетеново. Мостът следва да се реконструира и да се добави допълнителен отвор за сметка на насипните конуси (разширение от 5÷10 м)"; Индикативна стойност - 202 170 лв. <i>Заб.: Преходен обект 2018-2019 г. (10 000 лв. през 2018 г.)</i> | БР. | 1 | 192 | | | | | | | | | | 192 |
| | | ЖП ЛИНИИ на територията на Западнбеломорски 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). <i>Заб.: През 2018 г. са заложили 30 000 лв. за обследване на съоръжения по 5-та жп. линия</i> | БР. | | 50 | | | | | | | | | | 50 |
| | | ЖП ЛИНИИ на територията на Западнбеломорски район | | | Тип мярка: М 32; Наименование на мярката: "Разширяване на „тесните места“ като мостове и др., които водят до подприщване на речния отток"; Описание: "Премахване или реконструкция на съоръжения с недостатъчна хидравлична проводимост, които създават подприщване на водните нива в участъка над тях. (Поддръжка мостове)"; Индикативна стойност - 200 000 лв. (по 40 000 лв. годишно). <i>Заб.: Разхода ще се извърши въз основа резултатите от обследването на съоръженията на територията на Западнбеломорски район</i> | БР. | | 67 | | 67 | | 66 | | | | | | 200 |
| ОБЩО ЗА ВСИЧКИ ЖП ЛИНИИ - Изпълнение на ПУРБ 2016-2021 и ПУРН 2016-2021 | | | | | | | | 358 | | 67 | | 66 | | 0 | | 0 | 491 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | 2019 г. | | 2020 г. | | 2021 г. | | 2022 г. | | 2023 г. | ОБЩО |
| ОБЩО ЗА ДП НКЖИ | | | | | | | | 5 056 | | 5 084 | | 3 448 | | 2 678 | | 2 066 | 18 332 | |

ПРОГРАМА
за ремонт на ТУНЕЛИТЕ ПО ОСНОВНИТЕ ЖП ЛИНИИ И ОТКЛОНЕНИЯТА
от жп мрежата на ДП НКЖИ за периода 2019 - 2023 г.

| № по ред | жп л-я | път № | Обща дължина (м) | ВИДОВЕ РЕМОНТНИ РАБОТИ | Ед. М | Общо к-во | 2019 год. | | 2020 год. | | 2021 год. | | 2022 год. | | 2023 год. | | 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 | 18 | |
| ЖП ЛИНИЯ № 16: СЕПТЕМВРИ - ДОБРИНИЦЕ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 16 | | 314 | Ремонт хидроизолация тунел № 32 в междугарието Цветино - Аврамово | м1 | 270 | | | 120 | 30 | 100 | 25 | 50 | 13 | | | 68 | |
| Всичко ЖП ЛИНИЯ № 16: СЕПТЕМВРИ - ДОБРИНИЦЕ: | | | | | | | 0 | 30 | 25 | 13 | 0 | 68 | | | | | | |
| ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 1+2 | 323 | Изграждане "вторична" облицовка и хидроизолация на тунел № 23 в междугарието Кунино - Червен Бряг | М1 | 320 | | | | | 160 | 3 000 | 160 | 3 000 | | | 6 000 | |
| Всичко ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН- | | | | | | | 0 | 0 | 3000 | 3000 | 0 | 6 000 | | | | | | |
| ЖП ЛИНИЯ № 24: ЛОВЕЧ-ТРОЯН | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 24 | | 348 | Заздравяване на пиедритите на тунел № 1 в междугарието Ловеч-Троян | М2 | 1 150 | 575 | 230 | 575 | 230 | | | | | | | 460 | |
| 2 | 24 | | 70 | Изграждане на облицовка от армиран торкрет в тунел № 2А в междугарието Ловеч-Троян | М2 | 850 | | | | | 425 | 170 | 425 | 170 | | | 340 | |
| 3 | 24 | | 316 | Изграждане на облицовка от армиран торкрет в тунел № 3 в междугарието Ловеч-Троян | М2 | 850 | | | | | 425 | 170 | 425 | 170 | | | 340 | |
| Всичко ЖП ЛИНИЯ № 24: ЛОВЕЧ-ТРОЯН: | | | | | | | 230 | 230 | 340 | 340 | 0 | 1 140 | | | | | | |
| ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ТУЛОВО-ДЪБОВО-ЗИМНИЦА и КОМУНАРИ-СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 3* | | 1 850 | Етап 2 основен ремонт на тунел № 9 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, осветление, вентилация, пожарообезопасяване, надзор | М1 | 1 850 | | | | | 1 850 | 3 000 | | | | | 3 000 | |
| 7 | 3* | | 367 | Етап 2 основен ремонт на тунели № 4, 5,6 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, надзор | М1 | 367 | | | | | 367 | 1 200 | | | | | 1 200 | |
| 8 | 3* | | 500 | Етап 2 основен ремонт на тунели №№ 1, 2 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, надзор | М1 | 500 | | | | | | 500 | 1 600 | | | | 1 600 | |
| 9 | 3 | | 185 | Облицоване на необлицованите кампади на тунел № 14 в междугарието Чумерна - Гавраилово и постигане на строителен габарит 1-СМ 2 | М1 | 71 | | | | | 71 | 1 000 | | | | | 1 000 | |
| 10 | 3 | | 254 | Тунел 1 Завет-Дъскотна – изграждане на подпорна стена към крилото на портал №2- ляво– Н=2,00 m;L=3,00 m | м2 | 6 | | | | | | | 6 | 20 | | | 20 | |
| 11 | 3 | | 345 | Тунел 2 Завет-Дъскотна – възстановяване на ел. осветителна система | м1 | 345 | | | | | | | 345 | 40 | | | 40 | |
| Всичко ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ТУЛОВО-ДЪБОВО-ЗИМНИЦА и | | | | | | | 0 | 0 | 5200 | 1660 | 0 | 6 860 | | | | | | |
| ЖП ЛИНИЯ № 4: РУСЕ (Държавна граница с Република Румъния) ГОРНА ОРЯХОВИЦА -ДЪБОВО и ТУЛОВО - СТАРА ЗАГОРА и МИХАЙЛОВО - | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 4 | | 764 | Обрушване и Укрепване на необлицовани кампади в тунел № 11 в междугарие – Радевци - Кръстец | М2 | 7 200 | 720 | 288 | 1 440 | 576 | 1 440 | 576 | 1 440 | 576 | | | 2 016 | |
| 2 | 4 | | 671 | Укрепване на 27 бр.кампади в тунел № 19 в междугарие – Радевци - Кръстец | М2 | 2 400 | | | 600 | 240 | 600 | 240 | 600 | 240 | | | 720 | |
| 3 | 4 | | 1 101 | Пожарообезопасяване на тунел № 23 в междугарие Радунци-Дъбово при портал страна Радунци, осветление | М1 | 1 101 | | | | | 1 101 | 1 000 | | | | | 1 000 | |
| 4 | | | 1 100 | Ремонт железен път с изграждане на дънна плоча с L = 1100 м в тунел № 1 в междугарие Мост - Кърджали | М1 | 1 100 | 500 | 1 500 | | | | | | | | | 1 500 | |
| 4 | 4 | | | Пожарообезопасяване тунел № 1 в междугарие Мост - Кърджали при портал страна Мост, осветление | М1 | 1 100 | | | 1 100 | 1 000 | | | | | | | 1 000 | |
| 4 | | | | Възстановяване на хидроизолацията на тунел № 1 Мост - Кърджали | М1 | 1 100 | 1 100 | 1 000 | | | | | | | | | | 1 000 |
| 4 | | | | Възстановяване на отводнителната система на тунел № 1 Мост - Кърджали | М1 | 2 000 | | | | | | | | | | | | 0 |
| 5 | 4 | | 50 | Удължаване нан подпорната стена в дясно по км на тунел № 1 при портал № 2 от км 57+915 до км 57+965 - 50 метра в междугарието Мост - Кърджали | М2 | 150 | | | | | | | 150 | 90 | | | 90 | |
| 6 | 4 | | 60 | Обрушване и укрепване на необлицован тунел № 5 в междугарието Момчилгрд - Подкова | М2 | 900 | | | | | 900 | 360 | | | | | 360 | |
| Всичко ЖП ЛИНИЯ № 4: РУСЕ (Държавна граница с Република Румъния) ГОРНА ОРЯХОВИЦА-ДЪБОВО и ТУЛОВО-СТАРА ЗАГОРА и МИХАЙЛОВО-ДИМИТРОВГРАД-ПОДКОВА: | | | | | | | 2788 | 1816 | 2176 | 906 | 0 | 7 686 | | | | | | |

ПРОГРАМА
за укрепване на "СЛАБИТЕ МЕСТА" ПО ЖП ЛИНИИТЕ от мрежата на ДП НКЖИ за периода 2019 - 2023 г.

| № по ред | междугарие | от км | до км | Необходими видове ремонтни работи | ед. м-ка | 2019 г. | | 2020 г. | | 2021 г. | | 2022 г. | | 2023 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 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 29 |
| ЖП ЛИНИЯ № 16: СЕПТЕМВРИ - ДОБРИНИЦЕ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Варвара - Долене | 6+325 | 6+355 | Мехазирано почистване на свлечена земна маса и извозване на депо | куб.м | | | | | | | 400 | 10 | | | 10 |
| 2 | Варвара - Долене | 7+760 | 7+815 | Обрушване изветрели скални маси и замреждане | кв.м | | | | | | | 600 | 30 | | | 30 |
| 3 | Варвара - Долене | 8+170 | 8+300 | Почистване /оформяне/канавки и извозване земна маса | куб.м | | | | | | | | | 30 | 5 | 5 |
| 4 | Варвара - Долене | 8+920 | 8+970 | Почистване /оформяне/канавки и извозване земна маса | куб.м | | | | | 15 | 1 | | | | | 1 |
| 5 | Варвара - Долене | 9+160 | 9+200 | Обрушване изветрели скални маси | кв.м | | | | | | | | | 1200 | 5 | 5 |
| 6 | Варвара - Долене | 12+250 | 12+350 | Обрушване изветрели скални маси и замреждане | кв.м | 1000 | 20 | | | | | | | | | 20 |
| 7 | Варвара - Долене | 13+460 | 13+490 | Обрушване изветрели скални маси | кв.м | | | 900 | 4 | | | | | | | 4 |
| 8 | Варвара - Долене | 15+448 | 15+463 | Направа подпорна джоб - стена | м | | | 15 | 15 | | | | | | | 15 |
| 9 | Варвара - Долене | 15+710 | 15+735 | Обрушване изветрели скални маси | кв.м | 625 | 2 | | | | | | | | | 2 |
| 10 | Долене - Костандово | 21+465 | 21+475 | Направа подпорна джоб - стена | м | | | | | 10 | 10 | | | | | 10 |
| 11 | Велинград - Цветино | 47+780 | 47+815 | Обрушване изветрели скални маси и замреждане | кв.м | 1050 | 30 | | | | | | | | | 30 |
| 12 | Аврамово - Якоруда | 79+450 | 79+515 | Обрушване изветрели скални маси и замреждане | кв.м | | | | | | | | | 1700 | 36 | 36 |
| 13 | Якоруда - Белица | 97+500 | 97+600 | Обрушване на изветрели скални маси | кв.м | | | | | | | | | 2500 | 15 | 15 |
| 14 | Якоруда - Белица | 97+270 | 97+300 | Обрушване изветрели скални маси и замреждане | кв.м | | | 800 | 17 | | | | | | | 17 |
| 15 | Якоруда - Белица | 97+350 | 97+370 | Обрушване изветрели скални маси и замреждане | кв.м | | | | | 875 | 19 | | | | | 19 |
| 16 | Якоруда - Белица | 97+410 | 97+470 | Обрушване изветрели скални маси и замреждане | кв.м | | | | | | | 1200 | 27 | | | 27 |
| 17 | Якоруда - Белица | 97+615 | 97+650 | Обрушване изветрели скални маси и замреждане | кв.м | | | | | | | | | 875 | 19 | 19 |
| 18 | Белица - Разлог | 104+840 | 104+900 | Обрушване на изветрели скални маси | кв.м | | | | | | | | | 1200 | 5 | 5 |
| 19 | Белица - Разлог | 105+900 | 106+000 | Обрушване на изветрели скални маси | кв.м | | | | | 2000 | 8 | | | | | 8 |
| 20 | Белица - Разлог | 106+300 | 106+400 | Обрушване на изветрели скални маси | кв.м | | | | | | | 2000 | 8 | | | 8 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 16 | | | | | | | 52 | | 36 | | 38 | | 75 | | 85 | 286 |
| ЖП ЛИНИЯ № 18: СТАМБОЛИЙСКИ - ПЕЩЕРА | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Стамболийски - Брацигово | 8+100 | 8+150 | Обрушване изветрели скални маси и замреждане | кв.м | | | 1000 | 24 | | | | | | | 24 |
| 2 | Стамболийски - Брацигово | 9+000 | 9+200 | Обрушване изветрели скални маси и замреждане | кв.м | | | | | | | | | 1000 | 24 | 24 |
| 3 | Стамболийски - Брацигово | 21+100 | 21+300 | Обрушване изветрели скални маси и замреждане | кв.м | | | | | 1000 | 24 | | | | | 24 |
| 4 | Брацигово - Пещера | 24+800 | 25+100 | Обрушване изветрели скални маси и замреждане | кв.м | | | | | | | 1000 | 24 | | | 24 |
| 5 | Брацигово - Пещера | 25+500 | 25+800 | Обрушване изветрели скални маси и замреждане | кв.м | 1000 | 24 | | | | | | | | | 24 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 18 | | | | | | | 24 | | 24 | | 24 | | 24 | | 24 | 120 |
| ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ - ГОРНА ОРЯХОВИЦА - КАСПИЧАН - СИНДЕЛ - ВАРНА | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Реброво - Своге | 28+050 | 28+150 | Укрепване | кв.м | 150 | 85 | | | | | | | | | 85 |
| 2 | Реброво - Своге п2 | 28+800 | 29+000 | Обрушване, замреждане | кв.м | 3 000 | 70 | | | | | | | | | 70 |
| 3 | Реброво - Своге п2 | 30+350 | 30+450 | Укрепване на свлачище - проектиране и изпълнение | м | | | | | | | 200 | 450 | | | 450 |
| 4 | Реброво - Своге п2 | 32+000 | 32+030 | Обрушване, замреждане, укрепване | кв.м | | | | | | | | | 1 000 | 45 | 45 |
| 5 | Своге - Бов, път 1 | 41+200 | 41+500 | Обрушване, укрепване и замреждане | кв.м | | | 1 500 | 40 | | | | | | | 40 |
| 6 | гара Бов, път 1 | 42+250 | 42+270 | Обрушване, пломби | кв.м | | | | | 2 000 | 30 | | | | | 30 |
| 7 | Бов - Лакатник, п2 | 46+500 | 47+100 | Обрушване и укрепване | кв.м | 2 000 | 40 | | | | | | | | | 40 |
| 8 | Лакатник - Левище, път 1 | 51+800 | 52+300 | Джоб стена | м | | | | | | | | | 500 | 250 | 250 |
| 9 | Лакатник - Левище, път 1 | 54+500 | 54+730 | Обрушване и укрепване | кв.м | | | | | 3 000 | 60 | | | | | 60 |
| 10 | Левище - Елисейна, път 1 | 59+800 | 60+100 | Обрушване и укрепване | кв.м | | | | | | | 1 000 | 20 | | | 20 |
| 11 | гара Лакатник, път 1 | 48+650 | 48+987 | Надзидане на подпорна стена - по проект | м | 337 | 50 | | | | | | | 337 | 300 | 350 |
| 12 | гара Бов, път 1 | 42+250 | 42+270 | Обрушване, пломби | кв.м | | | 1000 | 10 | | | | | | | 10 |

| № по ред | междугарие | от км | до км | Необходими видове ремонтни работи | ед. м-ка | 2019 г. | | 2020 г. | | 2021 г. | | 2022 г. | | 2023 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 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 29 |
| 13 | Зверино-Елисейна, път 2 | 67+050 | 67+130 | Надзидване на подпорна стена - по проект./80 м х 0.60 и 320 м2 армиран торкрет бетон/ | м | 80 | 100 | | | | | | | | | 100 |
| 14 | Зверино-Елисейна, път 2 | 68+070 | 68+150 | Надзидване на подпорна стена - по проект./80 м х 0.60 и 320 м2 армиран торкрет бетон/ | м | | | | | | | 80 | 100 | | | 100 |
| 15 | Зверино - Ребърково, път 2 | 71+639 | 71+714 | Обрушване и укрепване на откос | м | | | 500 | 10 | | | | | | | 10 |
| 16 | Зверино - Ребърково, п 1 и 2 | 76+216 | 76+420 | Обрушване, пломби | кв.м | | | | | | | 2000 | 50 | | | 50 |
| 17 | Зверино - Ребърково, п 1 и 2 | 77+525 | 77+870 | Обрушване, пломби и анкери | кв.м | | | | | | | 2000 | 60 | | | 60 |
| 18 | Ребърково - Мездра юг, п 2 | 71+700 | 71+765 | Укрепване на откоса чрез подпорно съоръжение тип армиран насип | бр. | 1 | 200 | | | | | | | | | 200 |
| 19 | Попово - Дралфа - път 2 | 361+300 | 361+600 | Укрепване откосите на изкоп | м | 300 | 2000 | | | | | | | | | 2 000 |
| 20 | Дралфа - Търговище - п 1 и 2 | 372+800 | 373+200 | Укрепване откосите на изкоп | м | | | | | 800 | 2400 | | | | | 2 400 |
| 21 | Дралфа - Търговище - п 1 и 2 | 380+950 | 381+100 | Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на слягащ насип | м | 150 | 200 | | | | | | | 150 | 600 | 800 |
| 22 | Хан Крум - Шумен - п 1 и 2 | 425+600 | 426+300 | Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на слягащ насип | м | | | 1 400 | 3200 | | | | | | | 3 200 |
| 23 | Шумен -Мътница- п 2 | 436+500 | 437+300 | Изпълнение на укрепителни работи и отводняване на свлачище | м | 800 | 3 000 | | | | | | | | | 3 000 |
| 24 | Мътница - Каспичан - п 1 и 2 | 455+800 | 455+900 | Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на слягащ насип | м | | | | | | | 200 | 500 | | | 500 |
| 25 | Белослав - Езерово | 527+400 | 528+400 | Обрушване на оголени камъни, редовно почистване на канавките. Изграждане на канавка с коритообразни елементи тип ЛПС | куб.м | 20 | 6 | 20 | 6 | 20 | 6 | 20 | 6 | 20 | 6 | 30 |
| ОБЩО ЖП ЛИНИЯ №2 | | | | | | | 5 751 | | 3 266 | | 2 496 | | 1 186 | | 1 201 | 13 900 |
| ЖП ЛИНИЯ № 24: СВИЦОВ - ЛЕВСКИ - ТРОЯН | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 - Троян | 96+100 | 96+420 | обрушване, замрежаване | кв.м | 20000 | 400 | | | | | | | | | 400 |
| 3 | Ловеч - Троян | 106+500 | 107+800 | обрушване, замрежаване | кв.м | | | | | 10550 | 211 | | | | | 211 |
| 4 | Ловеч - Троян | 106+500 | 107+800 | обрушване | кв.м | | | | | | | 5580 | 112 | | | 112 |
| 5 | Ловеч - Троян | 98+950 | 99+000 | обрушване, замрежаване | кв.м | | | 500 | 10 | | | | | | | 10 |
| 6 | Ловеч - Троян | 105+900 | 106+20 | обрушване, замрежаване | кв.м | | | | | | | | | 3000 | 60 | 60 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №24 | | | | | | | 400 | | 90 | | 211 | | 112 | | 60 | 873 |
| ЖП ЛИНИЯ № 26: ШУМЕН-КОМУНАРИ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Шумен-Смядово | 4+900 | 5+100 | Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на слягащ насип | м | | | 200 | 800 | | | | | | | 800 |
| 2 | Шумен-Смядово | 18+500 | 21+500 | Направа на дренаж и постаяне на отводнителни канавки от дясно | м | | | | | 2000 | 1050 | | | | | 1 050 |
| 3 | Смядово-Комунари | 27+500 | 27+600 | Обрушване и укрепване откосите на изкоп | м | | | | | | | 200 | 2000 | | | 2 000 |
| 4 | Смядово-Комунари | 30+150 | 30+200 | Обрушване и укрепване откосите на изкоп | м | | | | | | | | | 100 | 1000 | 1 000 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №26 | | | | | | | 0 | | 800 | | 1 050 | | 2 000 | | 1 000 | 4 850 |
| ЖП ЛИНИЯ № 28: РАЗДЕЛНА - ДОБРИЧ - КАРДАМ ГРАНИЦА | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Добрич - Добрич север | 68+200 | 68+500 | Укрепване на слабо място. | бр. | 1 | 400 | 1 | | | | | | | | 400 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №28: | | | | | | | 400 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | 400 |
| ЖП ЛИНИЯ № 3: ИЛИЯНЦИ -КАРЛОВО - ТУЛОВО - ДЪБОВО - ЗИМНИЦА и КАРНОБАТ - КОМУНАРИ - СИНДЕЛ - ВАРНА ФЕРИБОТНА | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Макоцево - Долно Камарци | 52+220 | 53+200 | Изграждане на укрепителни съоръжения | бр | | | 5 | 6 500 | 5 | 6 500 | | | | | 13 000 |
| 2 | БТВ - Свж | 158+150 | 158+260 | Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки | кв.м | | | | | 500 | 5 | | | | | 5 |
| 3 | БТВ - Свж | 159+170 | 159+400 | Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки | кв.м | | | 1 000 | 10 | | | | | | | 10 |
| 4 | БТВ - Свж | 159+290 | 159+410 | Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки | кв.м | 1 000 | 10 | | | | | | | | | 10 |
| 5 | БТВ - Свж | 160+290 | 160+450 | Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки | кв.м | | | | | | | 500 | 5 | | | 5 |
| 6 | БТВ - 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 |

| № по ред | междугарие | от км | до км | Необходими видове ремонтни работи | ед. м-ка | 2019 г. | | 2020 г. | | 2021 г. | | 2022 г. | | 2023 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 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 29 |
| 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 | 1 000 | 10 | | | | | | | | | 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 укрепване с "Тензар-мрежи" и залесяване | куб.м | 600 | 6 | | | | | | | | | 6 |
| 13 | Дъскотна - Търнак | 61+900 | 62+100 | Обрушване на откриващи се скали и почистване на канавката | куб.м | | | 600 | 6 | | | | | | | 6 |
| 14 | Дъскотна - Търнак | 66+500 | 66+600 | Обрушване на откриващи се скали | куб.м | | | | | 300 | 3 | | | | | 3 |
| 15 | Дъскотна - Търнак | 66+900 | 67+200 | Обрушване на откриващи се скали | куб.м | 600 | 6 | | | | | | | | | 6 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3 | | | | | | | 38 | | 6 521 | | 6 518 | | 10 | | 5 | 13 092 |
| ЖП ЛИНИЯ № 4 : РУСЕ - ПОДКОВА | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Борово - Моруница | 63+900 | 64+000 | Обрушване изветрели скални маси | м | | | | | | | 100 | 20 | | | 20 |
| 2 | Крс - Рдц | 201+590 | 201+700 | Обрушване | кв.м | 600 | 6 | | | | | | | | | 6 |
| 3 | Крс - Рдц | 202+130 | 202+260 | Обрушване | кв.м | | | 600 | 6 | | | | | | | 6 |
| 4 | Крс - Рдц | 203+100 | 203+200 | Обрушване | кв.м | | | | | 600 | 6 | | | | | 6 |
| 5 | Крс - Рдц | 204+440 | 204+670 | Обрушване | кв.м | | | | | | | 1 200 | 12 | | | 12 |
| 6 | Крс - Рдц | 207+730 | 207+900 | Обрушване | кв.м | | | | | | | | | 1 000 | 10 | 10 |
| 7 | Крс - Рдц | 210+480 | 210+600 | Обрушване | кв.м | 600 | 6 | | | | | | | | | 6 |
| 8 | Крс - Рдц | 210+720 | 210+900 | Обрушване | кв.м | | | 600 | 6 | | | | | | | 6 |
| 9 | Рдц - Дбв | 217+900 | 218+000 | Обрушване | кв.м | | | | | 600 | 6 | | | | | 6 |
| 10 | Рдц - Дбв | 221+310 | 221+450 | Обрушване | кв.м | | | | | | | 600 | 6 | | | 6 |
| 11 | Рдц - Дбв | 221+940 | 222+080 | Обрушване | кв.м | | | | | | | | | 500 | 5 | 5 |
| 12 | Рдц - Дбв | 222+850 | 222+950 | Обрушване | кв.м | | | | | | | 600 | 6 | | | 6 |
| 13 | Рдц - Дбв | 224+450 | 224+500 | Обрушване | кв.м | | | | | | | | | 200 | 2 | 2 |
| 14 | Горна Оряховица - Самоводене | 125+340 | 125+55 | Стоманоторкрет | кв.м | | | | | | | 2 100 | 378 | | | 378 |
| 15 | Гара Велико Търново | 133+850 | 134+05 | Стоманобетонна стена (пломба) | кв.м | | | | | 1 200 | 1 440 | | | | | 1 440 |
| 16 | Велико Търново - Дебелец | 135+250 | 135+35 | Полагане предпазни мрежи | кв.м | 1 200 | 23 | 1 200 | 23 | | | | | | | 46 |
| 17 | Соколово - Дряново | 149+010 | 149+07 | Полагане предпазни мрежи | кв.м | | | | | | | 720 | 14 | | | 14 |
| 18 | Соколово - Дряново | 153+280 | 153+32 | Полагане предпазни мрежи | кв.м | | | | | | | 800 | 17 | | | 17 |
| 19 | Дряново - Царева ливада | 161+660 | 161+76 | Полагане предпазни мрежи | кв.м | | | | | | | | | 1 900 | 36 | 36 |
| 20 | Царева ливада - Трявна | 170+140 | 170+92 | Полагане предпазни мрежи | кв.м | 2 580 | 50 | | | | | | | | | 50 |
| 21 | Трявна - Плачковци | 176+100 | 176+30 | Стоманобетонна подпорна стена | кв.м | | | 200 | 360 | | | | | | | 360 |
| 22 | Плачковци-Радевци | 185+900 | 186+71 | Укрепване с мрежи | кв.м | | | | | | | 8 100 | 729 | | | 729 |
| 23 | Радевци - Кръстец | 193+130 | 194+15 | Укрепване с мрежи | кв.м | | | | | 4 200 | 380 | | | | | 380 |
| 24 | Царева ливада - Габрово | 0+000 | 17+000 | Обрушване по опис | кв.м | | | 3 600 | 40 | | | | | | | 40 |
| 25 | Велико Търново - Дебелец | 139+200 | 139+30 | Подпорна стена | кв.м | | | | | 300 | 360 | | | | | 360 |
| 26 | Соколово - Дряново | 147+210 | 147+31 | Укрепване с мрежи | кв.м | | | 2 100 | 189 | | | | | | | 189 |
| 27 | Дряново - Царева ливада | 158+100 | 158+50 | Облицоване предпазен канал | кв.м | | | | | | | 400 | 48 | | | 48 |
| 28 | Царева ливада - Трявна | 173+400 | 173+48 | Укрепване с мрежи | кв.м | | | | | | | | | 1 920 | 173 | 173 |
| 29 | Плачковци - Радевци | 188+025 | 188+07 | Полагане предпазни мрежи | кв.м | 600 | 15 | | | | | | | | | 15 |
| 30 | Царева ливада - Габрово | 0+000 | 17+000 | Обрушване по опис | кв.м | 500 | 5 | 500 | 5 | 500 | 5 | 500 | 5 | 500 | 5 | 25 |
| 31 | Соколово - Дряново | 156+800 | 156+92 | Стоманобетонна подпорна стена | кв.м | | | | | | | | | 360 | 648 | 648 |
| 32 | Царева ливада - Трявна | 175+100 | 175+35 | Стоманобетонна подпорна стена | кв.м | | | | | | | 1 200 | 1 440 | | | 1 440 |
| 33 | Радевци - Кръстец | 195+150 | 195+27 | Укрепване с мрежи | кв.м | | | 1 875 | 168 | | | | | | | 168 |
| 34 | Тлв - Зо | 231+800 | 231+900 | Обрушване | кв.м | 500 | 5 | | | | | | | | | 5 |
| 35 | Тлв - Зо | 235+000 | 235+050 | Обрушване | кв.м | 500 | 5 | | | | | | | | | 5 |
| 36 | Тлв - Зо | 236+500 | 236+600 | Обрушване | кв.м | | | 200 | 3 | | | | | | | 3 |

| № по ред | междугарие | от км | до км | Необходими видове ремонтни работи | ед. м-ка | 2019 г. | | 2020 г. | | 2021 г. | | 2022 г. | | 2023 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 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 29 |
| 37 | Чм - Гав | 274+600 | 275+300 | Обрушване | кв.м | 700 | 7 | | | | | 700 | 7 | | | 14 |
| 38 | Дмл - Баня | 41+600 | 43+300 | Обрушване | кв.м | | | 1 500 | 20 | 1 500 | 20 | 1 500 | 20 | 1 500 | 20 | 80 |
| 39 | Хасково - Книжовник | 30+270 | 30+310 | Направа на прорези вляво по километража - 5 броя | м | | | 40 | 32 | | | | | | | 32 |
| 40 | Момчилград - Подкова | 115+930 | 116+250 | Обрушване вляво по километража и извозване скална маса вляво по километража | кв.м | | | 4 520 | 45 | | | | | | | 45 |
| 41 | Момчилград - Подкова | 116+050 | 116+200 | Замрежване на скални откоси | кв.м | | | 4 500 | 90 | | | | | | | 90 |
| 42 | Момчилград - Подкова | 116+160 | 116+250 | Възстановяване на гардбаластова стрена | м | | | 90 | 27 | | | | | | | 27 |
| 43 | Момчилград - Подкова | 116+160 | 116+250 | Механично почистване на отводнителен канал | м | 90 | 28 | | | | | | | | | 28 |
| 44 | Мост - Кърджали | 63+000 | 63+220 | Обрушване вляво, извозване скална маса и замрежване в ляво и вдясно по километража. | кв.м | | | | | 3 300 | 76 | | | | | 76 |
| 45 | Мост - Кърджали | 63+330 | 63+380 | Обрушване вляво по километража, замрежване и извозване скална маса | кв.м | | | | | | | 500 | 12 | | | 12 |
| 46 | Мост - Кърджали | 63+425 | 63+475 | Обрушване вляво по километража, замрежване и извозване скална маса | кв.м | | | 400 | 10 | | | | | | | 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 замрежване вдясно по километража | кв.м | | | | | | | | | 2 000 | 50 | 50 |
| 49 | Мост - Кърджали | 70+370 | 70+450 | Обрушване, извозване скална маса и замрежване вляво и вдясно по километража | кв.м | | | | | 880 | 18 | | | | | 18 |
| 50 | Мост - Кърджали | 71+100 | 71+300 | Обрушване, извозване скална маса и замрежване вляво и вдясно по километража | кв.м | | | | | | | 6 000 | 140 | | | 140 |
| 51 | Хасково - Книжовник | 29+180 | 29+230 | Направа на прорези вляво по километража - 5 броя | м | | | | | 50 | 40 | | | | | 40 |
| 52 | Хасково - Мост | 29+500 | 29+550 | Направа на прорези вляво и вдясно по километража - 10 броя | м | | | | | | | 100 | 80 | | | 80 |
| 53 | Хасково - Мост | 39+990 | 40+050 | Проектиране и заздравяване на слабо място | м | | | | | | | | | 60 | 90 | 90 |
| 54 | Мост - Кърджали | 65+500 | 65+525 | Обрушване, извозване скална маса вляво по километража | кв.м | 250 | 3 | | | | | | | | | 3 |
| 55 | Мост - Кърджали | 65+550 | 65+570 | Обрушване, извозване скална маса вляво по километража | кв.м | | | 160 | 2 | | | | | | | 2 |
| 56 | Мост - Кърджали | 65+625 | 65+740 | Обрушване, извозване скална маса вляво по километража | кв.м | | | | | 460 | 5 | | | | | 5 |
| 57 | Мост - Кърджали | 65+775 | 65+850 | Обрушване, извозване скална маса вляво по километража | кв.м | | | | | | | 375 | 4 | | | 4 |
| 58 | Мост - Кърджали | 65+975 | 66+025 | Обрушване, извозване скална маса вляво и вдясно по километража | кв.м | | | | | | | 750 | 8 | | | 8 |
| 59 | Момчилград - Подкова | 112+000 | 113+000 | Обрушване и замрежване вляво по километража и над портали 1 и 2 на тунел 5 | кв.м | | | | | 4 000 | 80 | | | | | 80 |
| 60 | Мост - Кърджали | 72+200 | 72+400 | Обрушване, извозване скална маса и замрежване вдясно по километража | кв.м | 6 000 | 140 | | | | | | | | | 140 |
| 61 | Мост - Кърджали | 72+550 | 72+700 | Обрушване, извозване скална маса и замрежване вляво и вдясно по километража | кв.м | | | | | | | 2 250 | 52 | | | 52 |
| 62 | Мост - Кърджали | 73+200 | 73+750 | Обрушване, извозване скална маса и замрежване вдясно по километража | кв.м | | | | | 1 200 | 28 | | | | | 28 |
| 63 | Мост - Кърджали | 73+830 | 73+930 | Обрушване, извозване скална маса и замрежване вдясно по километража и над портал 1 на тунел 4 | кв.м | 600 | 14 | | | | | | | | | 14 |
| 64 | Мост - Кърджали | 74+320 | 74+440 | Обрушване, извозване скална маса и замрежване вдясно по километража | кв.м | | | | | | | | | 1 200 | 28 | 28 |
| 65 | Момчилград - Подкова | 103+930 | 104+030 | Обрушване, извозване скална маса и замрежване вляво по километража | кв.м | | | 1 000 | 23 | | | | | | | 23 |
| 66 | Момчилград - Подкова | 104+750 | 104+900 | Обрушване, извозване скална маса и замрежване вляво по километража | кв.м | | | | | | | 1 500 | 35 | | | 35 |
| 67 | Момчилград - Подкова | 104+950 | 105+020 | Обрушване, извозване скална маса и замрежване вляво по километража | кв.м | | | | | | | | | 1 400 | 32 | 32 |
| 68 | Момчилград - Подкова | 112+798 | 112+858 | Обрушване, извозване скална маса и замрежване в тунел 5 | кв.м | 400 | 9 | | | | | | | | | 9 |

| № по ред | междугарие | от км | до км | Необходими видове ремонтни работи | ед. м-ка | 2019 г. | | 2020 г. | | 2021 г. | | 2022 г. | | 2023 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 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 29 |
| 69 | Мост - Кърджали | 60+990 | | Преоткосиране терена над портал 2 на тунел 2 | кв.м | | | 300 | 12 | | | | | | | 12 |
| 70 | Кърджали - Момчилград | 94+450 | 94+650 | Обрушване, извозване скална маса вляво и вдясно по километража | кв.м | | | 5 600 | 56 | | | | | | | 56 |
| 71 | Кърджали - Момчилград | 96+200 | 96+700 | Обрушване, извазване скална маса и замрежване вляво по километража | кв.м | | | | | 5 000 | 115 | | | 5 000 | 115 | 230 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №4 | | | | | | | 341 | | 1 117 | | 2 579 | | 3 033 | | 1 214 | 8 284 |
| ЖП ЛИНИЯ № 5: СОФИЯ - ВЛАДАЯ - РАДОМИР - ДУПНИЦА - КУЛАТА | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Дяково - Дупница | 81+900 | 82+050 | Направа подпорна стена | м | | | | | | | 100 | 200 | | | 200 |
| 2 | Дяково - Дупница | 82+800 | 82+900 | Направа подпорна стена | м | | | | | | | | | 100 | 200 | 200 |
| 3 | Ген. Тодоров - Кулата | 202+250 | 202+65 | Направа подпорна стена | м | | | 400 | 800 | | | | | | | 800 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №5 | | | | | | | 0 | | 800 | | 0 | | 200 | | 200 | 1 200 |
| 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 | 1200 | | | | | | | | | 1 200 |
| 2 | Храбърско - Разменна | 26+140 | 26+210 | Укрепване на нестабилен откос | м | 7 | 250 | | | | | | | | | 250 |
| 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 |
| 5 | Размена - ПРР | 45+000 | 45+150 | Укрепване на земно платно | м | 150 | 10 | | | | | | | | | 10 |
| 6 | Размена - ПРР | 48+860 | 51+000 | Укрепване на земно платно | м | | | 140 | 10 | | | | | | | 10 |
| 7 | Радомир - Ал. Димитров | 7+550 | 8+400 | Отводняване изграждане на нов насип | м | | | | | 850 | 50 | | | | | 50 |
| 8 | Кюстендил - Гюешево | 64+200 | 64+800 | Направа подпорна стена | м | | | | | | | 600 | 1200 | | | 1 200 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №6 | | | | | | | 1 460 | | 12 | | 54 | | 1 200 | | 0 | 2 726 |
| ЖП ЛИНИЯ № 7: МЕЗДРА-ВИДИН | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Орещец - Димово | 133+560 | 133+800 | Укрепване на свлачище - изготвяне проекти изпълнение. | бр. | | | | | 1 | 85 | 1 | 850 | | | 935 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №7 | | | | | | | 0 | | 0 | | 85 | | 850 | | 0 | 935 |
| ЖП ЛИНИЯ № 81:ФИЛИПОВО - ПАНАГОРИЩЕ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Съединение - Панагорище | 55+850 | 56+000 | Обрушване изветрели скални маси и замрежване | кв.м | 1000 | 23 | | | | | | | | | 23 |
| 2 | Съединение - Панагорище | 61+500 | 62+000 | Обрушване изветрели скални маси и замрежване | кв.м | | | | | 2000 | 46 | 2000 | 46 | | | 92 |
| 3 | Съединение - Панагорище | 62+100 | 62+300 | Обрушване изветрели скални маси и замрежване | кв.м | | | | | 1000 | 23 | | | | | 23 |
| 4 | Съединение - Панагорище | 62+400 | 62+900 | Обрушване изветрели скални маси и замрежване | кв.м | | | | | | | | | 3000 | 69 | 69 |
| 5 | Съединение - Панагорище | 64+000 | 64+200 | Обрушване изветрели скални маси и замрежване | кв.м | | | | | | | 1500 | 35 | | | 35 |
| 6 | Съединение - Панагорище | 64+600 | 64+700 | Обрушване изветрели скални маси и замрежване | кв.м | | | | | | | | | 1000 | 23 | 23 |
| 7 | Съединение - Панагорище | 54+422 | | Обрушване изветрели скални маси и замрежване над изхода на тунел №1 | кв.м | 1000 | 23 | | | | | | | | | 23 |
| ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 81 | | | | | | | 46 | | 0 | | 69 | | 81 | | 92 | 288 |
| ЖПЛИНИЯ № 91 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Алфатар - Силистра | 105+200 | 105+400 | Укрепване изтичащ насип | м | | | 200 | 400 | | | | | | | 400 |
| 2 | Алфатар - Силистра | 108+700 | 109+100 | Укрепване на свличащ 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 | | | | | | | 0 | | 400 | | 120 | | 20 | | 20 | 560 |
| ВСИЧКИ ЖП ЛИНИИ-МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ПРЕЛЕЗНИ НАСТИЛКИ | | | | | | | | | | | | | | | | |

| № по ред | междугарие | от км | до км | Необходими видове ремонтни работи | ед. м-ка | 2019 г. | | 2020 г. | | 2021 г. | | 2022 г. | | 2023 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 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 29 | |
| 1 - 91 | Главни жп линии и Отклонения | | | Доставка на еластични прелезни настилки за 100 жп прелеза (около 1100 линейни метра) | м | 300 | 2 160 | 270 | 1 944 | 240 | 1 728 | 150 | 1 080 | 140 | 1 008 | 7 920 | |
| | | | | Монтаж на еластични прелезни настилки на 100 жп прелеза | м | 300 | 330 | 270 | 297 | 240 | 264 | 150 | 165 | 140 | 154 | 1 210 | |
| ОБЩО ЗА МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ПРЕЛЕЗНИ НАСТИЛКИ: | | | | | | | 2 490 | | 2 241 | | 1 992 | | 1 245 | | 1 162 | 9 130 | |
| ШУМОЗАЩИТНИ СЪОРЪЖЕНИЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 - 91 | Главни жп линии и Отклонения | | | Проектиране и строителство на шумозащитни съоръжения при обоснована необходимост в големите агломерации | м | 2000 | 1 200 | 2000 | 1 200 | 2000 | 1 200 | 1000 | 600 | 1000 | 600 | 4 800 | |
| ВСИЧКО ЗА МРЕЖАТА НА ДП НКЖИ | | | | | | | | | 12 202 | | 16 507 | | 16 436 | | 10 636 | 5 663 | 61 444 |

**ПРОГРАМА
ЗА РЕМОТ 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 2019 - 2023 г.**

в млн. лв.

| № | Наименование на разхода | Стойност | | | | | Общо |
|------------------------------------|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | |
| <i>a</i> | <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> | <i>7</i> |
| 1 | Среден ремонт на хопердозаторни вагони | 2,920 | 3,134 | 2,923 | 0,000 | 2,408 | 11,385 |
| 2 | Среден ремонт на жилищни вагони | 0,712 | 0,400 | 0,180 | 0,180 | 0,180 | 1,652 |
| 3 | Среден ремонт на платформени вагони | 0,500 | 0,500 | 0,500 | 0,250 | 0,250 | 2,000 |
| 4 | Доставка на резервни части за вагони | 0,300 | 0,300 | 0,300 | 0,300 | 0,300 | 1,500 |
| 5 | Среден ремонт на вагонетки | 0,240 | 0,240 | 0,300 | 0,300 | 0,300 | 1,380 |
| 6 | Абонаментна такса и резервни части за повдигателни съоръжения | 0,180 | 0,200 | 0,200 | 0,220 | 0,220 | 1,020 |
| 7 | Абонаментна такса и резервни части за асансьори | 0,040 | 0,045 | 0,050 | 0,050 | 0,050 | 0,235 |
| 8 | Доставка на нови жп влекачи | 15,500 | 15,500 | 15,500 | 15,500 | 15,500 | 77,500 |
| 9 | Доставка на резервни части за жп влекачи | 0,500 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 4,500 |
| 10 | Средни ремонти на жп влекачи | 0,450 | 0,450 | 0,700 | 0,300 | 0,300 | 2,200 |
| 11 | Доставка на нова "лека" и "средна" железопътна механизация | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 6,000 |
| 12 | Ремонт на "лека" и "средна" железопътна механизация | 0,050 | 0,050 | 0,050 | 0,050 | 0,050 | 0,250 |
| 13 | Доставка на резервни части за "лека" и "средна" железопътна механизация | 0,150 | 0,150 | 0,150 | 0,150 | 0,150 | 0,750 |
| 14 | Доставка на нова "тежка" железопътна механизация | 5,000 | 0,660 | 7,100 | 10,300 | 10,300 | 33,360 |
| 15 | Доставка на резервни части за "тежка" железопътна механизация | 2,500 | 2,500 | 2,500 | 2,500 | 2,500 | 12,500 |
| 16 | Средни ремонти на "тежка" железопътна механизация | 1,400 | 1,000 | 0,450 | 0,300 | 0,650 | 3,800 |
| 17 | Доставка на нови товарни автомобили, багери, фадроми за кариера Карлуково | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 1,200 | 6,000 |
| 18 | Ремонт и доставка на резервни части за товарни автомобили, багери, фадроми | 0,600 | 0,600 | 0,600 | 0,600 | 0,600 | 3,000 |
| 19 | Доставка на инструментално оборудване за поддържане на механизацията | 0,300 | 0,300 | 0,300 | 0,300 | 0,300 | 1,500 |
| 20 | Доставка на автомобили втора употреба за поддържане на механизацията | 0,400 | 0,400 | 0,400 | 0,400 | 0,400 | 2,000 |
| 21 | Доставка на нови двупътни машини и възстановителни средства | 1,000 | 1,000 | 2,500 | 1,000 | 1,000 | 6,500 |
| 22 | Доставка на гориво-смазочни материали | 3,200 | 3,200 | 3,200 | 3,200 | 3,200 | 16,000 |
| 23 | Доставка на нови автомобили за осигуряване на поддържането на железния път | 0,700 | 0,700 | 0,700 | 0,700 | 0,700 | 3,500 |
| Общо разходи за механизация | | 39,042 | 34,729 | 42,003 | 40,000 | 42,758 | 198,532 |

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2019 г.

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) стара | Скорост по книжка разписание (км/ч) нова | Дължина ремонтиран железен път (км) | Дължина възстановена скорост (км) | ЖП стрелки (бр.) | Завишена скорост в подновени участъци |
|----|----------|--|-------------------------|---|--|-------------------------------------|-----------------------------------|------------------|---------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | 2 | Реброво - Своге път № 2 | 70 | 70 | 70 | 9,540 | 8,818 | | 617 |
| 2 | 2 | Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози | 70 | 50/70 | 70 | 1,740 | | 10 бр | 0 |
| 3 | 2 | Стражица - Славяново път № 2 (сп.Горица-Ся) | 65 | 65 | 65 | 4,200 | | | 0 |
| 4 | 2 | Каспичан - Провадия път № 2 | 130 | 80 | 80 | 29,467 | | | 0 |
| 5 | 3 | Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра | 90 | 40 | 40 | 5,815 | | | 0 |
| 6 | 3 | Подобект: " Извършване на СМР за отстраняване на забележки от Решение № 3-3/2014 год. на МОСВ по одобрен доклад за ОВОС за инвестиционно предложение Карнобат-Синдел" /преходен до отстраняване на забележките/ | | | | | | | |
| 7 | 3 | Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп" | --- | --- | | | по проект | | |
| 8 | 3 | Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп.Прилеп - РП Ведрово от км.29+600 до км.34+809 с дължина 5209 м | 85 | 60 | 85 | 5,209 | 5,209 | | 443 |
| 9 | 3 | Преустройство коловозно развитие гара Синдел Разпределителна (преходен) | --- | --- | | | по проект | | |
| 10 | 4 | Тулово - Змейово | 75 | 60 | 65 | 12,321 | 13,395 | | 871 |
| 11 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Самуил-Висока поляна | 80 | 60 | 80 | 6,025 | 7,100 | | 568 |
| 12 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Образцов чифлик | 85 | 70 | 85 | 1,356 | | 7 бр | 0 |
| 13 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Самуил | 80 | 80/60 | 80 | 2,431 | | 15 бр | |
| 14 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Ветово | 95 | 80 | 95 | 1,791 | | 7 бр | 0 |
| 15 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Просторно | 95/100 | 95/80 | 95 | 0,831 | | 2 бр | |
| | | ОБЩО МЕХАНИЗИРАНО ПОДНОВЯВАНЕ | | | | 80,726 | 34,522 | | 72,38 |
| 1 | 2 | Плевен запад - Плевен, път №1 и път №2 | 75 | 75 | 75 | 4,390 | 4,900 | | |
| 2 | 2 | Славяново - Попово път № 2 | 130 | 80 | 100 | 8,600 | 8,646 | | 865 |
| 3 | 2 | Попово - Дралфа път № 2 | 130 | 100 | 110 | 9,712 | 10,718 | | 1 179 |
| 4 | 2 | Дралфа - Търговище път № 1 | 130 | 80 | 100 | 18,046 | 18,046 | | 1 805 |
| 5 | 2 | Разделна - Повеляново път №1 и път №2 | 120 | 100 | 110 | 6,940 | 6,940 | | 763 |
| 6 | 4 | Полски Тръмбеш - Петко Каравелово | 70 | 70 | 70 | 4,143 | | | 0 |
| 7 | 4 | Гара Полски Тръмбеш - 2-ри коловоз | 70 | 70 | 70 | 0,700 | | | 0 |
| 8 | 4 | Самоводене - Велико Търново | 65 | 65 | 65 | 6,456 | | | 0 |
| 9 | 5 | Гълъбник - Делян | 130 | 80 | 100 | 5,400 | 4,954 | | 495 |
| 10 | 5 | Гарови коловози - Кочериново, Кресна, Струмьяни, Кулата | 70 | 70 | 70 | 5,000 | | | 0 |
| 11 | 7 | Мърчево - Медковец и 2-ри кол. Медковец | 70 | 70 | 70 | 11,442 | | | 0 |
| 12 | общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | | | | |
| | | ОБЩО МЕХАНИЗИРАНО СРЕДЕН РЕМОТ | | | | 80,83 | 54,204 | | 94,22 |
| | | СРЕДНА ЗАВИШЕНА СКОРОСТ | | | | 161,555 | 88,726 | | 85,721 |

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2020 г.

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) стара | Скорост по книжка разписание (км/ч) нова | Дължина ремонтиран железен път (км) | Дължина възстановена скорост (км) | ЖП стрелки (бр.) | Завишена скорост в подновени участъци |
|----|----------|--|-------------------------|---|--|-------------------------------------|-----------------------------------|------------------|---------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | 2 | Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози | 70 | 50/70 | 70 | 1,740 | 1,050 | 10 бр | 74 |
| 2 | 2 | Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горица-Ся) | 65 | 65 | 65 | 4,200 | | | |
| 3 | 2 | Каспичан - Провадия път № 2 | 130 | 80 | 80 | 29,467 | | | |
| 4 | 3 | Копривщица | 100 | 100/40 | | 1,302 | | 8 бр | |
| 5 | 3 | Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електрообезпечаване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра | 90 | 40 | 90 | 5,815 | 6,740 | | 607 |
| 6 | 3 | Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп" | --- | --- | | по проект | | | |
| 7 | 3 | Търнак - РП Струя | 85 | 80 | 85 | 4,521 | 4,917 | | 418 |
| 8 | 3 | Преустройство коловозно развитие гара Синдел Разпределителна (преходен) | --- | --- | | по проект | | | |
| 9 | 4 | Змейово, 3-ти коловоз (текущ път) | 65 | 60/55 | 60/55 | 0,584 | | 4 бр | |
| 10 | 4 | Тулово, 2-ри коловоз (текущ път) | 120/65 | 100/60 | 100/60 | 0,962 | | 12 бр | |
| 11 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино | 80 | 70 | 70 | 1,555 | | 7 бр | |
| 12 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Плиска | 80 | 70 | 70 | 1,574 | | 4 бр | |
| 13 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Сеново | 95 | 80/95 | 80/95 | 1,478 | | 7 бр | |
| 14 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Просторно | 95/100 | 95/80 | 95/80 | 0,831 | | 2 бр | |
| | | ОБЩО МЕХАНИЗИРАНО ПОДНОВЯВАНЕ | | | | 54,030 | 12,707 | | 86,41 |
| 1 | 2 | Горни Дъбник - Долни Дъбник път №1 и път №2 | 130 | 110 | 120 | 17,740 | 15,824 | | 1 899 |
| 2 | 2 | Ясен - Плевен запад, път №1 и път №2 | 95 | 95 | 95 | 10,736 | 10,736 | | 1 020 |
| 3 | 2 | Славяново - Попово път № 1 | 130 | 80 | 100 | 8,600 | 8,646 | | 865 |
| 4 | 2 | Попово - Дралфа път № 1 | 130 | 100 | 110 | 21,539 | 20,131 | | 2 214 |
| 5 | 2 | Търговище - рп. Надарево път №2 | 130 | 100 | 110 | 13,520 | 13,512 | | 1 486 |
| 6 | 8 | Тракия - Скугаре път № 1 | 130 | 90 | 110 | 8,256 | 8,213 | | 903 |
| 7 | общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | | | | |
| | | ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ | | | | 80,391 | 77,062 | | 108,842 |
| | | СРЕДНА ЗАВИШЕНА СКОРОСТ | | | | 134,421 | 89,769 | | 105,67 |

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2021 г.

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) стара | Скорост по книжка разписание (км/ч) нова | Дължина ремонтиран железен път (км) | Дължина възстановена скорост (км) | ЖП стрелки (бр.) | Завишена скорост в подновени участъци |
|----|----------|---|-------------------------|---|--|-------------------------------------|-----------------------------------|------------------|---------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | 2 | Своге | 70 | 70 | 70 | по проект | | | |
| 2 | 2 | Каспичан - Провадия път № 2 | 130 | 80 | 100 | 29,467 | 30,051 | | 3 005 |
| 3 | 2 | Провадия - Синдел път № 2 | 130 | 80 | 80 | 19,400 | | | |
| 4 | 3 | Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп" | --- | --- | | по проект | | | |
| 5 | 3 | Реконструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 до км.82+635 с дължина 2627 метра | 85 | 80 | 80 | 2,627 | | | 0 |
| 6 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик | 85 | 70 | 85 | 9,382 | 10,395 | | 884 |
| 7 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ястребово-Ветово | 95 | 80 | 80 | 6,875 | | | |
| 8 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово-Сеново | 95 | 80 | 80 | 12,015 | | | |
| 9 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино | 80 | 70 | 70 | 13,518 | | | |
| 10 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Висока поляна | 80 | 60/70 | 60/70 | 1,377 | | 5 бр | |
| 11 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово | 85/95 | 70/80 | 70/80 | 1,575 | | 5 бр | |
| 12 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в гара Разград | 100/80 | 80/75 | 80/75 | 1,440 | | 9 бр | |
| | | ОБЩО МЕХАНИЗИРАНО ПОДНОВЯВАНЕ | | | | 97,68 | 40,45 | | 96,14 |
| 1 | 2 | Търговище - рп. Надарево път №1 | 130 | 100 | 110 | 13,520 | 13,512 | | 1 486 |
| 2 | 2 | Повеляново - Белослав път №1 и път №2 | 120 | 100 | 110 | 11,124 | 11,124 | | 1 224 |
| 3 | 3 | Световрачене - Кремиковци | 100 | 60 | 80 | 9,780 | 9,770 | | 782 |
| 4 | 4 | Табачка - Две могили + ТП гара Табачка | 65 | 65 | 65 | 6,880 | | | 0 |
| 5 | 4 | Велико Търново - Дебелец | 65 | 65 | 65 | 3,000 | | | 0 |
| 6 | 4 | Дебелец - Соколово | 65 | 65 | 65 | 2,300 | | | 0 |
| 7 | 4 | Соколово - Дряново | 65 | 65 | 65 | 9,600 | | | 0 |
| 8 | 7 | Враца - Бели извор път № 1 и път № 2 | 90 | 80 | 85 | 11,000 | 11,209 | | 953 |
| 9 | 7 | 2-ри коловоз в гара Ракево | 80 | 80 | 80 | 1,259 | | | 0 |
| 10 | 72 | Брусарци - Лом 10+500 до 22+371 | 90 | 90 | 90 | 11,871 | | | 0 |
| 11 | общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | | | | 0 |
| | | ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ | | | | 80,334 | 45,615 | | 97,431 |
| | | СРЕДНА ЗАВИШЕНА СКОРОСТ | | | | 178,010 | 86,061 | | 96,83 |

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2022 г.

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) стара | Скорост по книжка разписание (км/ч) нова | Дължина ремонтиран железен път (км) | Дължина възстановена скорост (км) | ЖП стрелки (бр.) | Завишена скорост в подновени участъци |
|----|----------|---|-------------------------|---|--|-------------------------------------|-----------------------------------|------------------|---------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | 2 | Провадия - Синдел път № 2 | 130 | 60 | 80 | 19,400 | | | 0 |
| 2 | 3 | Ботев (сп.Свежен) - Калофер | 100 | 70 | 100 | 5,196 | 5,973 | | 597 |
| 3 | 3 | Лозарево - Подвис | 85 | 80 | 85 | 6,877 | 7,586 | | 645 |
| 4 | 3 | Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп" | --- | --- | | по проект | | | 0 |
| 5 | 3 | Дъскотна - Търнак | 85 | 60 | 60 | 9,395 | | | 0 |
| 6 | 3 | Реконструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 до км.82+635 с дължина 2627 метра | 85 | 80 | 85 | 2,627 | 3,339 | | 284 |
| 7 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ястребово-Ветово | 95 | 80 | 95 | 6,875 | 12,410 | | 1 179 |
| 8 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово-Сеново | 95 | 80 | 95 | 12,015 | 12,856 | | 1 221 |
| 9 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино | 80 | 70 | 80 | 13,518 | 14,380 | | 1 150 |
| 10 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска | 80 | 70 | 70 | 18,515 | | | 0 |
| | | ОБЩО МЕХАНИЗИРАНО ПОДНОВЯВАНЕ | | | | 94,42 | 56,54 | | 89,78 |
| 1 | 2 | Провадия - Синдел път № 1 | 130 | 60 | 90 | 20,000 | 20,654 | | 1 859 |
| 2 | 3 | Илиянци - Световрачене | 100 | 60 | 80 | 6,000 | 5,922 | | 474 |
| 3 | 3 | Кремиковци - Яна | 100 | 40 | 70 | 6,200 | 6,178 | | 432 |
| 4 | 3 | Яна - Столник | 100 | 80 | 80 | 2,805 | | | 0 |
| 5 | 3 | Столник - Саранци | 90 | 80 | 85 | 13,538 | 13,561 | | 1 153 |
| 6 | 3 | Саранци - Макоцево | 75 | 75 | 75 | 4,962 | | | 0 |
| 7 | 3 | Сопот - Карлово | 120 | 80 | 100 | 5,000 | 5,274 | | 527 |
| 8 | 8 | Пловдив - Тракия път № 1 | 100 | 100 | 100 | 6,000 | | | 0 |
| 9 | 81 | Съединение - Панагюрище | 60 | 50 | 60 | 6,000 | | | 0 |
| 10 | 4 | Русе разпределителна - Русе запад | 75 | 40 | 40 | 4,929 | | | 0 |
| 11 | 4 | Русе запад - Русе | 75 | 40 | 40 | 1,990 | | | 0 |
| 12 | 4 | Русе разпределителна - 3-ти, 4-ти, 5-ти и 6-ти коловози | 40 | 40 | 40 | 3,013 | | | 0 |
| 13 | общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | | | | |
| | | ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ | | | | 80,437 | 51,589 | | 86,165 |
| | | СРЕДНА ЗАВИШЕНА СКОРОСТ | | | | 174,86 | 108,13 | | 88,056 |

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2023 г.

| № | Жп линия | Междугарие / гара | Проектна скорост (км/ч) | Скорост по книжка разписание (км/ч) стара | Скорост по книжка разписание (км/ч) нова | Дължина ремонтиран железен път (км) | Дължина възстановена скорост (км) | ЖП стрелки (бр.) | Завишена скорост в подновени участъци |
|----|----------|---|-------------------------|---|--|-------------------------------------|-----------------------------------|------------------|---------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | 2 | Провадия - Синдел път № 2 | 130 | 60 | 100 | 19,400 | 20,654 | | 2 065 |
| 2 | 3 | Иганово - Сопот | 120 | 80 | 100 | 6,107 | 6,968 | | 697 |
| 3 | 3 | Калофер-Тъжа - 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа | 100 | 70 | 90 | 8,143 | 8,981 | | 808 |
| 4 | 3 | Дунавци - Казанлък | 120 | 70 | 100 | 8,621 | 9,424 | | 942 |
| 5 | 3 | Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп" | --- | --- | | по проект | | | 0 |
| 6 | 3 | Дъскотна - Търнак | 85 | 60 | 85 | 9,395 | 10,068 | | 856 |
| 7 | 3 | Величково - сп.Нова Шипка | 130 | 70 | 100 | 6,409 | 7,267 | | 727 |
| 8 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово | 85 | 70 | 85 | 10,538 | 11,655 | | 991 |
| 9 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска | 80 | 70 | 80 | 18,515 | 19,770 | | 1 582 |
| 10 | 9 | Възстановяване на проектните параметри в междугарието Плиска-Каспичан | 80 | 70 | | 6,375 | 7,600 | | 0 |
| | | ОБЩО МЕХАНИЗИРАНО ПОДНОВЯВАНЕ | | | | 93,50 | 102,39 | | 84,66 |
| 1 | 2 | Лакатник - Елисейна път № 1 | 70 | 70 | 70 | 14,000 | | | 0 |
| 2 | 2 | Зверино - Мездра юг път № 1 (до сп.Люти брод) | 70 | 70 | 70 | 9,000 | | | 0 |
| 3 | 2 | Кунино - Карлуково път № 1 | 130 | 100 | 110 | 6,500 | 6,500 | | 715 |
| 4 | 2 | Кунино - Карлуково път № 2 | 130 | 100 | 110 | 6,500 | 6,500 | | 715 |
| 5 | 2 | Карлуково - Червен бряг път № 2 | 130 | 100 | 110 | 15,000 | 13,650 | | 1 502 |
| 6 | 2 | Телиш - Горни Дъбник път № 2 | 130 | 110 | 120 | 11,000 | 11,862 | | 1 423 |
| 7 | 2 | Горни Дъбник - Долни Дъбник път № 2 | 130 | 110 | 120 | 9,000 | 7,912 | | 949 |
| 8 | 2 | Долни Дъбник - Ясен път № 2 | 130 | 110 | 120 | 9,000 | 9,600 | | 1 152 |
| 9 | общо | Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр. | | | | | | | |
| | | ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ | | | | 80,000 | 56,024 | | 115,243 |
| | | СРЕДНА ЗАВИШЕНА СКОРОСТ | | | | 173,503 | 158,411 | | 95,473 |

**Обобщена таблица за необходимите средства по видове дейности
на поделение „Железен път и съоръжения“ за периода 2019 – 2023 г.**

| № по ред | Година | Средства по видове дейности (млн. лв) | | | | | | Общо | |
|----------|-------------|---------------------------------------|---------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| | | Подновяване | Механизиран среден ремонт | Жп съоръжения | | | Механизация | | |
| | | | | Жп мостове | Жп тунели | Слаби места | | | Общо |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | 2019 | 90,000 | 23,199 | 5,056 | 3,018 | 12,202 | 20,275 | 39,042 | 172,516 |
| 2 | 2020 | 90,000 | 22,931 | 5,084 | 2,046 | 16,507 | 23,637 | 34,729 | 171,297 |
| 3 | 2021 | 110,000 | 23,708 | 3,448 | 9,716 | 16,436 | 29,600 | 42,003 | 205,311 |
| 4 | 2022 | 120,000 | 23,314 | 2,678 | 5,846 | 10,636 | 19,160 | 40,000 | 202,474 |
| 5 | 2023 | 117,187 | 23,200 | 2,066 | 0,000 | 5,663 | 7,729 | 42,758 | 190,874 |
| 6 | ОБЩО | 527,187 | 116,352 | 18,332 | 20,626 | 61,444 | 100,401 | 198,532 | 942,471 |

ПОДЕЛЕНИЕ "СИГНАЛИЗАЦИЯ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ"

Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването
финансирана с бюджетни средства в периода 2019 – 2023 г.

в хил. лв. с ДДС

| № по ред | НАИМЕНОВАНИЕ | 2019 година | 2020 година | 2021 година | 2022 година | 2023 година |
|----------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <i>a</i> | <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> |
| 1 | Пресъоръжаване на ръчни бариери с автоматични прелезни устройства. Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства - по обособени позиции преходен обект 2018 - 2022 г. | 50 | 2 000 | 1 990 | 4 500 | |
| 2 | Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в ДП НКЖИ в участъка Горна Оряховица- Каспичан и участък Радомир - Благоевград - по обособени позиции - преходен обект 2016 - 2019 год. | 3 833 | | | | |
| 3 | Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел - по обособени позиции - преходен обект 2017 - 2022 год. с обща стойност 20 758 000 лв. с ДДС. | 2 060 | 3 575 | 2 000 | 11 803 | |
| 4 | Изграждане на ОТ в гарите Ботев, Калофер, Тъжа, Сахране, Дунавци, Черганово - по обособени позиции-преходен обект 2017 - 2020 год. - с обща стойност 4 080 000 лв. с ДДС. | 2 000 | 1 070 | | | |
| 5 | Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове - по обособени позиции. | 340 | | | | |
| 6 | Възстановяване на проектни параметри на токозахранващи устройства на ОТ и ТК чрез подмяна на амортизирани токоизправители и акумулаторни батерии (ТИ и АБ) | | | 600 | 600 | 600 |
| 7 | Модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС в седем броя гари, чрез доставка и инсталиране на: - кабели и кабелна арматура; - стрелкови обръщателни апарати; - стрелкови гарнитури; - системи за броене на оси; - светофори; - токозахранващи стативи; - кабелни шкафове и разпределителни кутии; - апаратура за микрокомпютърна визуализация; - контейнери за апаратура; - елементи за отокпление на стрелки; - системи за видеонаблюдение на гари. РС /рамково споразумение/ за четири години - по обособени позиции с обща стойност 8 800 000 лв. с ДДС. Изпълнение на СМР /строително-монтажни работи/ по стопански начин. | 1 000 | 2 500 | 1 440 | 3 000 | |
| 8 | Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград - Нова Загора част "Сигнализация и телекомуникации". | 1 000 | 965 | | | |
| 9 | Изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Горна Оряховица. Преходен обект 2018 - 2023 с обща стойност 22 970 000.00 лв. с ДДС | 50 | 50 | 1 000 | 18 000 | 3 820 |
| 10 | Изграждане на оптична кабелна мрежа в участъка София -Карлово - Пловдив по обособени позиции. Преходен 2017-2022 г. с обща стойност 12 934 000 лв. с ДДС, от тях за Поделение ЕРП 2 160 000 лв с ДДС. | 20 | 1 000 | 1 000 | 8 734 | |
| 11 | Изграждане на оптична кабелна мрежа в участъка София - Мездра- Червен бряг по обособени позиции. Преходен 2017-2022 г. с обща стойност 12 060 000 лв. с ДДС, от тях за Поделение ЕРП 4 982 690 лв. с ДДС. | 20 | 1 000 | 1 000 | 5 037 | |
| 12 | Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София - Карлово по обособени позиции. Преходен 2017-2022 г. с обща стойност 15 361 000 лв. с ДДС, от тях за Поделение ЕРП 4 704 000 лв. с ДДС. | 20 | 20 | 1 000 | 9 597 | |
| 13 | Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София - Мездра по обособени позиции. Преходен 2017-2022 г. с обща стойност 14 457 000 лв. с ДДС, от тях за Поделение ЕРП 4 200 000 лв с ДДС. | 20 | 20 | 200 | 9 997 | |

| № по ред | НАИМЕНОВАНИЕ | 2019 година | 2020 година | 2021 година | 2022 година | 2023 година |
|----------|--|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|
| 14 | Инженеринг на ОТ в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово, Желю войвода по трета главна жп линия - подмяна на релсови вериги със система броячи на оси. Преходен обект 2018 - 2021 г. - с обща стойност 4 990 000 лв. с ДДС | 200 | 2 800 | 1 970 | | |
| 15 | Модернизация и подмяна на пътни датчици на АПУ с броячи на оси | | | 500 | 500 | 500 |
| 16 | Проектиране и изграждане на оптична мрежа и телекомуникационно оборудване /по направления/ | | | | | |
| | Русе - Бяла | | | 400 | 4 952 | |
| | Симеоновград - Нова Загора | | | 600 | 1 920 | |
| | Разменна - Волуяк | | | 500 | 1 000 | |
| | Величково - Карнобат | | | 800 | 4 900 | |
| | Горна Оряховица-Стара Загора | | | | 6 996 | |
| | Михайлово - Димитровград | | | | 996 | 1 500 |
| | Карлово - Тулово | | | | 1 500 | 3 800 |
| 17 | Проектиране, изграждане и внедряване на GSM-R система /по направления/: | | | | | |
| | Русе - Горна Оряховица | | | | | 4 000 |
| | Горна Оряховица - Каспичан | | | | | 2 000 |
| | Мездра - Горна Оряховица | | | | | 3 000 |
| 18 | Изграждане МКЦ в жп възел Дупница - преходен обект 2021-2024г., с обща стойност 28,2 млн лв. с ДДС. | | | | 8 000 | 10 000 |
| 19 | Рехабилитация външно осветление на жп гари с енергоспестяващи (LED) осветители | | | | 500 | 250 |
| 20 | Рехабилитация и подмяна на маслени кабели СрН и НН | | | | 800 | 200 |
| 21 | Преустройство на системите за електрическо отопление на железопътни стрелки | | | | 400 | 200 |
| 22 | Подмяна на разпределителни и електрически табла СрН и НН | | | | 500 | 250 |
| 23 | Доставка и монтаж на фотосоларни панели за собствени нужди | | | | 400 | 200 |
| 24 | Доставка на измервателна и тестова апаратура за текуща поддръжка. | | | | 250 | |
| 25 | Доставка на автомобили за сервизна дейност. | | | | 500 | 500 |
| 26 | Доставка на мобилни лабораторни коли за измерване на външни съоръжения /кабели и др./, в т.ч. за контрол и проверка радиочестотите за ВДРВ и GSMR. | | | | 700 | |
| 27 | Доставка на апаратура и мобилна техника за /текущ/ ремонт на кабелни /оптични и медни/ линии. | | | | 250 | |
| 28 | Доставка на високоволтови измервателни уреди за лаборатория тип Б | | | | 650 | |
| 29 | Доставка на товарни автомобили с кранове | | | | 500 | |
| | ОБЩО | 10 613 | 15 000 | 15 000 | 107 482 | 30 820 |

РЕКАПИТУЛАЦИЯ НА ПРОГРАМА
за развитие на енергийните съоръжения за периода 2018 - 2022 г.

в хил. лв. с ДДС

| № | Сектори | София Пловдив | Русе-Ст. Загора- Подкова | Русе- Каспичан | Илиянци- Карлово | Карлово- Карнобат- Синдел | София-Г.Ор.- Каспичан- Синдел-Варна | София- Владая- Кулата | Мездра- Видин | Електриф. Н.Загора - Симеоновград | ВСИЧКО |
|--|--|------------------|--------------------------------|---|-----------------------------|---------------------------------|---|-----------------------------|------------------|---|----------------|
| I. Контактна мрежа | | | | | | | | | | | |
| 1 | Ремонт на контактната мрежа и съоръженията към нея | | 8000 | 33 900 | 10 060 | 12 060 | 21 000 | 7 300 | 13 500 | | 105 820 |
| 2 | Електрификация на участъка Нова Загора-Симеоновград | | | | | | | | | 6 380 | 6 380 |
| Общо I : | | | 8000 | 33 900 | 10 060 | 12 060 | 21 000 | 7 300 | 13 500 | 6 380 | 112 200 |
| II. Тягови подстанции и секционни постове | | | | | | | | | | | |
| 1 | Модернизация на тягови подстанции (ТПС) Стойност х.лв | | | ТПС-Ч.вода, Хитрино,Разг рад,Русе | ТПС Карлово, Стольник | ТПС Величково | ТПС Варна | | | | 33 592 |
| 2 | Ремонт на тягови трансформатори | 1740 | 560 | 1 160 | 1 160 | 1 160 | 1 760 | | 2320 | | 9 860 |
| 3 | Изграждане на система SCADA | 500 | | 600 | | | 800 | 900 | | | 2 800 |
| Общо II : | | 2 240 | 560 | 20 970 | 8 550 | 2 660 | 8 052 | 900 | 2 320 | | 46 252 |
| III. Специализирана механизация | | | | | | | | | | | |
| 1 | Ремонт на специализирана механизация. | | | 500 | 700 | 300 | 600 | 600 | 700 | | 3 400 |
| 2 | Доставка на релсови, самоходни, специализирани машини | | | 2 000 | | 2 000 | 3 300 | | | 2000 | 9 300 |
| 3 | Доставка на машини на двоен ход | | | | | 2000 | | | | | 2 000 |
| Общо III : | | | | 2 500 | 700 | 4 300 | 3 900 | 600 | 700 | 2 000 | 14 700 |
| IV. Ремонт сгради на подрайони по КМ и тягови постанции | | | | | | | | | | | |
| | Изграждане на нов подрайон Перник на гара Перник | | | | | | | 1000 | | | 1 000 |
| | Ремонт сгради КМ и ТПС | | | 300 | 300 | 200 | 200 | | | | 1 000 |
| Общо IV : | | | | 300 | 300 | 200 | 200 | 1 000 | | 0 | 2 000 |
| ВСИЧКО I+II+III+IV : | | 2 240 | 8 560 | 57 670 | 19 610 | 19 220 | 33 152 | 9 800 | 16 520 | 8 380 | 175 152 |

ПРОГРАМА
за развитие на енергийните съоръжения за периода 2019 - 2023 г.

в хил. лв. с ДДС

| Година | Обект | София | Пловдив | Русе-Ст. Загора-Подкова | Русе - Каспичан | Илиянци - Карлово | Карлово - Карнобат-Синдел | София-Г.Ор.-Каспичан-Синдел-Варна | София-Владая-Кулата | Мездра-Видин | Електриф. Н.Загора - Симеоновград | ОБЩО |
|---------------------|-------------------|-------------|--------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------|-----------------------------------|---------------------|---------------|-----------------------------------|----------------|
| <i>a</i> | <i>1</i> | | | | <i>6</i> | <i>5</i> | <i>3</i> | <i>7</i> | <i>8</i> | <i>9</i> | <i>10</i> | <i>11</i> |
| 2019 | Контактна мрежа | | | 1000 | 5800 | 2000 | 3040 | 6500 | 500 | 1400 | 3360 | 23600 |
| | Тягови подстанции | | | | р-т трансф | | Величково | Варна | SCADA | | | |
| | стойност х.лв | | | | 1160 | | 1500 | 1692 | 900 | | | 5252 |
| | Механизация | | | | | 100 | 600 | 300 | | | | 1000 |
| | Сгради | | | | 100 | 100 | | | 1000 | | | 1200 |
| | Общо | | | 1000 | 7060 | 2200 | 5140 | 8492 | 2400 | 1400 | 3360 | 31 052 |
| 2020 | Контактна мрежа | | | | 8000 | 2000 | 3020 | 6500 | 1000 | 800 | 2880 | 24200 |
| | Тягови подстанции | | р-т трансф.+ SCADA | | Хитрино | | | Варна | | | | |
| | стойност х.лв | | 790 | | 410 | | | 3800 | | | | 5000 |
| | Механизация | | | | | | 2300 | 1000 | 300 | 400 | | 4000 |
| | Сгради | | | | | | | 200 | | | | 200 |
| | Общо | | 790 | | 8410 | 2000 | 5320 | 11500 | 1300 | 1200 | 2880 | 33 400 |
| 2021 | Контактна мрежа | | | 2000 | 6500 | 2560 | 2000 | 3800 | 2200 | 3000 | 140 | 22200 |
| | Тягови подстанции | | р-т трансф | р-т трансф. | Хитр,Разг. Ч.вода+SCADA | Карлово+Стк р-т трансф. | | SCADA | | | | |
| | стойност х.лв | | 1450 | 560 | 5600 | 3990 | | 400 | | | | 12000 |
| | Механизация | | | | 2500 | | 500 | 300 | 300 | 300 | | 3900 |
| | Сгради | | | | | | 200 | | | | | 200 |
| | Общо | | 1450 | 2560 | 14600 | 6550 | 2700 | 4500 | 2500 | 3300 | 140 | 38 300 |
| 2022 | Контактна мрежа | | | | 7600 | 3500 | 2300 | 1200 | 3600 | 2900 | | 21100 |
| | Тягови подстанции | | | | Хитр, Разг.Ч.вода+ SCADA | Карлово+Стк р-т трансф. | р-т трансф | р-т трансф.+ SCADA | | р-т трансф | | |
| | стойност х.лв | | | | 5300 | 3670 | 1160 | 1580 | | 290 | | 12000 |
| | Механизация | | | | | 300 | 600 | | | | 2000 | 2900 |
| | Сгради | | | | 100 | 100 | | | | | | 200 |
| | Общо | | | | 13000 | 7570 | 4060 | 2780 | 3600 | 3190 | 2000 | 36 200 |
| 2023 | Контактна мрежа | | | 5000 | 6000 | | 1700 | 3000 | | 5400 | | 21100 |
| | Тягови подстанции | | | | Русе, Разг.Ч.вода | Карлово | | р-т трансф | | р-т трансф | | |
| | стойност х.лв | | | | 8500 | 890 | | 580 | | 2030 | | 12000 |
| | Механизация | | | | | 300 | 300 | 2300 | | | | 2900 |
| | Сгради | | | | 100 | 100 | | | | | | 200 |
| | Общо | | | 5000 | 14600 | 1290 | 2000 | 5880 | 0 | 7430 | 0 | 36 200 |
| 400 | | | | | | | | | | | | |
| ОБЩО 2019 - 2023 г. | Контактна мрежа | | 0 | 8 000 | 33 900 | 10 060 | 12 060 | 21 000 | 7 300 | 13 500 | 6 380 | 112 200 |
| | Тягови подстанции | | 2 240 | 560 | 20 970 | 8 550 | 2 660 | 8 052 | 900 | 2 320 | 0 | 46 252 |
| | Механизация | | | | 2 500 | 700 | 4 300 | 3 900 | 600 | 700 | 2 000 | 14 700 |
| | Сгради | | | | 300 | 300 | 200 | 200 | 1 000 | 0 | 0 | 2 000 |
| | | Общо | | 2 240 | 8 560 | 57 670 | 19 610 | 19 220 | 33 152 | 9 800 | 16 520 | 8 380 |

Инвестиции ЕРП 2019 - 2023 г.

в млн. лв. с ДДС

| № | Обект | Бюджет | 2019 г. | 2020 г. | 2021 г. | 2022 г. | 2023 г. |
|-----------|--|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| I | Ремонт на контактната мрежа и съоръженията към нея, в т.ч.: | 112,200 | 23,600 | 24,200 | 22,200 | 21,100 | 21,100 |
| 1. | Доставка и подмяна на : | 34,420 | 4,940 | 6,120 | 7,160 | 8,100 | 8,100 |
| 1.1 | Подмяна на носещи въжета, свързващи възли и детайли, медни гъвкави въжета стоманени въжета, компенсирани устройства на контактната мрежа | 22,400 | 4,400 | 5,000 | 6,000 | 7,000 | 7,000 |
| 1.2 | Доставка и подмяна на контактен проводник | 3,920 | 0,540 | 1,120 | 1,160 | 1,100 | 1,100 |
| 2. | Обекти в участъци за ремонт на железния път | 77,780 | 18,660 | 18,080 | 15,040 | 13,000 | 13,000 |
| 2.1 | Подмяна на напукани, наклонени, и амортизирани стълбове - (демонтаж и монтаж на нови стълбове с направа на фундаментите) | 2,700 | 2,700 | | | | |
| 2.2 | Електрификация на 83 жп линия-Нова Загора-Симеоновград-63 км | 6,380 | 3,360 | 2,880 | 0,140 | | |
| 2.3 | Преустройство на к.мрежа в закрити гари | 2,700 | 0,100 | 0,100 | 0,500 | 1,000 | 1,000 |
| 2.4 | Нанасяне на антикорозионни покрития на жр стълбове | 2,400 | 0,100 | 0,100 | 0,200 | 1,000 | 1,000 |
| 2.5 | Изграждане на оптична кабелна мрежа в участъка София-Мездра-Червен Бряг | 4,950 | 2,500 | 2,450 | | | |
| 2.6 | Изграждане на оптична кабелна мрежа в участъка София-Карлово-Пловдив | 2,150 | 1,100 | 1,050 | | | |
| 2.7 | „Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МКЦ в участъка София-Карлово“ | 3,550 | 1,800 | 1,750 | | | |
| 2.8 | „Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МКЦ в участъка София -Мездра | 3,550 | 0,800 | 2,750 | | | |
| 2.9 | Преустройство на контактната мрежа в гара Просторно-2018-2019 | 0,100 | 0,100 | | | | |
| 2.10 | Рехабилитация контактна мрежа Реброво-Своге П2 | 2,000 | 1,500 | 0,500 | | | |
| 2.11 | Ремонт на контактната мрежа Тулово-Змейово | 2,100 | 2,100 | | | | |
| 2.12 | Ремонт на контактната мрежа в участъка Копривщица-Стряма-Тунел 7 | 6,500 | 1,000 | 2,000 | 3,500 | | |
| 2.13 | Преустройство на км в г.Синдел | 4,700 | 1,500 | 2,500 | 0,700 | | |
| 2.14 | Ремонт на контактната мрежа в участъци с ремонт на железния път | 34,000 | | 2,000 | 10,000 | 11,000 | 11,000 |
| II | Модернизация на тягови подстанции , в т.ч.: | 0,900 | 0,900 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| 1 | Изграждане на система SCADA-София, Дупница , Г.Тодоров | 0,900 | 0,900 | | | | |
| IV | Механизация | 14,700 | 1,000 | 4,000 | 3,900 | 2,900 | 2,900 |
| 1 | Ремонт на специализирана механизация. | 4,700 | 1,000 | 1,000 | 0,900 | 0,900 | 0,900 |
| 2 | Доставка на релсови, самоходни, специализирани машини | 8,000 | | 2,000 | 2,000 | 2,000 | 2,000 |
| 3 | Доставка на машини на двоен ход | 2,000 | | 1,000 | 1,000 | | |
| V. | Ремонт сгради на подрайони по КМ и тягови постанции | 2,000 | 1,200 | 0,200 | 0,200 | 0,200 | 0,200 |
| 1 | Изграждане на нов подрайон Перник на гара Перник | 1,000 | 1,000 | | | | |
| 2 | Ремонт сгради КМ и ТПС | 1,000 | 0,200 | 0,200 | 0,200 | 0,200 | 0,200 |
| 1 | Всичко обекти за финансиране със собствени средства: | 17,600 | 3,100 | 4,200 | 4,100 | 3,100 | 3,100 |
| 2 | Всичко обекти КМ за финансиране с инфра такси: | 112,200 | 23,600 | 24,200 | 22,200 | 21,100 | 21,100 |
| 3 | Всичко обекти за финансиране с капиталови средства: | 45,352 | 4,352 | 5,000 | 12,000 | 12,000 | 12,000 |
| 4 | ОБЩО млн.лв. с ДДС: | 175,152 | 31,052 | 33,400 | 38,300 | 36,200 | 36,200 |

Забележка:

В тази програма не са включени обектите за модернизация на енергийните съоръжения по оперативни програми.

ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА
на подделение "Електроразпределение"

**"Обекти за внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на
ДП НКЖИ за периода 2019 - 2023 г., чрез капиталов трансфер"**

| № | Обект | 2019 г. | 2020 г. | 2021 г. | 2022 г. | 2023 г. | Общо: |
|-----------|--|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | млн.лв | млн.лв | млн.лв | млн.лв | млн.лв | млн.лв |
| <i>a</i> | <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> | <i>7</i> |
| I. | Модернизация на тягови подстанции , в т.ч. : | 4,352 | 5,000 | 12,000 | 12,000 | 12,000 | 45,352 |
| 1 | Модернизация и рехабилитация на тягова подстанция Величково и гарови разединители в гари Величково, Юнак и Синдел с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA-преходен 2016-2019 г. | 1,500 | | | | | 1,500 |
| 2 | Ремонт на тягови трансформатори | 1,160 | 0,290 | 2,300 | 3,500 | 2,61 | 9,860 |
| 3 | Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Варна | 1,692 | 3,800 | | | | 5,492 |
| 4 | Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Хитрино | | 0,410 | 2,500 | 2,500 | | 5,410 |
| 5 | Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Разград | | | 0,800 | 1,500 | 2 | 4,300 |
| 6 | Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Чер.вода | | | 2,000 | 1,000 | 2 | 5,000 |
| 7 | Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Карлово | | | 2,000 | 1,100 | 0,89 | 3,990 |
| 8 | Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Столник | | | 1,700 | 1,700 | | 3,400 |
| 9 | Модернизация на тягови подстанции (ТПС)-Русе | | | | | 4,5 | 4,500 |
| 10 | Изграждане на система SCADA-София-Пловдив | | 0,500 | | | | 0,500 |
| 11 | Изграждане на система SCADA-Г.Оряховица-Варна | | | 0,400 | 0,400 | | 0,800 |
| 12 | Изграждане на система SCADA-Русе-Каспичан | | | 0,300 | 0,300 | | 0,600 |
| | Общо | 4,352 | 5,000 | 12,000 | 12,000 | 12,000 | 45,352 |

Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за периода 2019 – 2023 г.

в лева

| № по ред | РАЗХОДИ ПО ПЕРА / ГОДИНИ | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Забележка |
|----------|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---|
| <i>a</i> | <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> | <i>5</i> | <i>6</i> | <i>7</i> |
| 1 | Разходи за Отбранително мобилизационна подготовка на ДП НКЖИ | 325 438 | 330 000 | 340 000 | 350 000 | 360 000 | Средствата се одобряват от Междуведомствения 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 | 910 000 | 910 000 | 910 000 | 1 100 000 | 1 100 000 | Средствата се изплащат от Държавна агенция „Държавен резерв и военновременни запаси” (ДА "ДР ВВЗ") на основание сключен договор за съхранение на ВВЗ, сключен между ДП НКЖИ и ДА "ДР и ВВЗ" |
| 3 | Възстановяване на щети от бедствия и аварии | 4 200 000 | 1 200 000 | 1 200 000 | 1 200 000 | 1 200 000 | Средствата се отпускат от Междуведомствена комисия за възстановяване и подпомагане към МС |
| 4 | Осигуряване на лични предпазни средства | 166 000 | 166 000 | 166 000 | 166 000 | 166 000 | 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 | 5 601 438 | 2 606 000 | 2 616 000 | 2 816 000 | 2 826 000 | |

Забележка:

Средства по т.1 не са превеждани на компанията за последните няколко години и остават за сметка на компанията

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

**Обобщена таблица
за дейността на ДП НКЖИ за 2019 г. - 2023 г.
(в млн. лева)**

| No по ред | ПРОЕКТ | 2019 г. | | | | | | | | | |
|--|---|--|------------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| | | Средства по проекти за изпълнение през 2019 г. | В т.ч. по източници на финансиране | | | | | | | | |
| а | 1 | | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020* | | | | | | | | | | | |
| <i>Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната“ и „разширената“ трансевропейска транспортна мрежа "</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 | Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас – Фаза 2* | 178,742 | | | | | 27,984 | 128,144 | | 22,614 | |
| 2 | Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец | 108,500 | | | | | | 92,225 | | 16,275 | |
| 3 | Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол | 0,043 | | | | | | 0,036 | | 0,006 | |
| 4 | Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези | 0,000 | | | | | | | | | |
| 5 | Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония" | 8,525 | | | | | | 7,246 | | 1,279 | |
| <i>Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превода на пътници и товари и развитие на устойчив сградски транспорт"</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 | Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане | 2,500 | | | | | | | 2,125 | 0,375 | |
| 2 | Реконструкция на гаров комплекс Карнобат | 1,500 | | | | | | | 1,275 | 0,225 | |
| 3 | Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора | 4,500 | | | | | | | 3,825 | 0,675 | |
| 4 | Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг | 0,638 | | | | | | | 0,542 | 0,096 | |
| <i>Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 | Изграждане на ETCS в участъка София-Септември | 8,000 | | | | | | | 6,800 | 1,200 | |
| 2 | Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан | 3,750 | | | | | | | 3,188 | 0,563 | |
| 3 | Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и монтаж на контролни точки за проверка параметрите на подвижния състав по време на движение | 6,086 | | | | | | | 5,173 | 0,913 | |
| 4 | Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ | 7,500 | | | | | | | 6,375 | 1,125 | |
| <i>Ос 5 "Техническа помощ"</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 | „Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексиранието, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС“ | 0,000 | | | | | | | | | |
| 2 | Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“ | 0,078 | | | | | | | 0,067 | 0,012 | |
| 3 | Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. 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. | 3,006 | | | | | | | 2,555 | 0,451 | |
| 4 | Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ | 0,112 | | | | | | | 0,096 | 0,017 | |
| 5 | 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 | 0,006 | | | | | | | 0,005 | 0,001 | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ | | 333,485 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 27,984 | 227,652 | 32,025 | 45,825 |
| Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК | | | | | | | | | | | |
| 1 | Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк | 57,808 | | | | | | 50,293 | | 7,515 | |
| 2 | Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин | 41,694 | | | | | | 35,440 | | 6,254 | |
| 3 | Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември | 88,126 | | | | | | 74,907 | | 13,219 | |
| 4 | Развитие на железопътен възел Пловдив | 61,210 | | | | | | 52,030 | | 9,180 | |
| 5 | По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания | 0,000 | | | | | | | | | |
| 6 | От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки | 0,041 | | | | | | 0,035 | | 0,006 | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ | | 248,878 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 212,704 | 0,000 | 36,174 | |
| Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер | | | | | | | | | | | |
| 1 | Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости | 19,006 | 19,006 | | | | | | | | |
| 2 | Модернизация на осигурителни системи и прелазни устройства | 10,613 | 10,613 | | | | | | | | |
| 3 | Модернизация и реконструкция на тягови подстанции | 4,352 | 4,352 | | | | | | | | |
| 4 | Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания | 1,164 | 1,164 | | | | | | | | |
| 5 | Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница | 5,000 | 5,000 | | | | | | | | |
| 6 | Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна | 28,659 | 28,659 | | | | | | | | |
| 7 | Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел | 11,206 | 11,206 | | | | | | | | |
| 8 | Съфинансирани на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г. | 5,000 | 5,000 | | | | | | | | |
| 9 | Съфинансирани на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г. | 35,000 | 35,000 | | | | | | | | |
| 10 | Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк | 0,000 | 0,000 | | | | | | | | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР | | 120,000 | 120,000 | | | | | | | | |
| Текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА | | | | | | | | | | | |
| 1 | Средства за текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура | 272,500 | | 145,000 | 27,800 | 42,700 | 57,000 | | | | |
| ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ | | 272,500 | 0,000 | 145,000 | 27,800 | 42,700 | 57,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| ОБЩО | | 974,863 | 120,000 | 145,000 | 27,800 | 42,700 | 57,000 | 27,984 | 440,355 | 32,025 | 81,999 |

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансирание в инвестиционната програма са в съответствие с "Прогноза за необходими средства за проекти финансирани по ОПТ 2007-2013, ОПТТИ 2014-2020 и за проекти финансирани от Механизъм за свързване Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2018 г. във връзка с разработването на бюджетна прогноза за периода на 2019-2021 г. на ДП НКЖИ. Разминаването с Бюджетната прогноза за някои от проектите с европейско финансиране е поради констатирани забавени тръжни процедури.

| № по ред | Източник на финансиране | Общо за 2019-2023 г. |
|------------------------|---|----------------------|
| 1 | ДБ Капиталов трансфер | 952,711 |
| 2 | ДБ Субсидия | 725,000 |
| 3 | Собствени средства на ДП НКЖИ/Съфинансирани от бенефициента | 29,024 |
| 4 | Собствени средства на ДП НКЖИ | 139,000 |
| 5 | Приходи от разпределение на тягова ел. енергия | 213,500 |
| 6 | Инфраструктурни такси | 285,000 |
| 7 | ДБ Недостиг | 325,191 |
| 8 | Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа | 1592,292 |
| 9 | Европейски фонд за регионално развитие | 115,893 |
| 10 | Национално съфинансирание - ДБ | 310,805 |
| ОБЩО ЗА ПЕРИОДА | | 4688,416 |

**Обобщена таблица
за дейността на ДП НКЖИ за 2019 г. - 2023 г.
(в млн. лева)**

| № по ред | ПРОЕКТ | 2020 г. | | | | | | | | | | |
|--|---|--|------------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------|
| | | Средства по проекти за изпълнение през 2020 г. | В т.ч. по източници на финансиране | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020* | | | | | | | | | | | | |
| <i>Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната“ и „разширената“ трансевропейска транспортна мрежа "</i> | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас – Фаза 2* | 156,346 | | | | | | 27,984 | 109,108 | | 19,254 | |
| 2 | Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец | 162,750 | | | | | | | 138,337 | | 24,412 | |
| 3 | Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол | 0,000 | | | | | | | | | | |
| 4 | Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези | 0,000 | | | | | | | | | | |
| 5 | Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония" | 8,745 | | | | | | | 7,434 | | 1,312 | |
| <i>Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превода на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"</i> | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане | 2,914 | | | | | | | | 2,477 | 0,437 | |
| 2 | Реконструкция на гаров комплекс Карнобат | 2,000 | | | | | | | | 1,700 | 0,300 | |
| 3 | Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора | 6,000 | | | | | | | | 5,100 | 0,900 | |
| 4 | Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг | 1,628 | | | | | | | | 1,384 | 0,244 | |
| <i>Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"</i> | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Изграждане на ETCS в участъка София-Септември | 8,000 | | | | | | | | 6,800 | 1,200 | |
| 2 | Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан | 8,872 | | | | | | | | 7,541 | 1,331 | |
| 3 | Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и монтаж на контролни точки за проверка параметрите на подвижния състав по време на движение | 5,207 | | | | | | | | 4,426 | 0,781 | |
| 4 | Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ | 6,750 | | | | | | | | 5,737 | 1,013 | |
| <i>Ос 5 "Техническа помощ"</i> | | | | | | | | | | | | |
| 1 | „Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексиранието, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС“ | 0,000 | | | | | | | | | | |
| 2 | Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“ | 0,000 | | | | | | | | | | |
| 3 | Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. 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. | 1,200 | | | | | | | | 1,020 | 0,180 | |
| 4 | Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ | 0,000 | | | | | | | | | | |
| 5 | 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 | 0,018 | | | | | | | | 0,015 | 0,003 | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ | | 370,430 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 27,984 | 254,879 | 36,201 | 51,367 |
| Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк | 67,048 | | | 19,048 | | | | | 40,486 | | 7,515 |
| 2 | Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин | 27,927 | | | | | | | | 21,555 | | 6,372 |
| 3 | Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември | 74,120 | | | | | | | | 63,002 | | 11,118 |
| 4 | Развитие на железопътен възел Пловдив | 99,390 | | | | | | | | 84,480 | | 14,910 |
| 5 | По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания | 0,000 | | | | | | | | | | |
| 6 | От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки | 0,000 | | | | | | | | | | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ | | 268,486 | 0,000 | 0,000 | 19,048 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 209,523 | 0,000 | 39,915 |
| Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости | 21,660 | 21,660 | | | | | | | | | |
| 2 | Модернизация на осигурителни системи и прелазни устройства | 15,000 | 15,000 | | | | | | | | | |
| 3 | Модернизация и реконструкция на тягови подстанции | 5,000 | 5,000 | | | | | | | | | |
| 4 | Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания | 1,750 | 1,750 | | | | | | | | | |
| 5 | Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница | 17,186 | 17,186 | | | | | | | | | |
| 6 | Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна | 2,487 | 2,487 | | | | | | | | | |
| 7 | Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел | 2,869 | 2,869 | | | | | | | | | |
| 8 | Съфинансирани на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г. | 0,000 | 0,000 | | | | | | | | | |
| 9 | Съфинансирани на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г. | 35,000 | 35,000 | | | | | | | | | |
| 10 | Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк | 19,048 | 19,048 | | | | | | | | | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР | | 120,000 | 120,000 | | | | | | | | | |
| Текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Средства за текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура | 272,500 | | 145,000 | | 27,800 | 42,700 | 57,000 | | | | |
| ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ | | 272,500 | 0,000 | 145,000 | 0,000 | 27,800 | 42,700 | 57,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| ОБЩО | | 1031,416 | 120,000 | 145,000 | 19,048 | 27,800 | 42,700 | 57,000 | 27,984 | 464,402 | 36,201 | 91,282 |

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансирание в инвестиционната програма са в съответствие с Механизъм за свързване Европа (МСЕ), актуализирана към м. февруари 2018 г. във връзка с разработването на европейско финансиране е поради констатираните забавени тръжни процедури.

| № по ред | Източник на финансиране |
|------------------------|---|
| 1 | ДБ Капиталов трансфер |
| 2 | ДБ Субсидия |
| 3 | Собствени средства на ДП НКЖИ/Съфинансирани от бенефициента |
| 4 | Собствени средства на ДП НКЖИ |
| 5 | Приходи от разпределение на тягова ел. енергия |
| 6 | Инфраструктурни такси |
| 7 | ДБ Недостиг |
| 8 | Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа |
| 9 | Европейски фонд за регионално развитие |
| 10 | Национално съфинансирание - ДБ |
| ОБЩО ЗА ПЕРИОДА | |

**Обобщена таблица
за дейността на ДП НКЖИ за 2019 г. - 2023 г.
(в млн. лева)**

| No по ред | ПРОЕКТ | 2021 г. | | | | | | | | | | |
|--|---|--|------------------------------------|----------------|---|-------------------------------|--|-----------------------|---------------|--|--|-------------------------------|
| | | Средства по проекти за изпълнение през 2021 г. | В т.ч. по източници на финансиране | | | | | | | | | |
| | | | ДБ Капиталов трансфер | ДБ Субсидия | Собствени средства на ДП НКЖИ/Съфинансирани от бенефициента | Собствени средства на ДП НКЖИ | Приходи от разпределение на тягова ел. енергия | Инфраструктурни такси | ДБ Недостиг | Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа | Европейски фонд за регионално развитие | Национално съфинансиране - ДБ |
| а | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020* | | | | | | | | | | | | |
| <i>Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната“ и „разширената“ трансевропейска транспортна мрежа "</i> | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас – Фаза 2* | 135,724 | | | | | | 27,984 | 91,580 | | 16,161 | |
| 2 | Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец | 259,651 | | | | | | 42,651 | 178,052 | | 38,948 | |
| 3 | Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол | 0,000 | | | | | | | | | | |
| 4 | Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези | 0,000 | | | | | | | | | | |
| 5 | Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония" | 0,000 | | | | | | | | | | |
| <i>Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превода на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"</i> | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане | 0,000 | | | | | | | | | | |
| 2 | Реконструкция на гаров комплекс Карнобат | 0,960 | | | | | | | | 0,810 | 0,150 | |
| 3 | Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора | 2,800 | | | | | | | | 2,380 | 0,420 | |
| 4 | Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг | 0,000 | | | | | | | | | | |
| <i>Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"</i> | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Изграждане на ETCS в участъка София-Септември | 8,000 | | | | | | | | 6,800 | 1,200 | |
| 2 | Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан | 9,793 | | | | | | | | 8,324 | 1,469 | |
| 3 | Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и монтаж на контролни точки за проверка параметрите на подвижния състав по време на движение | 5,207 | | | | | | | | 4,426 | 0,781 | |
| 4 | Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ | 0,750 | | | | | | | | 0,638 | 0,113 | |
| <i>Ос 5 "Техническа помощ"</i> | | | | | | | | | | | | |
| 1 | „Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексиранието, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС“ | 0,000 | | | | | | | | | | |
| 2 | Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“ | 0,000 | | | | | | | | | | |
| 3 | Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. 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. | 1,200 | | | | | | | | 1,020 | 0,180 | |
| 4 | Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ | 0,000 | | | | | | | | | | |
| 5 | 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 | 0,018 | | | | | | | | 0,015 | 0,003 | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ | | 424,104 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 70,635 | 269,632 | 24,413 | 59,424 |
| Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк | 48,552 | | | 9,976 | | | | | 36,187 | | 2,389 |
| 2 | Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин | 0,000 | | | | | | | | | | |
| 3 | Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември | 74,120 | | | | | | | | 63,002 | | 11,118 |
| 4 | Развитие на железопътен възел Пловдив | 20,820 | | | | | | | | 17,700 | | 3,120 |
| 5 | По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания | 0,000 | | | | | | | | | | |
| 6 | От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки | 0,000 | | | | | | | | | | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ | | 143,493 | 0,000 | 0,000 | 9,976 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 116,890 | 0,000 | 16,627 |
| Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости | 20,885 | 20,885 | | | | | | | | | |
| 2 | Модернизация на осигурителни системи и прелазни устройства | 15,000 | 15,000 | | | | | | | | | |
| 3 | Модернизация и реконструкция на тягови подстанции | 12,000 | 12,000 | | | | | | | | | |
| 4 | Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания | 1,750 | 1,750 | | | | | | | | | |
| 5 | Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница | 6,317 | 6,317 | | | | | | | | | |
| 6 | Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна | 16,508 | 16,508 | | | | | | | | | |
| 7 | Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел | 2,564 | 2,564 | | | | | | | | | |
| 8 | Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г. | 0,000 | 0,000 | | | | | | | | | |
| 9 | Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г. | 35,000 | 35,000 | | | | | | | | | |
| 10 | Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк | 9,976 | 9,976 | | | | | | | | | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР | | 120,000 | 120,000 | | | | | | | | | |
| Текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Средства за текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура | 272,500 | | 145,000 | | 27,800 | 42,700 | 57,000 | | | | |
| ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ | | 272,500 | 0,000 | 145,000 | 0,000 | 27,800 | 42,700 | 57,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| ОБЩО | | 960,097 | 120,000 | 145,000 | 9,976 | 27,800 | 42,700 | 57,000 | 70,635 | 386,522 | 24,413 | 76,051 |

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответствие с Механизъм за свързване Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2018 г. във връзка с разработването на европейско финансиране е поради констатираните забавени тръжни процедури.

| № по ред | Източник на финансиране |
|------------------------|---|
| 1 | ДБ Капиталов трансфер |
| 2 | ДБ Субсидия |
| 3 | Собствени средства на ДП НКЖИ/Съфинансирани от бенефициента |
| 4 | Собствени средства на ДП НКЖИ |
| 5 | Приходи от разпределение на тягова ел. енергия |
| 6 | Инфраструктурни такси |
| 7 | ДБ Недостиг |
| 8 | Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа |
| 9 | Европейски фонд за регионално развитие |
| 10 | Национално съфинансиране - ДБ |
| ОБЩО ЗА ПЕРИОДА | |

**Обобщена таблица
за дейността на ДП НКЖИ за 2019 г. - 2023 г.
(в млн. лева)**

| No по ред | ПРОЕКТ | 2022 г. | | | | | | | | | |
|--|---|--|------------------------------------|----------------|-------------------------------|--|-----------------------|---------------|--|--|-------------------------------|
| | | Средства по проекти за изпълнение през 2022 г. | В т.ч. по източници на финансиране | | | | | | | | |
| | | | ДБ Капиталов трансфер | ДБ Субсидия | Собствени средства на ДП НКЖИ | Приходи от разпределение на тягова ел. енергия | Инфраструктурни такси | ДБ Недостиг | Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа | Европейски фонд за регионално развитие | Национално съфинансиране - ДБ |
| а | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | | |
| Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020* | | | | | | | | | | | |
| <i>Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната“ и „разширената“ трансевропейска транспортна мрежа "</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 | Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас – Фаза 2* | 116,135 | | | | | 27,984 | 74,929 | | 13,223 | |
| 2 | Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец | 165,358 | | | | | 63,977 | 86,174 | | 15,207 | |
| 3 | Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол | 0,000 | | | | | | | | | |
| 4 | Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези | 0,000 | | | | | | | | | |
| 5 | Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония" | 0,000 | | | | | | | | | |
| <i>Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 | Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане | 0,000 | | | | | | | | | |
| 2 | Реконструкция на гаров комплекс Карнобат | 0,000 | | | | | | | | | |
| 3 | Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора | 0,000 | | | | | | | | | |
| 4 | Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг | 0,000 | | | | | | | | | |
| <i>Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 | Изграждане на ETCS в участъка София-Септември | 12,000 | | | | | | | 10,200 | 1,800 | |
| 2 | Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан | 12,960 | | | | | | | 11,015 | 1,945 | |
| 3 | Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и монтаж на контролни точки за проверка параметрите на подвижния състав по време на движение | 0,000 | | | | | | | | | |
| 4 | Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ | 0,000 | | | | | | | | | |
| <i>Ос 5 "Техническа помощ"</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 | „Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексиранието, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС“ | 0,000 | | | | | | | | | |
| 2 | Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“ | 0,000 | | | | | | | | | |
| 3 | Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. 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. | 1,200 | | | | | | | 1,020 | 0,180 | |
| 4 | Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ | 0,000 | | | | | | | | | |
| 5 | 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 | 0,000 | | | | | | | | | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ | | 307,653 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 91,961 | 161,103 | 22,235 | 32,355 |
| Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК | | | | | | | | | | | |
| 1 | Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк | 27,221 | | | | | | 19,531 | | 7,689 | |
| 2 | Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин | 0,000 | | | | | | | | | |
| 3 | Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември | 74,040 | | | | | | 62,930 | | 11,110 | |
| 4 | Развитие на железопътен възел Пловдив | 0,000 | | | | | | | | | |
| 5 | По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания | 0,000 | | | | | | | | | |
| 6 | От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки | 0,000 | | | | | | | | | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ | | 101,261 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 82,461 | 0,000 | 18,799 | |
| Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер | | | | | | | | | | | |
| 1 | Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости | 63,924 | 63,924 | | | | | | | | |
| 2 | Модернизация на осигурителни системи и прелазни устройства | 107,482 | 107,482 | | | | | | | | |
| 3 | Модернизация и реконструкция на тягови подстанции | 12,000 | 12,000 | | | | | | | | |
| 4 | Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания | 1,750 | 1,750 | | | | | | | | |
| 5 | Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница | 11,000 | 11,000 | | | | | | | | |
| 6 | Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна | 111,806 | 111,806 | | | | | | | | |
| 7 | Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел | 64,899 | 64,899 | | | | | | | | |
| 8 | Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г. | 0,000 | 0,000 | | | | | | | | |
| 9 | Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г. | 35,000 | 35,000 | | | | | | | | |
| 10 | Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк | 0,000 | 0,000 | | | | | | | | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР | | 407,861 | 407,861 | | | | | | | | |
| Текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА | | | | | | | | | | | |
| 1 | Средства за текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура | 272,500 | | 145,000 | 27,800 | 42,700 | 57,000 | | | | |
| ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ | | 272,500 | 0,000 | 145,000 | 27,800 | 42,700 | 57,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| ОБЩО | | 1089,275 | 407,861 | 145,000 | 27,800 | 42,700 | 57,000 | 91,961 | 243,564 | 22,235 | 51,154 |

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответствие с Механизъм за свързване Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2018 г. във връзка с разработването на европейско финансиране е поради констатираните забавени тръжни процедури.

| № по ред | Източник на финансиране |
|------------------------|---|
| 1 | ДБ Капиталов трансфер |
| 2 | ДБ Субсидия |
| 3 | Собствени средства на ДП НКЖИ/Съфинансиране от бенефициента |
| 4 | Собствени средства на ДП НКЖИ |
| 5 | Приходи от разпределение на тягова ел. енергия |
| 6 | Инфраструктурни такси |
| 7 | ДБ Недостиг |
| 8 | Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа |
| 9 | Европейски фонд за регионално развитие |
| 10 | Национално съфинансиране - ДБ |
| ОБЩО ЗА ПЕРИОДА | |

**Обобщена таблица
за дейността на ДП НКЖИ за 2019 г. - 2023 г.
(в млн. лева)**

| No по ред | ПРОЕКТ | 2023 г. | | | | | | | | | |
|--|---|--|------------------------------------|----------------|-------------------------------|--|-----------------------|----------------|--|--|-------------------------------|
| | | Средства по проекти за изпълнение през 2022 г. | В т.ч. по източници на финансиране | | | | | | | | |
| | | | ДБ Капиталов трансфер | ДБ Субсидия | Собствени средства на ДП НКЖИ | Приходи от разпределение на тягова ел. енергия | Инфраструктурни такси | ДБ Недостиг | Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа | Европейски фонд за регионално развитие | Национално съфинансиране - ДБ |
| а | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | | |
| Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020* | | | | | | | | | | | |
| <i>Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната“ и „разширената“ трансевропейска транспортна мрежа "</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 | Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас – Фаза 2* | 0,000 | | | | | | | | | |
| 2 | Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец | 174,216 | | | | | 106,628 | 57,449 | | 10,138 | |
| 3 | Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол | 0,000 | | | | | | | | | |
| 4 | Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези | 0,000 | | | | | | | | | |
| 5 | Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония" | 0,000 | | | | | | | | | |
| <i>Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превода на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 | Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане | 0,000 | | | | | | | | | |
| 2 | Реконструкция на гаров комплекс Карнобат | 0,000 | | | | | | | | | |
| 3 | Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора | 0,000 | | | | | | | | | |
| 4 | Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг | 0,000 | | | | | | | | | |
| <i>Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 | Изграждане на ETCS в участъка София-Септември | 0,000 | | | | | | | | | |
| 2 | Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан | 0,000 | | | | | | | | | |
| 3 | Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и монтаж на контролни точки за проверка параметрите на подвижния състав по време на движение | 0,000 | | | | | | | | | |
| 4 | Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ | 0,000 | | | | | | | | | |
| <i>Ос 5 "Техническа помощ"</i> | | | | | | | | | | | |
| 1 | „Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексиранието, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС“ | 0,000 | | | | | | | | | |
| 2 | Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“ | 0,000 | | | | | | | | | |
| 3 | Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. 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. | 1,200 | | | | | | | 1,020 | 0,180 | |
| 4 | Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ | 0,000 | | | | | | | | | |
| 5 | 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 | 0,000 | | | | | | | | | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ | | 175,416 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 1,020 | 10,318 | |
| Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК | | | | | | | | | | | |
| 1 | Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк | 0,000 | | | | | | | | | |
| 2 | Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин | 0,000 | | | | | | | | | |
| 3 | Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември | 0,000 | | | | | | | | | |
| 4 | Развитие на железопътен възел Пловдив | 0,000 | | | | | | | | | |
| 5 | По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания | 0,000 | | | | | | | | | |
| 6 | От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки | 0,000 | | | | | | | | | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер | | | | | | | | | | | |
| 1 | Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости | 9,140 | 9,140 | | | | | | | | |
| 2 | Модернизация на осигурителни системи и прелазни устройства | 30,820 | 30,820 | | | | | | | | |
| 3 | Модернизация и реконструкция на тягови подстанции | 12,000 | 12,000 | | | | | | | | |
| 4 | Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания | 1,750 | 1,750 | | | | | | | | |
| 5 | Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница | 28,467 | 28,467 | | | | | | | | |
| 6 | Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна | 36,049 | 36,049 | | | | | | | | |
| 7 | Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел | 31,624 | 31,624 | | | | | | | | |
| 8 | Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г. | 0,000 | 0,000 | | | | | | | | |
| 9 | Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г. | 35,000 | 35,000 | | | | | | | | |
| 10 | Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк | 0,000 | 0,000 | | | | | | | | |
| ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР | | 184,850 | 184,850 | | | | | | | | |
| Текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА | | | | | | | | | | | |
| 1 | Средства за текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура | 272,500 | | 145,000 | 27,800 | 42,700 | 57,000 | | | | |
| ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ | | 272,500 | 0,000 | 145,000 | 27,800 | 42,700 | 57,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | |
| ОБЩО | | 632,766 | 184,850 | 145,000 | 27,800 | 42,700 | 57,000 | 106,628 | 57,449 | 1,020 | |

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответствие с Механизъм за свързване Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2018 г. във връзка с разработването на европейско финансиране е поради констатираните забавени тържни процедури.

| № по ред | Източник на финансиране |
|------------------------|---|
| 1 | ДБ Капиталов трансфер |
| 2 | ДБ Субсидия |
| 3 | Собствени средства на ДП НКЖИ/Съфинансирани от бенефициента |
| 4 | Собствени средства на ДП НКЖИ |
| 5 | Приходи от разпределение на тягова ел. енергия |
| 6 | Инфраструктурни такси |
| 7 | ДБ Недостиг |
| 8 | Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа |
| 9 | Европейски фонд за регионално развитие |
| 10 | Национално съфинансиране - ДБ |
| ОБЩО ЗА ПЕРИОДА | |