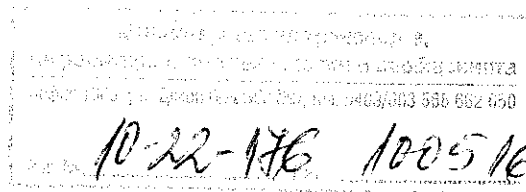


ПРОГРАМА 2016 – 2020 г.

Приложение 1

УТВЪРЖДАВАМ:

**Министър на транспорта,
информационните технологии и съобщенията**



ПРОГРАМА

ЗА

РАЗВИТИЕТО И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА

НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА

ИНФРАСТРУКТУРА

2016 – 2020 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

1. ВЪВЕДЕНИЕ	5
2. ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ.....	9
2.1 ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ОБЩАТА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА НА ЕС.....	9
2.2 СЪСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕС.	11
2.3. РАЗВИТИЕ НА ТРАНС-ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА И ИНТЕГРИРАНЕТО НА БЪЛГАРСКАТА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА В НЕЯ	13
3. ВЪНШНИ ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА.....	20
3.1. МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПЕРСПЕКТИВИ	20
3.2. ДЪРЖАВНО РЕГУЛИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР	22
4. РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ	23
5. КАЧЕСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	26
5.1. СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА	26
5.2. СЪСТОЯНИЕ НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ.....	29
5.3. СЪСТОЯНИЕ НА ЕНЕРГИЙНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ	33
5.4. СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА	35
5.5. СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД	36
5.6. СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ И ТЕРМИНАЛИ ЗА КОМБИНИРАНИ ПРЕВОЗИ	37
5.7. СЪСТОЯНИЕ НА СРЕДСТВАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ, СИГУРНОСТ И ОТБРАНТЕЛНО-МОБИЛИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ ПРИ БЕДСТВИЯ И КРИЗИСНИ СИТУАЦИИ	40
6. SWOT АНАЛИЗ НА БЪЛГАРСКИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЕКТОР	45
7. ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ДЕЙНОСТТА НА НКЖИ КАТО УПРАВИТЕЛ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – 2016-2020 г.....	46
7.1. Основни приоритети на НКЖИ.....	47
7.2. Приоритети на Програмата за развитие на железопътната инфраструктура	47
7.3. Основни цели за развитие на НКЖИ	48
7.4. Технологични и технически цели и задачи	49
7.5. Търговски цели и задачи	50
7.6. Финансови цели и задачи	50
7.7. Основни източници за финансиране на дейността на НКЖИ.....	51
7.8. Организационни и управленски цели и задачи	54
7.9. Международни отношения и евроинтеграция – цели и задачи.....	58
7.10. Маркетингова политика – цели и задачи.....	64
7.11. Екологична политика	67
8. ПРОГРАМА ЗА ПОДОБРЯВАНЕ СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ДО 2020 Г.	68
9. ПРОГРАМА НА НКЖИ ЗА УСВОЯВАНЕ НА СРЕДСТВА ОТ КОХЕЗИОННИЯ И СТРУКТУРНИТЕ ФОНДОВЕ НА ЕС	71
9.1. УЧАСТИЕ НА НКЖИ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ СТРУКТУРНИТЕ И КОХЕЗИОННИЯ ФОНД...71	
9.2. ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА НКЖИ ЗА УЧАСТИЕ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ СТРУКТУРНИТЕ И КОХЕЗИОННИЯ ФОНД	76
10. ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2016 – 2020 г.....	77
10.1. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА 2016 – 2020 Г. ...77	
10.2. ПРИОРИТЕТИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА	79
10.3. ИНВЕСТИЦИОНЕН ПЛАН ЗА РЕХАБИЛИТАЦИЯ И НОВО СТРОИТЕЛСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА, С ВКЛЮЧЕНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ И НАЧИН НА РАЗХОДВАНЕ ЗА ПЕРИОДА 2016-2020 Г.	80

Списък на използваните съкращения

АЛС	Автоматична локомотивна сигнализация
АРП	Анализ разходи - ползи
АТЦ	Автоматична телефонна централа
БВП	Брутен вътрешен продукт
БФП	Безвъзмездна финансова помощ
ГДВ	График за движение на влаковете
ГИС	Географска информационна система
ДБ	Държавен бюджет
ДБФП	Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
ЕИБ	Европейска Инвестиционна Банка
ЕМЦ	Електро-механична централизация
ЕС	Електроснабдяване
ЕЦ	Електрическа централизация
ЕЦ-М	Електрическа централизация за малки гари
ИМТ	Интермодален терминал
ЗУИП	Звено за управление и изпълнение на проекти
КТ	Капиталов трансфер
МФИ	Международни финансови институции
МКЦ	Маршрутно-компютърни централизации
МРЦ	Маршрутно-релейни централизации
ОИ	Осигурителна инсталация
ОП	Оперативна програма
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
ОРД	Обща разгъната дължина
ОТ	Осигурителна техника
ОСЖД	Организация за сътрудничество между ж.п. администрации
ПЖПС	Поделение „Железен път и съоръжения“
ПЧП	Публично-частно партньорство
РП	Разделен пост
РССМ	Релсова самоходна специализирана машина
РУКЗ	Релейна уредба за ключови зависимости
РЦ	Работен център
СКАДА (SCADA)	Система за контрол, визуализация и събиране на данни
СТ	Сигнализация и телекомуникации
ТК	Телекомуникации
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост

УДВГД	Управление на движение на влаковата и гаровата дейност
УДВК	Подделение „Управление на движение на влакове и капацитет“
УО	Управляващ орган
ЦГ	Централна гара
AGTC	Европейска спогодба за важни международни линии за комбиниран транспорт и съответните съоръжения
C-OSS	Обслужване на едно гише за коридорни влакове
COTIF	Конвенция за международни железопътни превози
ERTMS	Европейска система за управление на железопътния трафик
ETCS	Европейска система за контрол и регулиране скоростта на движение на влаковете
GSM-R	Глобална система за мобилни комуникации в железниците
ITS	Интелигентни транспортни системи
OSS	Обслужване на едно гише
RIS	Речни информационни услуги
RNE	Европейска Асоциация на ж.п. инфраструктурни управители и органи за разпределяне на капацитета

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2016 – 2020 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.

При подготовката на програмата 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 год. и в сила от 01.01.2002 год. с последващите го изменения и допълнения (в т.ч. последното изм., ДВ. бр.47 от 26 юни 2015 г.)
- Европейски директиви и Регламенти на Европейската Комисия 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 2014-2016 г.
- Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. (правилото N+2)
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 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 (Master Plan)
 - Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.
 - Стратегия за участие на Република България в Структурните фондове и Кохезионния фонд на Европейския съюз (актуализиран вариант)
- Договор с Държавата и заложените в него показатели за качество на услугата и допустими ангажименти на държавата
 - Национална стратегия за устойчиво развитие (проект)
 - Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.
 - Национална програма за реформи на Република България - актуализация 2015 г.
 - Национална стратегия за регионално развитие на България за периода 2005-2015 г.
 - Национална стратегия за околна среда (2009 – 2018 г.)
 - Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията (проект)
 - Конвергентна програма на Република България (2015 – 2018 г.)
 - Средносрочна бюджетна прогноза и основни допускания за периода 2016 – 2018 г.
 - Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2015 г.

НКЖИ управлява и изпълнява следните инфраструктурни проекти:

- Проекти, финансирани от ОП „Транспорт” 2007 – 2013 г. (приоритетна ос 1, 3 и 5)
- Проекти, финансирани от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. (приоритетна ос 1, 3, 4 и 5)
- Проекти, финансирани по програма TEN-T на Европейската комисия
- Проекти, предложени за финансиране по Механизма за свързаност на Европа
- Проекти, финансирани със средства от Държавния бюджет.

Стратегическата част на **ОП „Транспорт” 2007 – 2013** е обвързана с развитието на транспортния сектор, устойчивия растеж, конкурентоспособността на транспортната система и прогнозираното повишено търсене на транспортни услуги. ОПТ допринася за постигането основната цел за развитие на транспортния сектор в България - развитието на европейските транспортни коридори на територията на страната. Изпълнението на приоритетите на ОПТ допринася за по-добро качество на живота на сегашните и бъдещите поколения, за стимулиране балансираното икономическо развитие, за опазване на околната среда и социалната справедливост. През програмен период 2014-2020 г. се осигурява приемственост и логична последователност на инвестициите от 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. Също така се предвижда да продължи и през настоящия програмен период реконструкцията на ключови гарови комплекси по протежение на направленията, по които се реализират железопътните инфраструктурни проекти.

На 20.12.2013 г. в Официалния вестник на Европейския съюз е публикуван **Регламент №1303/2013 г. за Европейските фондове**. По линия на Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие страната ни ще разполага с 1,604 млрд. евро (КФ – 1,144 млрд. евро и ЕФРР – 0,460 млн. евро) за изграждане на транспортна инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа. Средствата ще се разходват по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г., одобрена на 19.12.2014 г. 572 млн. евро от общата сума са заделени за развитието на железопътната инфраструктура.

Общата цел на ОПТТИ 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. Посредством нейната реализация транспортната система на Република България ще стане по-модерна, по-безопасна и сигурна и ще предоставя повече и по-качествени транспортни услуги на населението и бизнеса.

ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. ще спомогне за постигането на основните цели – тематична цел № 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и отстраняване на „тесните места” в ключовите мрежови инфраструктури” и № 4 „Подкрепа за преминаването към нисковъглеродна икономика във всички сектори” - чрез реализиране на съответните **инвестиционни приоритети**, както следва:

- Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа;
- Изграждане и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчаване на мерки за намаляване на шума;
- Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско-въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна мобилност;

- Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по-специално градските райони, включително насърчаването на устойчива мултимодална градска мобилност и мерки за приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата.

Идентифицирани са **седем специфични цели на ОП ТТИ 2014 – 2020 г.:**

- „Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа”;
- „Отстраняване на „тесните места“ по пътната Трансевропейска транспортна мрежа“;
- „Увеличение на използването на интермодален транспорт“;
- „Увеличение на използването на метро”;
- „Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи”;
- „Подобряване на управлението на железопътната мрежа“;
- „Осигуряване на необходимите условия за успешно приключване на ОПТ 2007-2013 и за изпълнение на ОПТТИ 2014-2020, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа“.

Определени са следните **приоритетни оси на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г.:**

1. Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа.
2. Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и “широкообхватната” Трансевропейска транспортна мрежа.
3. Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт.
4. Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта.
5. Техническа помощ.

Стратегията на ОПТТИ 2014-2020 предвижда 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 ОПТ 2007-2013, целящо в максимална степен приключване на модернизацията им или тяхното доизграждане.

За железопътната инфраструктура това е направлението Драгоман – София – Пловдив – Бургас. В рамките на ОПТ 2007-2013 бяха финансирани и са в процес на приключване 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 бяха финансирани и са в процес на приключване проекти за подготовка на строителство на инвестиционни проекти, допълващи направлението Драгоман – София – Пловдив – Бургас, а именно: участъците Пловдив – Оризово, Стралджа – Церковски, жп възли Бургас, Пловдив и София, както и участъците София – Елин Пелин – Ихтиман – Септември и Драгоман – София. В рамките на ОПТТИ 2014-2020 се предвиждат инвестиции в строителни работи по участъци от направлението Елин – Пелин – Пловдив – Бургас, а именно: участъците: Елин Пелин – Ихтиман, Ихтиман – Септември и оставащите участъци по линията Пловдив – Бургас (Фаза 2), докато инвестициите в направлението сръбска граница – Драгоман – София – Елин Пелин се предвижда да бъдат финансирани със средства от Механизма за свързаност на Европа (МСЕ).

В рамките на ОПТТИ 2014-2020 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, НКЖИ ще внедрява 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 (Приоритетна ос 1) и от МСЕ. С това ще се постигне широкообхватно покритие на мрежата чрез внедряване на ERTMS по железопътните линии Драгоман – София – Септември, Пловдив – Бургас и Видин – Медковец. Дължината на оборудваните линии през 2014-2020 г. ще бъде 312 км. За железопътната линия Медковец – София – Кулата, която не е включена като инвестиционен проект за реализация през програмен период 2014-2020, в рамките на Приоритетна ос 4 се предвижда изграждането на GSM-R мрежа извън обхвата на Приоритетна ос 1 като първа стъпка към внедряване на ERTMS в пълен обхват. Обща дължина на оборудваните линии през 2014-2020 г. ще бъде 380 км. Този подход се прилага в настоящия програмен период с проекта Септември – Пловдив, като внедряването на ETCS обхваща само участъка, докато системата GSM-R се изгражда за цялата железопътна линия София – Пловдив.

Съгласно Общия регламент за програмен период 2014-2020 г., помощта от фондовете на ЕС следва да се концентрира за дейности, имащи най-голяма добавена стойност към стратегията „Европа 2020“ за интелигентен, приобщаващ и устойчив растеж. За целта в проекта на Общ регламент са идентифицирани 11 тематични цели, с които страните-членки задължително следва да се съобразят в процеса на подготовка на оперативните програми.

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 капацитета на инсталираните оптични кабели, GSM-R и др. високотехнологично оборудване в района на проекта.

С разработването на настоящата програма, на база на постигнатите резултати, се цели:

- да се изготви анализ на състоянието на железопътната инфраструктура;
- да се изведат на преден план проблемите по развитието на железопътната инфраструктура на 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 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 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 определена 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;
- свърже пътническият летищен терминал в София с прилежащата железопътна система;
- 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.

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 от самото начало 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. Тя ще образува транспортния гръбнак на европейския единен пазар. Чрез нея ще се отстранят пречките, ще се усъвършенства инфраструктурата и ще 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 година 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 комодални 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 пътничкопотоците 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.
- Да се използват 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 двуокис.

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-енергийнонефективен, но все още зависи от петрола за 96% от енергийните си нужди.

- Транспортният сектор е изправен пред нарастващата конкуренция на бързо развиващите се световни пазари.
- Намаление на нефтените запаси, резултиращо в значително повишаване на цената му в последващ момент.
- Намаление броят 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 за потребителите на транспортни услуги и по-добра защита на околната среда. 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 стратегически 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, социална и териториална кохезия. Целта на стратегията е да се създадат условия за различен тип растеж – по-интелигентен, по-устойчив и по-приобщаващ.

На 28 март 2011 г. Европейската Комисия (ЕК) публикува **Бяла книга 2011: „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“**, която съдържа визия за политиката и стратегията в транспорта през следващите десет години (до 2020), както и някои основни прогнози до 2030 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 конкурентост, 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 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 мотото на българската позиция е възприета идеята за „Отключване на потенциала“. Съществуващият огромен потенциал трябва да бъде разкрит, оценен и освободен за развитие.

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 товари 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 Европейския съюз, сертифициране на локомотивните машинисти, повече права за пътниците, качество на железопътните услуги за товарни превози.

- Към настоящия момент все още е в процес на обсъждане **Четвърти железопътен пакет**, който включва мерки за подобряването на качеството на железопътните услуги в Европа. Обявен е в края на месец януари 2013 г. от ЕК. Пакетът включва шест законодателни предложения, 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.

С приемането на Четвърти железопътен пакет се цели цялостно подобряване на качеството на предлаганите железопътни услуги в Европа.

На 20.12.2013 г. в Официалния вестник на Европейския съюз е публикуван **Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година 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 Европейския съюз е публикуван и **Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 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 създаде Механизъм за свързване на Европа, с който се определят условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за Трансевропейските мрежи 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 Европейската комисия 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 ТРАНС-ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА И ИНТЕГРИРАНЕТО НА БЪЛГАРСКАТА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА В НЕЯ

Транспортната инфраструктура е фундаментална за движението на хора и стоки, както и за териториалната кохезия в рамките на ЕС. По-голяма част от инфраструктурата се развива и обновява от националните държави, но с цел създаването 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 Транс-европейската 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 построи липсващите връзки, да премахне тесните участъци на инфраструктурата си и да осигури устойчивостта на транспортната мрежа в бъдещето.

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

С приемането на Регламент № 1315/11.12.2013 г. за насоките за развитие на TEN-T се осигурява ефективна връзка на източните и западните части на Европейския съюз, 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 ще покрива, захранва и осигурява достъп до основната мрежа и ще допринесе за териториалното сближаване и лесната достъпност до всички региони на Съюза.

Карта на Трансевропейската железопътната мрежа на територията на Република България



Изпълнението на основната мрежа ще бъде улеснено чрез използване на „коридорен подход“. Коридорите ще предоставят базата за съгласувано развитие на инфраструктурата в рамките на основната мрежа. Тези коридори ще обединят съответните държави-членки, както и съответните заинтересовани страни, например управителите на инфраструктурата и потребителите. Европейски координатори ще наблюдават напредъка по изпълнението на коридорите, като задачата им ще 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.

Карта на коридорите от основната TEN-T мрежа



През територията на Република България преминават коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски” с основни трасета:

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

както и коридор „Рейнско-Дунавски.

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

Карта на коридорите от основната TEN-T мрежа, които пресичат територията на България



Развитието на TEN-T ще бъде подкрепено от Механизма за свързване на Европа и от Кохезионния и Структурните фондове на ЕС посредством многогодишни програми.

Във връзка с Регламент № 1316/11.12.2013 г. за създаване на „Механизъм за свързаност на Европа”, предвиденият финансов пакет на МСЕ за периода 2014 – 2020 г. за транспорт е в размер на 26 250 582 000 евро, от които 11 305 500 000 евро се прехвърлят от Кохезионния фонд.

Средствата ще бъдат фокусирани върху:

- приоритетни проекти по девет коридора 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 разширената 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 ще сътрудничи тясно с ЕИБ, за да се възползва от интереса на инвеститорите на капиталовия пазар към възможности за дългосрочни инвестиции със стабилни доходи.

Механизмът за свързаност на Европа ще действа в периода 2014 – 2020 г. Инструментът ще финансира основно проекти в железопътния и водния транспорт. Безвъзмездното съфинансиране за проучвания ще бъде до 50%, а безвъзмездните средства за работи - 20% от допустимите разходи, като процентът на финансиране може да бъде увеличен до най-много 30% за действия за премахване на участъци със затруднения и съответно на 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 ще 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 Механизма за свързване на Европа:

- Единно европейско небе – SESAR
- Системи за управление на трафика пътния, железопътния и вътрешно-водния транспорт (ITS, ERTMS и RIS)
- Пристанища, морски магистрали и летища на основната мрежа.

На 26.11.2014 г. Европейската комисия обяви План за инвестиции, чрез който ще се възстанови растежът в Европа и повече хора отново ще имат работа. Планът съдържа три основни направления:

- създаване на нов Европейски фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ), гарантиран с публични средства, чрез който в периода 2015 – 2017 г. ще се мобилизират допълнителни инвестиции на стойност най-малко 315 млрд. евро;
- създаване на надежден набор от проекти, съчетан с програма за помощ, за да могат инвестициите да бъдат насочвани там, където те са най-необходими;
- амбициозна Пътна карта, чрез която Европа ще стане по-привлекателно място за инвестиции и ще се отстранят регулаторните пречки.

Новият Фонд ще бъде създаден в партньорство с Европейската инвестиционна банка. Той ще се основава на гаранция в размер на 16 млрд. евро от бюджета на ЕС, която ще бъде допълнена от 5 млрд. евро от ЕИБ. Европейският фонд за стратегически инвестиции трябва да бъде създаден през 2015 г.

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

- **създаване на железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз** – мрежата е създадена с **Регламент 913/2010**. Целта е установяването на международни железопътни товарни коридори с благоприятни условия за движение на влаковете 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 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**.

- **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 (Европейска система за влаков контрол) 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 малодейтелните и регионалните жп линии.

- **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 партньора 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 постигането 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 постигне 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 пълна (политическа, икономическа и социална) кохезия на 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 България, която след присъединяването към ЕС, вече е външна граница на Съюза, т.е. периферия.

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

НПР БГ2020 е дългосрочен национален програмен документ за развитието на Република България, който е базата за програмирането на стратегически документи във връзка с изпълнението както на националните политики, така и на политиките на ЕС. Документът ще спомогне за оптимизиране на програмирането на развитието на България до 2020 г, като осигурява връзката между националните приоритети на Република България с целите на ЕС в контекста на Стратегията „Европа: 2020“. НПР БГ2020 ще осигури рамката, в която да бъдат определяни приоритетите за разпределяне на публичните средства (национални и европейски), както 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 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 България и нейния транзитен потенциал.

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

В края на разглеждания период (към 2020 г.) България трябва да притежава по-конкурентоспособна, финансово стабилна, безопасна и сигурна железница, която да удовлетворява потребностите на населението за качествен транспорт и да допринася за развитието на бизнеса в страната.

В съответствие със стратегическата визия за развитието на транспорта, дефинирана в „Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.” и „Националната програма за развитие: България 2020” и съгласно поетите ангажименти, разписани в Споразумението за партньорство, 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 коридора от основната Трансевропейска транспортна мрежа, а именно: направление Видин– София – Кулата/Пловдив – Свиленград – турска граница и Пловдив – Бургас. До края на периода на програмта усилията ще са насочени към изграждането на направление „Изток – Запад“ през Южна България: от сръбската граница през София и Пловдив до Бургас и до Свиленград и турската граница. В дейностите по модернизация ще 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, в т.ч. модернизиратите се към момента София, Бургас, Пазарджик, както и Стара Загора, Нова Загора, Ямбол, Карнобат и др. Новоизградените линии ще бъдат оборудвани с модерни системи за управление на трафика.

За проекти извън обсега от първостепенната значимост на ЕС, но от общ европейски интерес и включени в широкообхватната TEN-T мрежа, които са с голямо национално значение, до края на 2015 г. ще бъде изготвена „Национална инвестиционна програма“. В нея ще бъдат включени проекти, за които към момента няма идентифицирани финансови източници, с цел да се промотират проектите пред международните финансови институции. В обхвата на тази Инвестиционна програма ще бъдат включени проекти по направление София – Варна (участък Мездра – Каспичан), Русе – Варна и Карнобат – Синдел. Потенциални източници за реализация на програмата са национално финансиране и/или държавен заем от МФИ. Към момента проектите Русе – Варна и Карнобат – Синдел са предложени за реализация чрез финансиране от новия държавен външен дълг. Отчитайки потенциала за развитие на международни и транзитни железопътни товарни превози и с цел повишаване конкурентоспособността и устойчивостта на железопътния транспорт, следва да се инициират предпроектни проучвания за модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград, както и за нови железопътни преходи към Турция и Гърция. Проектът Sea2Sea, финансиран от ЕС, има

за цел създаване на мултимодален транспортен коридор чрез създаване на ефективна 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. В проекта е идентифицирана необходимостта от проучване за приложимост и устойчивост за изграждане на железопътна връзка между Комотини и България при Нимфай. Потенциал за активно развитие на връзките Европа – Азия има проучване възможността за реализиране на железопътна връзка към пристанище Текирдаг на Мраморно море, което е свързано с националната железопътна мрежа на Република Турция.

3. ВЪНШНИ ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

3.1. МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПЕРСПЕКТИВИ

Според последните прогнози на Европейската комисия и Международния валутен фонд (МВФ) се очаква плавно ускоряване в растежа на световната икономика от 2015 г. В средносрочен план растежът ще укрепва, но ще остане сравнително умерен поради ограничения от страна на производствените мощности и съществуващите макроикономически и финансови дисбаланси. Положителни икономически ефекти се очакват през 2015 и 2016 г. по линия на спада на цената на петрола, мерките на Европейската централна банка (ЕЦБ), очакваното стабилизиране на инфлацията и обезценяването на еврото, както и инвестиционния план на ЕК. Темпът на инфлацията в краткосрочен план ще остане подтиснат по линия на относително ниските цени на суровините, след което се очаква да започне постепенно да се ускорява под влияние на повишаване на световната икономическа активност, намаляването на свободния производствен капацитет и възстановяване на цените на петрола през следващите години.

Основни макроикономически показатели

	ОТЧЕТНИ ДАННИ		ПРОГНОЗА			
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Световна икономика (реален растеж, %)	3,3	3,3	3,5	3,7	3,8	3,8
Европейска икономика – ЕС 28 (%)	0,0	1,3	1,6	1,8	1,9	1,9
Валутен курс щ.д./евро	1,33	1,33	1,11	1,10	1,10	1,10
БВП (млн. лв.)	80 282	82 164	83 581	86 023	89 248	92 477
БВП (реален растеж %)	1,1	1,7	1,4	1,7	2,3	2,1
Дефлатор на БВП (%)	-0,8	0,6	0,3	1,2	1,4	1,5
Средногодишна инфлация (ХИПЦ) (%)	0,4	-1,6	-0,6	1,8	1,9	2,0
Компенсации на един нает (%)	8,8	1,5	1,8	2,8	3,5	3,3
Коефициент на безработица (НРС) (%)	12,9	11,4	10,8	10,2	9,4	9,0
Текуща сметка (% от БВП)			0,2	-0,4	-1,0	-1,5
Преки чуждестранни инвестиции (% от БВП)			3,2	3,3	3,3	3,4

Източник: Национална програма за реформи – актуализация 2015 г.

През 2015 г. се очаква растежът на българската икономика да се забави до 1,4%, което се дължи на по-слабото нарастване на публичното потребление и инвестиции в сравнение с 2014 г. Благоприятната динамика на заетостта, нарастването на реалния разполагаем доход на домакинствата и наблюдаваното от началото на 2015 г. стабилизиране на вътрешната среда ще допринесат за

нарастването на частното потребление до 2,4% през 2015 г. Предвижда се и стабилизиране на частните инвестиции.

Подобряването на външната среда, чрез ускорение на растежите на европейската и световната икономика, ще доведе до повишаване на реалния износ на стоки и услуги до 2,8% и до нарастване на вноса на суровини за експортно ориентирани отрасли. Очакваното забавяне в ръста на потреблението и инвестициите ще има задържащ ефект върху вноса, ограничавайки неговия ръст до 3,6%.

В периода 2016 – 2017 г. икономическият растеж плавно ще се ускори до 2,3%, с основен принос на частното потребление и инвестиции, повлияни от подобряване на бизнес климата в страната и повишаване на кредитната активност. Благоприятното развитие на външната среда ще се отрази в нарастване на износа на стоки и услуги, който заедно с повишението на вътрешното търсене ще доведе до ускоряване на растежа на вноса.

През 2018 г. се прогнозира забавяне на растежа на БВП в резултат на неблагоприятните демографски тенденции в страната. Темпът на нарастване на заетостта ще се стабилизира. Очаква се по-слабото развитие на пазара на труда да се отрази в по-нисък растеж на частното потребление в сравнение с 2017 г.

През 2015 г. средният брой на заетите се очаква да се повиши с 0,3% спрямо 2014 г., а нивото на безработица да се понижи до 10,8%. С постепенното ускоряване на растежа на вътрешното търсене и засилване на положителното влияние на външната среда върху икономическата активност в страната през 2016 и 2017 г. растежът на заетостта се очаква да се ускори, съответно до 0,5% и 0,9% и да се забави до 0,5% през 2018 г., под влияние на неблагоприятните демографски развития на страната. Равнището на безработица следва тенденция на намаление и достига 9% в края на прогнозния хоризонт.

С повишаването на заетостта през 2015 г. доходите от труд ще продължат да нарастват с умерени темпове. По-съществено ускорение в тяхната динамика се очаква в периода 2016 – 2018 г. в условията на по-висока икономическа активност и нарастване на производителността на труда в страната.

Средногодишната инфлация се очаква да продължи да се забавя и да остане отрицателна (-0,6%) за 2015 г. В периода 2016–2018 г. средногодишната инфлация ще се ускори до 1,8-2,0% при допускане за по-високи международни цени на петрола и за възстановяване на вътрешното търсене. Основните рискове, свързани с прогнозата за инфлацията, се отнасят до развитието на международните цени и до темпа на икономически растеж на България.

Усвояване на фондовете на ЕС

За периода 2016 – 2018 г. получаваната от европейските фондове и програми финансова подкрепа ще бъде от ключово значение за развитието на икономиката на страната, за повишаване на конкурентоспособността и за успешното реализиране на националните политики в отделните сектори.

През август 2014 г. Европейската комисия одобри Споразумението за партньорство за периода 2014 – 2020 г.

Изготвена е националната нормативна уредба, осигуряваща ефективно използване на средствата от ЕСИФ за периода 2014 – 2020 г., която осигурява възможност за навременно стартиране на изпълнението на програмите и своевременното разработване на системите за управление и контрол. За програмен период 2014 – 2020 г. е оптимизиран процесът на кандидатстване и оценка на проектните предложения. Въведена е възможност за опростено предоставяне на финансова помощ на конкретните бенефициенти чрез т. нар. „бюджетни линии“ за средствата от осите по техническа помощ. Разписан е ред за кандидатстване с т.нар. „интегрирани проектни предложения“. Разработени са типови образци

на основните документи в етапа на кандидатстване – индикативна годишна работна програма, насоки и формуляр за кандидатстване. Въведени са облекчени правила за избор на изпълнител от бенефициентите, които не са възложители по ЗОП. Предвидена е възможността за прилагане на опростени форми на предоставяне на финансова подкрепа като стандартна таблица на разходите за единица продукт; еднократни суми, финансиране с единна ставка. Разработва се и методология за стандартни таблици на разходите за единица продукт по отношение на разходите, извършвани със собствен човешки ресурс от бенефициентите и за разходите за организация управление на проекти.

3.2. ДЪРЖАВНО РЕГУЛИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР

Достъпът до железопътния пазар е доста 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 жп инфраструктура да стопанисва публична държавна собственост
- Извършването на обществени услуги за превоз на пътници, чрез които се изпълнява социалната роля на държавата.

Инструментите, които се използват съгласно нормативните документи в сектора, са:

- договор между държавата и НКЖИ
- договор с „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД
- инфраструктурни такси.

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

- Създаване на законовата база за функционирането на пазара на транспортната, респективно железопътна инфраструктура.
- Наличие на лицензионен режим за превозвачите, който регулира достъпа на потребителите до пазара.
- Определяне на цените (таксите) за достъп до железопътната инфраструктура.
- Регулиране действията на инфраструктурния управител и цените (таксите) за достъп до железопътната инфраструктура. Осъществява се чрез контрол върху дейността на НКЖИ с цел по-ефективно използване на железопътната инфраструктура.

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” (ИА „ЖА”) като самостоятелно структурно и административно звено към МТИТС извършва координацията и контрола на дейността в областта на железопътния транспорт. Изпълнява функциите на регулаторен орган и е национален орган по безопасността в железопътния транспорт. ИА „ЖА” контролира достъпа до железопътната инфраструктура, проверява изпълнението на изискванията за издаване на лицензи и разрешения, събира такси за издаване на лицензите и разрешенията в размер, определен от МС по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, осъществява и други дейности в областта на координацията и контрола в железопътния транспорт.

При държавното регулиране на транспортния пазар участието на държавата се свежда основно до: (1) държавни инвестиции – капиталов трансфер и субсидии и (2) политика в областта на потребителските такси за достъп до съответната инфраструктура.

Следването на Европейските директиви и политиката на НКЖИ да поддържа прозрачна и справедлива структура на таксите за достъп на пътнически и товарни превозвачи доведе до сключването на договори за достъп и използване на железопътна инфраструктура. На транспортния железопътен пазар вече се появиха освен български и чуждестранни железопътни оператори.

- Подписани са договори за достъп до българската жп инфраструктура със следните железопътни превозвачи: „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, „БЖК“ АД, „Булмаркет ДМ“ ООД, „Газтрейд“ АД, „Рейл Карго Австрия“ АД, „Ди Би Шенкер Рейл България“ ЕООД, „Експрес Сервиз ООД“, „Карго Транс Вагон България“ АД и „Порт Рейл“ ООД, ДП „Транспортно строителство и възстановяване“, „Рейл Карго Кериър България“ ЕООД. За ГДВ 2015 г. подали заявка разработване на разписания са „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, „БЖК“ АД, „Булмаркет ДМ“ ООД, „ДБ Шенкер Рейл България“ ЕООД и „Рейл Карго Австрия“ АД, направените прогнози са за тези превозвачи. Останалите лицензирани превозвачи не са заявили обеми превози. Техните превози са инцидентни и не би могло да се планират.

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 НКЖИ.

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

Ролята на държавата се свежда до:

- Разработване и провеждане на общата 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
- Развитието, модернизиранието и предоставянето на средства за поддържането и организацията 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
- Реорганизация и модернизация на институционалната система в сектора
- Контрол над управлението на публичната държавна собственост
- Провеждане на национална транспортна политика, насърчаваща използването на интелигентни транспортни системи (ИТС)
- 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
- Определяне и контрол върху прилагането на техническите стандарти за превозните средства
- 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 европейските стандарти за подготовка на кадри.

Развитието на транспорта, продиктувано от нуждите на икономиката и обществото, изисква мобилизирането на значителен по обем финансов ресурс. Необходимо е задълбочено проучване, разработване, оценка и прилагане на различни финансови инструменти и схеми за осигуряването на този ресурс от местни и/или чуждестранни финансови фондове и/или институции и от частния сектор посредством публично-частно партньорство и др.

По силата на чл. 25 (1) от Закона за железопътния транспорт, държавата участва във финансирането на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Средствата се предоставят ежегодно под формата на капиталови трансфери чрез Закона за държавния бюджет и се насочват приоритетно към обекти от национален интерес, за които не може да бъде осигурено финансиране по международни програми и фондове. По силата на същия член от Закона за железопътния транспорт, Държавата предоставя от републиканския бюджет и субсидия за текуща дейност с общо и/или целево предназначение. За гарантиране обективността на планиране необходимите средства за ремонт и поддръжка на жп инфраструктура, в НКЖИ се въведоха механизми и система за планиране в годишен и дългосрочен период. Последният дългосрочен договор между Държавата и НКЖИ е подписан през 2011 г. за период от 5 години, до 2015 г. като през настоящата година се очаква подписването на нов петгодишен договор. Показателите в Договора между държавата и НКЖИ са обективно измерими – бална оценка на състоянието на железния път от пътеизмерителна лаборатория, изпълнение на влакилометровата работа, намаляване броя на инцидентите по железния път и др. За по-добра оптимизация на дейността на Компанията и с цел оценяване на степента на изпълнение на поставените ѝ цели и задачи в Договора са въведени показатели, чрез които Управителят се задължава:

- да не допуска размерът на изискуемите задължения към доставчици и задълженията към персонала за текущата година да надхвърлят размера на изискуемите задължения към доставчици и задължения към персонала от предходната година, освен ако това увеличение не е обосновано от обективни причини ;

- Да оптимизира разходите си за дейността и отчита напредъка чрез показателя „оперативни разходи на един зает“;

- Да оптимизира броя персонал на един км железен път.

Като неразделна част от Договора беше разработена и нова методика за отчитане на горепосочените показатели, която представлява съвкупност от индикатори, чиито стойности оценяват изпълнението или неизпълнението на показателите и при неизпълнение на Управителя се налагат санкции в размер, определен по методиката.

В резултат на финансовото обезпечаване на средства от държавния бюджет, съпоставими с нуждите на железопътната инфраструктура, през последните години са постигнати високи резултати по отношение на следните показатели:

- повишаване скоростите на движение по жп мрежата в ремонтираните участъци;
- повишаване на безопасността на превозите, чрез намаление броя на събитията по вина на НКЖИ;
- повишаване на качеството на железопътната инфраструктура, измерено чрез балната оценка.

За дългосрочното планиране поддръжката на железопътната инфраструктура и с цел повишаване производителността на труда и ефективността на персонала, облекчаване на труда, намаляване на времето за извършване на ремонти и времето за реакция при аварии, по-пълното използване на капацитета на компанията и намаляване на разходите, е необходимо закупуване, доставка и използване на специализирана механизация.

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 бюджетиране 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, съгласно европейските правила – в общите инвестиции в транспорт максимум 50% от инвестициите трябва да са за автомобилен транспорт
- Въвеждане на Техническите спецификации за оперативна съвместимост (TCOC) в съответствие с изискванията на ЕС чрез осигуряване на средства от държавния бюджет за тяхното прилагане извън договорените по проекти отсечки от „основната“ и „разширената“ 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, както и за създаване на пътнически терминали и социални центрове около жп гари в малките населени места чрез използване на средства от ОП „Региони в растеж”
- 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 България, които покриват повече от 50% от необходимите средства за модернизирането на жп сектор
- 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.

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.

5. КАЧЕСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

5.1. СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА

Производственият капацитет на НКЖИ в качеството ѝ на единствен инфраструктурен 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 железопътна инфраструктура, чието състояние може да се опише по следния начин:

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 ОРД.

Общата разгъната дължина на железния път е 6 481 км.

Обща разгъната дължина на железопътната мрежа	Дължина (км)
Единични жп линии с нормално междурелсие (1435 мм)	2 908
Двойни жп линии с нормално междурелсие (2 x 977 км)	1 978
Гарови коловози с нормално междурелсие	1 442
Единични жп линии теснопътни (760 мм)	125
Гарови коловози теснопътни	13
Гарови коловози с широко междурелсие (1520 мм)	15

Освен железопътни линии, Поделение „Железен път и съоръжения“ поддържа и:

- 777 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 тясно пътните жп линии;

- **980** бр. жп мостове с обща дължина **42 176 м** по нормалните железопътни линии;
- **23** бр. жп мостове с обща дължина **644 м** по теснопътните железопътни линии;
- над **7 300** броя железопътни стрелки.

Един от основните приоритети на НКЖИ е осигуряване на безопасност на превозите и сигурността на движението на влаковете по цялата мрежа. За неговата реализация са необходими мероприятия за поддържане на железния път и съоръженията. За изпълнението на необходимите дейности, Компанията определи своите приоритетни направления, както следва:

- I жп линия от сръбска граница до турска граница през Пловдив и Свиленград;
- II жп линия София – Мездра – Горна Оряховица – Варна;
- III жп линия Илиянци – Карлово – Зимница – Карнобат – Варна фериботна;
- IV жп линия граница – Русе пътническа – Горна Оряховица – Стара Загора – Димитровград – Подкова;
- V жп линия София – Владая – Перник – Радомир – Кулата;
- VI жп линия Радомир – Гюешево;
- VII жп линия Мездра – Видин;
- VIII жп линия Пловдив – Стара Загора – Карнобат – Бургас в участъка Пловдив – Михайлово;
- IX жп линия Русе разпределителна – Каспичан;
- преструктуриране на жп възли София, Пловдив, Бургас във връзка с модернизацията на новите жп линии Пловдив – Свиленград – Турска граница, Михайлово – Бургас, Пловдив – Септември и подобряване на интермодалността в градски условия.

По отношение на железния път се предвиждат следните дейности:

- Доставка на нова тежка пътна и лека железопътна механизация;
- Въвеждане на тежък тип релси (UIC 60) при подновяване на железния път;
- Увеличаване дела на безнаставовия релсов път, водещо 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 стоманобетонова 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 механизизирано подновяване и механизирани среден ремонт на железния път;
- Мероприятия по отводняване и подобряване на носимоспособността на земното легло в участъци, където тя е нарушена;
- Доставка на механизация (лаборатория и ръчни тележки) за контрол състоянието на железния път;
- Доставка на най-необходимите резервни части и изпълнение на ремонти за поддържане на механизацията в добро техническо състояние;
- Използване на железопътни материали втора употреба, демонтирани от обектите Пловдив – Свиленград – турска граница, Михайлово – Бургас, Пловдив – Септември;

- Подобряване на техническото състояние на някои от второстепенните железопътни линии, които имат статут на „рокадни“ за главните железопътни линии.

НКЖИ ще се стреми осезаемо да подобри състоянието на железопътната инфраструктура – фактор, рефлектиращ и върху безопасността на превозите. С подобряването на техническото състояние ще се повишават не само търговските параметри на жп 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 г. Към момента, почти напълно изпълнени са изискванията за пълна електрификация, за номинално междурелсие от 1435 мм и за допустимо осово натоварване от 22.5 т. на колоос на жп линии от „основната мрежа“. По отношение на електрификацията, почти всички направления от „основната мрежа“ са електрифицирани, като изключение прави само отсечката Радомир – Гюешево, а отсечката Първомай – Свиленград в момента се електрифицира чрез реализацията на проект „Електрификация и реконструкция на железопътна линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: Първомай – Свиленград“ и в края на 2015 г. се очаква да бъде напълно електрифицирана. 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 – страната ни 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 ОПТ, ОПТТИ и МСЕ, чрез които се цели да бъдат обхванати почти всички линии от „основната“ мрежа, които да бъдат модернизирани така, че да отговарят на всички изисквания на Регламент (ЕС) № 1315/2013 г.

Техническото състояние на железния път и съоръженията към него, в т.ч. и на отделните елементи към него, към началото на 2015 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 жп линия, Радомир – Кюстендил – Гюешево по VI жп линия, Самуил – Каспичан по IX 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 размразяването.

- В мрежата съществуват над 660 хиляди траверси СТ-4 ПАК 68И 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 ПАК68И скрепление (изолационните и уплътнителни втулки са смачкани, ПАК 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 избуксувани и с вълнообразно износване релси. В началото на 2015 г. са реализирани счупвания на 82 бр. релси, 3 бр. стрелкови елементи и скъсани 13 бр. заварки.

- Ежегодно се влагат по-малко от 10 бр. нови жп стрелки, което е крайно недостатъчно. Поради това 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.

- Много са участъците, в които при последното измерване с пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120 апаратурата не е в състояние да параметрира неизправността, поради лошото състояние на железния път. Това са места, където запасът на коефициента на сигурност на железния път е пред изчерпване и се създават условия за увеличени странични и вертикални динамични удари, ускорено влошаване на параметрите на железния път и комфорта на влаковото движение. Обобщеният качествен индекс QI (бална оценка) в някои участъци надхвърля граничния за съответната проектна скорост, което налага ограничаване скоростта на влаковото движение при невъзможност за отстраняване на неизправностите.

- 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 тунелите са липсата на хидроизолация в почти всички тунели, пукнатини в облицовката и влошено отводняване, поради лошо изпълнение на отводнителните канали.

- При средна проектна скорост 105,2 км/ч за главните жп линии, допустимата скорост по книжка-разписание е 85,2 км/ч, т.е. разликата от 20 км/ч е много осезаема.

В периода 2016 – 2020 г. се планира изпълнението на ремонти по количества и стойности съгласно информацията в **Приложения №№ 2÷7**, както следва:

- Подновяване на железен път по години: **Приложения №2;**
- Механизиран среден ремонт на железен път по години: **Приложения №3;**
- Ремонт на „Железопътни съоръжения” и укрепване на „слаби места”: **Приложение №№ 4÷6;**
- Ремонт и доставка на резервни части за „лека“ и „тежка“ железопътна механизация, подвижен железопътен състав, кариера „Карлуково“, цех за електроконтактно заваряване гр. Шумен, както и доставка на нова „лека“ и „тежка“ железопътна механизация – **Приложение № 7;**

Ефектът от изпълнението на ремонтите по години е даден в **Приложения №7а**.

В т. 8 от настоящата програма са показани различните дейности и решения, които трябва да бъдат предприети за намаляване на времепътуването на влаковете и увеличаване на максимално допустимите скорости, което ще допринесе за успешната конкуренция на железопътния с автомобилния транспорт.

5.2. СЪСТОЯНИЕ НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ

Системите и устройствата на осигурителната техника, телекомуникациите и нетяговото електроснабдяване в НКЖИ са елементите от железопътната инфраструктура, които осигуряват управлението, контрола и безопасността на влаковото движение. Основната им цел е да се сведе до минимум влиянието на субективния фактор, за да се предотврати в максимална степен допускането на грешки от страна на хората, които управляват влаковото движение. Това се постига с инсталирането на модерни и скъпи съоръжения, изискващи висока степен на квалификация на персонала, който се грижи за тяхната безотказна работа. В тази връзка приоритетни дейности са:

- Осигуряване на оперативно управление движението на влаковете и гаровата дейност;
- Осигуряване на безопасност, надеждност и сигурност на железопътните превози;
- Осигуряване на своевременна информация за участниците в железопътния транспортен процес;
- Осигуряване на железопътните превозвачи и на техните клиенти достъп до телекомуникационната мрежа на железопътната инфраструктура;
- Поддържане на високо ниво и непрекъсваемост на комуникационните системи, осигуряващи организацията и координацията на железопътния транспортен процес;
- Подобряване организацията на текущата поддръжка на съоръженията и гарантиране на висока степен на готовност за реакция при аварийни ситуации.

В последните десет години инвестиции в съоръжения и устройства на осигурителната техника и телекомуникациите са извършени със средства по международни програми и капиталов трансфер. Със средства по ОПТ са внедрени модерни осигурителни инсталации и телекомуникационно оборудване в обекти от национално значение като: Дунав мост 2: Видин – Калафат, Електрификация и реконструкция на жп линиите Пловдив – Свиленград и Свиленград – турска граница, Рехабилитация на жп инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив – Бургас.

От 2009 г. до 2014 г. със средства от капиталов трансфер са автоматизирани 77 бр. прелези, а за подаване на информация към водачите на ППС, съгласно изискванията на Наредба № 17 за регулиране на движението със светлинни сигнали, на 214 бр. прелези са монтирани нов тип шосейни светофари с трети фар с бавномигаща бяла светлина.

При изпълнение на европейските изисквания за оперативна съвместимост и безопасност на превозите, НКЖИ изгражда и развива оптична мрежа на стопанисваните от нея железопътни линии. За тази цел са необходими средства, които Компанията не може да осигури изцяло с наличните източници на финансиране. Една част от тях ще бъдат осигурени със средства от държавния бюджет, значителна част – от големите инфраструктурни проекти, включени в ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура”, но за голяма част в размер около 40 млн. лв. няма осигурено финансиране.

Осигурителна техника (ОТ)

Осигурителната техника осъществява: обективен контрол на местоположението на подвижния жп състав върху железния път чрез релсови вериги или броячи на оси; контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура (светофори и стрелки), чрез гаровите централизации (МРЦ, ЕЦ-М, ЕМЦ и други) и междугаровите системи (автоблокировка, полуавтоматична блокировка); контрол и управление на скоростта на движение на влаковете чрез системата ETCS (АЛС) и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете (ДЦ).

Към настоящия момент, в железопътната мрежа са в експлоатация надеждни и покриващи изискванията за безопасност устройства и системи на осигурителната техника. Жизненият цикъл на голям процент от системите отдавна е изтекъл. Считаните за модерни гарови централизации в участъка София – Пловдив са над 20 години в експлоатация, а диспечерската централизация София – Карлово – над 40 години. През последните 3 години се въведоха в експлоатация 9 бр. МКЦ.

Съоръжеността на действащите към 31.12.2014 г. гари (299 бр.) и разделни постове (17 бр.) с осигурителни системи, е както следва:

- Маршрутно - компютърни централизации – 9 бр.
- Релейни централизации с микрокомпютърна визуализация ЕЦ-М - МКВ – 4 бр.
- Релейни централизации тип МРЦ тип ЕЦ-М - 175 бр.
- Електромеханични централизации - 35 бр.

- Релейни уредби за ключови зависимости - 75 бр.
- Без осигурителна инсталация (пултове за временно управление) - 33 бр.
- Гърбична централизация – 0 бр.

Разгърнатата дължина на междугарията, осигурени с автоблокировка с проходни сигнали – осигуряваща пакетно движение на влаковете в междугарията е 335 км, а с автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси са съоръжени – 1119 км. С релейна полуавтоматична блокировка са съоръжени около 2031 км от жп мрежата.

Поетапно се извеждат от експлоатация физически и морално остарели два **центъра за дистанционно управление и контрол на влаковото движение** по железопътните линии София – Пловдив и София – Карлово и се изгражда един нов диспечерски център в Пловдив. Движението на влаковете в участъка Пирдоп – Карлово от III-та жп линия и в участъка Катуница – Ябълково от I-ва жп линия се осигурява от централизирани диспечерски системи.

От всички 783 железопътни прелези, 510 броя са оборудвани с елементи и устройства, осигуряващи безопасното преминаване на влак през прелеза, както следва:

- автоматични прелезни устройства с бариери - 230 бр.
- автоматични прелезни сигнализации - 280 бр.

През програмния период се планира да бъде извършено проектиране и изграждане на автоматични прелезни бариери на мястото на ръчни прелезни устройства.

По протежение на железопътната линия София – Пловдив и в участъка от гара Скуtare до гара Стара Загора – страна Пловдив е изградена системата за автоматична локомотивна сигнализация JZG 703 ниво 0, производство на фирма Ericsson, а във възел Пловдив, включващ гарите Пловдив пътническа (от входните сигнали – страна София), Пловдив-разпределителна (изток), Тракия, Филипово и участък Стара Загора – Бургас е съоръжен с ETCS ниво 1, вер. 1.2.0/1999 г.

Участъкът от гара Катуница до гара Ябълково и железопътен възел Видин (гара Видин товарна, гара Видин пътническа, РП Капитановци) са съоръжени с Европейска система за влаков контрол Ниво 1, отговаряща на спецификациите за клас 1 (ERTMS/ETCS, вер. 2.3.0d).

Работеща система за **контрол на загрети букси** има в района на гара Калотина Запад.

В петгодишната програма за развитие на Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ (ПСТ) за периода 2016 г. – 2020 г., дейност ОТ предвижда да бъдат изпълнени следните по-значими обекти:

- Изграждане МКЦ г. Пирдоп за участък Златица – Сопот;
- Изграждане МКЦ възел Плевен (г. Плевен, г. Плевен Запад, г. Долни Дъбник, г. Горни Дъбник и г.Пордим);
- Изграждане МКЦ възел Дупница (г. Делян, г. Дяково, г. Дупница и г. Бобошево)
- Изграждане МКЦ възел Червен бряг (г.Червен бряг – г.Телиш).

Телекомуникации (ТК);

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

Значителна част от съоръженията на телекомуникациите са на много ниско технологично ниво, предвид темповете на развитие в тази област и годините на въвеждане в експлоатация.

Железопътните телекомуникации са базирани на кабелна мрежа, състояща се от 4783 км. магистрални кабели, 167 км. въздушни кабелни линии и 629 км. оптични кабелни линии. НКЖИ

разполага с 30 бр. цифрови и 29 бр. електромеханични телефонни централи с общ капацитет 28 000 абоната. Изградена е мрежа за предаване на данни (МПД), състояща се от 4 главни възела, свързани помежду си и 19 второстепенни възела, които са свързани регионално към главните възли. Мрежата е изградена на базата на съществуващата телекомуникационна медна преносна система. По тази причина позволява пренос на данни със скорост до 33,6 kB/s по протокол X25. Тъй като не отговаря на актуалните нужди за пренос на данни, предстои постепенното изваждане от експлоатация и подмяната с нова. В участъците с изграден оптичен кабел и цифров пренос, се изграждат високоскоростни мрежи за пренос на данни със значително по-високи скорости (2MB/s, 10/100/1000 MB/s).

Работата на телекомуникационните системи е затруднена от честите кражби, ниската им пропускателна способност и физическата им амортизация при 24-часова ежедневна експлоатация за период повече от 10 години. От една страна, кражбите водят до сериозно застрашаване на сигурността на движението на влаковете и маневрената дейност. От друга, НКЖИ ежегодно плаща огромни суми за възстановяване на тези щети, вместо да ги влага в ремонти, модернизация и заплати.

В железопътния транспорт се използва радиокомуникационна система, работеща в честотния диапазон 450 MHz (0.7 m), внос от Германия, с показатели, покриващи изискванията на UIC. Покрити с радиосигнал са всички магистрални жп линии – 1 796 км.

Маневрени радиовръзки са предназначени за осигуряване и подпомагане на маневрена, вагоноописвачна и други дейности във всички влакообразуващи и с маневрена дейност гари, като за целта се използва честотен ресурс в обхвата на 150 MHz (2 m).

Инсталирана е GSM-R (MSC) централа – 1 бр. в Пловдив и оборудване GSM-R за Voice/Data, в участъка Пловдив – Димитровград е изградена система базови станции BSS с ниво на покритие за ETCS ниво 1. Системата работи в условия на тестване в реални експлоатационни условия.

Прилагат се системите за видеонаблюдение на 21 бр. прелези и 23 гари.

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

Планирано е проектиране и изграждане на оптична връзка и телекомуникационно оборудване в участъците: Червен бряг – Левски; Левски – Горна Оряховица; Горна Оряховица – Бяла; Мездра – Червен бряг; Радомир – Благоевград; Горна Оряховица – Каспичан; Русе – Бяла; София – Златица; София – Мездра; Величково – Карнобат; Разменна – Волюяк; Карлово – Тулово; Пловдив – Карлово; Димитровград – Михайлово и Симеоновград – Нова Загора.

Предвижда се проектиране и изграждане на оптична връзка, телекомуникационно оборудване и внедряване на GSM-R система в участъците Русе – Горна Оряховица; Горна Оряховица – Каспичан; Мездра – Горна Оряховица.

Електроснабдяване (ЕС)

Съоръженията за електроснабдяване и енергиен контрол служат за захранване на съоръженията на осигурителни и телекомуникационни техники, отопление на железопътни стрелки, пилонно и перонно осветление, осветление на работни площадки, чакални, вътрешни сградни инсталации. Снабдяват с електроенергия наематели на площи, отдадени под наем. Към момента НКЖИ експлоатира 319 бр. трансформаторни постове, 946 бр. пилони за осветление и 1914 отоплявани стрелки и 2425 км. захранващи въздушни и кабелни линии средно напрежение и ниско напрежение до потребителите. Освен дейността по поддръжка на тези съоръжения, НКЖИ има задължение да отчита електроенергията. За тази дейност, освен че оборудването е много остаряло, не съществува изобщо техника (електромери), която да отчита разходите за различни превозвачи.

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

- Модернизация на външно гарово осветление, чрез въвеждане на LED осветление и изграждане на автоматизирани системи за управление на осветлението;
- Модернизация на трафопостове и остарели кабелни линии;
- Преустройство на системите за отопление на жп стрелки.

Човешкият фактор играе важна роля в процесите, свързани с поддръжка на съоръженията на ОТ, ТК и ЕС. През последните години съществува силна тенденция на изтичане на висококвалифицирани кадри от Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ към конкурентни предприятия със сродна дейност. Главните причини са:

- Ниско заплащане в сравнение с конкурентните предприятия.
- Влошаване на условията на работната среда – липса на материали и инструменти за изпълнение на основните задължения по поддръжка и профилактика; удължаване и неефективно използване на работното време в резултат на трудно придвижване до обектите за поддръжка, поради наличието на лимит на придвижване на автомобилите и намален брой пътнически влакове.

Тези фактори възпрепятстват привличането на млади специалисти, което води до принудително намаляване на числения състав и нарушаване на приемствеността в поддръжката на съоръженията.

5.3. СЪСТОЯНИЕ НА ЕНЕРГИЙНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ

Поделение „Електроразпределение“ към НКЖИ е създадено през януари 2010 г. с предмет на дейност *разпределение на тягова електроенергия* с три регионални поделения: Енергосекция - София, Пловдив и Г. Оряховица, които поддържат и експлоатират контактна мрежа с разгъната дължина 5 102 км, с обособени 48 бр. подрайона по контактна мрежа, 53 броя тягови подстанции, 55 броя основни секционни поста, специализирана механизация за ремонт и поддържане на контактната мрежа за постигане на необходимата сигурност и безопасност на железопътните превози. По степен на завършена електрификация Република България заема водещо място в сравнение със страните от Източна Европа. От общата разгъната дължина електрифицираните железопътните линии са 5 102 km, което представлява 70% от общата дължина на железопътната мрежа.

Контактна мрежа

През периода 2016 г. – 2020 г. се предвиждат ремонт и внедряване на нови системи и технологии за контактна мрежа за осигуряване безопасността на железопътния транспорт по основни жп линии. На този принцип са определени и проекти за:

- подмяна на амортизирани стълбове
- преустройство на контактна мрежа в гари и спирки с премахнати от експлоатация коловози и стрелки
- подобряване на изолацията на контактната мрежа
- подготовка на гарови разединители и секционни постове за включване в системи за телеуправление.
- подмяна на носещи въжета, контактен проводник, свързващи възли и детайли.

Чрез тези проекти през периода 2016 – 2017 г. ще се доставят и монтират в контактната мрежа общо 51 820 броя полимерни изолатори. Съгласно изготвените разчети за доставки и монтаж по години се предвижда : 2016 г. – 17 000 бр., 2017 г. – 15 220 бр., като с тези доставки ще се довърши подмяната на изолацията на контактната мрежа от експлоатационните поделения на поделение “Електроразпределение“.

Стълбовната линия, която носи контактната мрежа, е изпълнена масово с железорешетъчни стълбове, които са монтирани без болтова връзка във фундаментите – потопяеми, което е довело до силна корозия на арматурата и води до опасност от счупване на носещите стълбове. От направената статистика от подмяна се нуждаят общо над 850 бр. стълба. За периода 2016 – 2020 г. за подмяна се предвиждат около 500 бр. железорешетъчни стълбове и напукани, наклонени и амортизирани железобетонени стълбове, които с течение на експлоатацията са за неотложна подмяна. Подмяна на тези стълбове ще става главно чрез проектите, изпълнявани по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” и сключените рамкови споразумения за поддръжка на железопътната инфраструктура, които ще се финансират със собствени средства.

Предвиждат се преустройства на контактната мрежа в закрити гари. Контактната мрежа в гари с 3, 4, 5 и 6 коловоза е изтеглена и окачена на гъвкави и твърди напречници. След демонтиране на железния път и закриването на гарите, гъвкавите напречници остават да държат контактна мрежа само за един коловоз в еднопътен участък и за два коловоза в двупътен. Техническата поддръжка на напречниците и експлоатацията им е затруднена и почти невъзможна. С това преустройство ще се демонтират всички гъвкави или твърди напречници, и контактната мрежа ще се окачи на нова стълбовна линия.

С оглед оптимизация на дейностите по ремонта и поддръжката на отделните елементи на железопътната инфраструктура в максимална степен са съобразени с участъците, заложи за механизирано подновяване на железния път в плана на поделение „Железен път и съоръжения”. За целта поделение „Електроразпределение” предвижда да модернизира и обнови контактната мрежа и стълбовната линия в същите участъци, в които ще се изпълни механизираното подновяване на железния път.

Също така ще се преустроят гъвкавите напречници в гарите в участъка от Пловдив до Бургас също по проект, изпълняван по ОПТ и ОПТТИ.

С изпълнение на реконструкция, модернизация и внедряване на нови технологии за контактна мрежа в енергийната система на 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)
- постигане на изискванията за оценка по националните правила за надеждност и безопасност.

Тези проекти и цели ще се изпълняват и постигат със средства на поделение „Електроразпределение“ – приходи от електроразпределение и чрез проектите, изпълнявани по ОП „Транспорт” 2007-2013 и ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г.

С финансиране от ОПТ и ОПТТИ се очаква да бъде изградена нова контактна мрежа и обновена съществуващата по железопътните участъци:

- Димитровград – Свиленград
- Септември – Пловдив и София – Септември
- Пловдив – Бургас.

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 Европейския съюз.

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

За периода 2016 – 2020 година се предвижда модернизация на осем броя тяговите подстанции, със собствени средства:

- 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 тягови трансформатори на 8 бр. подстанции
- телеуправление- изграждане на SCADA в тези подстанции.

Със средства от ОПТ и ОПТТИ, ще се изпълнят следните проекти:

- Изграждане на тягови подстанции Симеоновград и Свиленград и разширение на тягова подстанция Димитровград.
- Модернизация на тягова подстанция Прослав.
- „Инженеринг – модернизация на тягови подстанции Стара Загора, Нова Загора, Ямбол, Карнобат и Бургас и изграждане на SCADA – система за телеуправление”.

При модернизацията на тяговите подстанции се извършва и модернизация на прилежащи секционни постове и за тях също се създава възможност за телеуправление.

С посочените проекти за обновяване на съоръженията в тяговите подстанции ще се изпълнят изискванията за създаване условия за движение по железопътната инфраструктура на качествено нов електроподвижен състав. Ще се постигнат изискванията на стандарт EN БДС 60123 за ниво на напрежението и неговото автоматично поддържане в предвидените от стандарта стойности. Ще бъде изпълнено изискваното подобряване характеристиките на тока в съответствие с Наредбата на ДКВЕР 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 НКЖИ.

Модернизацията на подстанциите ще постигне икономията на овеществен труд за манипулации, които иначе се изпълняват ръчно. Ще намалят времето за отстраняване на аварии, както и техния брой. 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.

5.4. СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА

Тежката пътна механизация, доставяна по оздравителната програма, е в сравнително добро състояние. Гаранциите на тази механизация отдавна са изтекли и липсата на подходяща база за сервиз и ремонт създават сериозни затруднения по своевременното отстраняване на явили се повреди. Наличните резервни части за машините също се изчерпаха и липсата на такива води до значителни престои на някои от водещите машини. Голяма част от жп влекачите са доставени преди повече от 20 г. Същите са морално и физически амортизирани. Поделенията не са в състояние да ги поддържат в изправно техническо състояние. Поради 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.

Механизацията за поддържане на енергийните съоръжения включва аварийни автомобили и релсови самоходни специализирани машини (РССМ). Поддържането и ремонтът на контактната мрежа се осъществява чрез 76 бр. РССМ, които не са оборудвани с GSM апарати за бърза мобилна връзка при аварии, като същото се отнася и за аварийните автомобили. 18 от РССМ са доставени по оздравителната 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.

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.

Недостигът на автомобилен парк и оставяне специализираните машини (РССМ) на „изживяване“ ще доведе до невъзможност за обслужване на част от контактната мрежа.

Новоелектрифициращите се участъци не са осигурени със специализирана механизация за поддържане. Този недостатък е свързан със специфичните изисквания на инструкциите, по които се управляват средствата на ЕС, с които се изпълняват проектите. За да бъдат въведени тези обекти в експлоатация, е необходимо осигуряване на специализирана механизация. Трябва непременно да се потърси начин за доставка на РССМ за експлоатационно поддържане на новоизгражданата контактна мрежа в участъка Пловдив – турска граница. За новоизгражданата контактна мрежа в района на Дунав мост 2 също трябва да се осигури 1 (един) брой РССМ. За тази цел е предвиден проект за доставка на нови специализирани машини, които частично ще се финансират от програмата за този период.

Необходимата специализирана механизация включва: доставка на механизация за железопътните кариери; доставка на машини за смяна на траверси, багери на смесен ход, оборудвани с различни работни органи; доставка на жп влекачи, автомобили за превоз на гориво, траверсopodobни машини, лека пътна механизация, специализирани автомобили за превоз на работници и материали и др. Реалният измерител за състоянието на железния път се извършва от независима пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120, която го определя чрез качествени характеристики, които показват, че в резултат на предприетите действия и предоставените средства от ДБ вече имаме 20% от жп мрежата в състояние по-високо от задоволително.

5.5. СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД

НКЖИ, като управител на железопътната инфраструктура, стопанисва гари, спирки, разделни постове, сгради на железопътни участъци и четни помещения, сгради на маршрутно-релейни централизации (МРЦ), трафопостове, тягови подстанции, подрайони по контактна мрежа, стрелкови кабинни и др. Голяма част от сградите са построени преди 1980 г. На малка част от тях до настоящия момент са извършени основни ремонти. 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. Строителството основно включва подмяна покривни покрития (керемиди, хидроизолация и др.), цялостна или частична подмяна на дограмата (алуминиева или PVC), възстановяване и преобоядисване 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.

През 2016 г. е предвидено да се ремонтират 85 обекта, като по-големи са ремонтите на гарите Монтана, Червен бряг, Подуяне пътническа, Мирково, Сахране, Долно Езерово, Ясен и др., както и

технически сгради на жп инфраструктурата – маршрутнорелейни централизации, подрайони по електроразпределение, железопътни участъци, четни помещения и др. Предвидено е да приключат строително-ремонтните работи по приемно здание гара Сливен и Цеха за смяна на талиги Фериботен комплекс Варна.

През 2017 г. е предвидено да се ремонтират 92 обекта, като по-големи са ремонтите на гарите Лом, Враца, Захарна Фабрика, Змейово, Самоводене, Величково, Търнак, Добрич, Провадия и др. технически сгради на жп инфраструктурата. Предвижда се стартиране на основни ремонти на гари Карлово и Септември, които ще продължат и през 2018 год.

През 2018 г. са предложени за ремонт 89 обекта, като гарите, предвидени за ремонт са Своге, Мездра, Костенец, Исперих, Дулово, Моруница и др., както и технически сгради на жп инфраструктурата. Предвидено е да приключат строително-ремонтните работи по приемни здания гари Карлово и Септември.

През 2019 г. е предвидено да се ремонтират 90 обекта, като гарите, предвидени за ремонт са Елин Пелин, Бойчиновци, Калотина, Благоевград, Кардам, Дойренци, Синдел-разпределителна и др., както и технически сгради на жп инфраструктурата.

През 2020 г. е предвидено да се ремонтират 84 обекта, като гарите, предвидени за ремонт са Радомир, Земен, Брусарци, Свобода, Чумерна, Девня, Сомовит, Просторно и др., както и технически сгради на жп инфраструктурата.

С извършването на ремонтни работи по сградния фонд се цели постигане на:

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

5.6. СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ И ТЕРМИНАЛИ ЗА КОМБИНИРАНИ ПРЕВОЗИ

През последните години в Европа се утвърждава доминираща тенденция за предлагане на комбинирани транспортни услуги. Причините за това са много – все по-голямото натоварване на автомагистралите в резултат на увеличаващите се превози, замърсяване на околната среда, надеждността на жп транспорт при различните атмосферни условия, ефективността на комбинирания транспорт и др. Комбинираните превози създават възможност за осъществяване на пълна логистична схема за доставка „от врата до врата“, което се явява и едно от основните желания на клиентите. 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.

Приоритетните инфраструктурни направления на българска територия за развитието на комбинираните превози, определени на базата на международни договорености и проучвания (AGTC, TER, AGN, TEN-T) и маркетингови анализи, са:

Линейни:

- Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград
- Калотина – София
- Гюешево – София – Бургас/Варна
- Русе – Димитровград/София/Варна

Точкови:

- Пристанища Варна, Бургас, Лом, Видин, Оряхово
- Интермодални терминали: София, в ЮИ, СИ и СЗ България.

Състоянието на железопътната инфраструктурата за осъществяване на комбинирани превози не удовлетворява изискванията за извършване на съвременни товаро-превозни услуги. От съществуващи до 1990 г. 9 терминални площадки в момента действащи са само 2 – в София-товарна и Стара Загора, които се експлоатират и поддържат от частни фирми. За да се интегрира железопътната ни инфраструктура с европейската мрежа за извършване на интермодални превози е необходимо модернизиране на основните направления, включващо: подобряване на техническото състояние на железния път и съоръженията; осигуряване на необходимия габарит за извършване на комбинираните превози по разглежданите маршрути и изграждане на мрежа от специализирани терминали.

Основните насоки за бъдещото развитие на интермодалната транспортна система и повишаване качеството на товарните услуги на територията на България са изложени в **„Стратегия за интегриране на Българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт”**, разработена от гръцката консултантска фирма PLANET. В рамките на проекта са направени анализи на възможностите за изграждане на логистични транспортни възли, в резултат на които консултантите препоръчват изграждане на мрежа от терминали, започвайки от гр. София, като основен железопътен и автомобилен център, с възможности за включване и на въздушен транспорт при подходящо избрана площадка.

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 АЕКОМ и Възложител МТИТС се наложи промени, тъй като има липса на подкрепа от браншовите и неправителствени организации и от Столична община по отношение на изграждането на терминал 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 се изпълни 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 България, което води до редица положителни резултати – намаляване замърсяването на вредните емисии за околната среда, намаляване на пътно-транспортните произшествия, намаляване на задръстванията и други.

С финансиране по ОП „Транспорт“ програмнен период 2007 – 2013/2015 г. се изпълнява проекта за **„Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив“**, който обхваща изработване на технически проект и изграждане на ИМТ. Проектът се очаква да приключи до края на 2015 г. С цел ускоряване влизането на терминала в експлоатация се предвижда по време на строителството му да се извършат и дейностите свързани с избора на оператор за неговата експлоатация, който ще има задължението да достави и инсталира необходимото оборудване.

Интермодалният терминал ще се изгради на гара Тодор Каблешков, която е част от жп възел Пловдив и е разположена на магистрална жп линия София – Пловдив. Площадката ще се разположи от северната страна на гарата (в землището на село Златитрап, местност Камиша) върху площ от 71 хил. м².

В процес на изпълнение през програмния период е 2007 – 2013 г. е проект **„Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен Централен район на планиране в района на град Русе“** за извършване на прединвестиционно проучване за определяне на нуждите от предлагане на услуги за интермодални превози и на месторазположението за изграждане на интермодален терминал в района на град Русе. В обхвата на проекта се включва изготвяне на идеен проект, финансово-икономически анализ, Подробен устройствен план и подготовка на отчуждителни процедури. Намеренията са до края на 2015 г. да бъдат извършени всички подготвителни дейности. Строителството на интермодалния терминал е предвидено да бъде реализирано през програмнен период – 2014 – 2020 г. със средства по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“.

Планира се реализация на 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 изготвянето на адекватна 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 финансиране на проекта ще се кандидатства по приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“.

За 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 AGTC и направленията от “основната” и „разширената“ TEN-T мрежа. През 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 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.

В началото на 2012 г. стартира европейският проект **InTraRegio**, финансиран по Седма рамкова програма на ЕС. Той обединява усилията на пет региона – Бремен в Германия, Мармара в Турция,

Калабрия в Италия, Русе в България и Канарски острови в Испания. Чрез този проект се цели създаването на интермодална транспортна мрежа. За да се постигне максимален ефект тя ще бъде изградена с помощта на различни транспортни схеми.

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 на НКЖИ 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. За ръководството на компанията при кризи от военен и невоенен характер се поддържат основен и резервен Пунктове за управление.

В съответствие с Указания на МТИТС от м. юни 2014 г., в НКЖИ (като юридическо лице с възложена военновременна задача), се разработва военновременен план.

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 (ППЗЗКИ). 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 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 подразделенията през 2014 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 подразделения, 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 надежността на съоръженията е извършено подновяване на съоръженията на контактната мрежа (КМ), както и на съоръжения в тягови подстанции (ТПС) и основни секционни постове (СП).

С цел повишаване безопасността и сигурността на влаковото движение през 2014 г., от железопътните секции са изработени 8 проекта за трайно укрепване на обекти от железопътната инфраструктура, засегнати от бедствия на обща стойност 3 528 907 лв. Същите са предложени за разглеждане и финансиране през 2015 г. от Междудомовенната комисия за възстановяване и подпомагане към Министерския съвет. През 2014 г. от Комисията са финансирани 2 обекта по изготвени проекти за аварийно-укрепителни и отводнителни работи на обща стойност 645 333 лв.. Обектите са завършени и отчетени в срок. Общо с 4 ПМС за 2014 г. на Компанията са отпуснати за 14 обекти 796 169 лв., като 12 от тях са за заплащане на извършени неотложни аварийно-възстановителни работи.

През 2015 г. са изработени 4 проекта за трайно укрепване на обекти от железопътната инфраструктура, засегнати от бедствия на обща стойност 2 385 146 лв. Същите са внесени за разглеждане и финансиране от Междудомовенната комисия за възстановяване и подпомагане към Министерски съвет. Към 30.06.2015 г. от Комисията са финансирани 27 обекта на стойност 662 759 лв., както следва: с ПМС № 82/06.04.2015 г. са отпуснати 612 230 лв. за 23 обекта, от които 1 обект по изготвен проект и 22 обекта за възстановяване на извършени неотложни аварийно-възстановителни работи; с ПМС № 92/17.04.2015 г. са отпуснати 50 529 лв. за 4 обекта за възстановяване на извършени неотложни аварийно-възстановителни работи.

Предприети са действия за снабдяване на поделенията с лични предпазни средства (средства за индивидуална защита). Изготвена е план-сметка за доставка на: граждански противогаз -1 350 бр., лицева маска с филтри за амониак и хлор - 600 бр., дихателна маска за самозащита при пожар.

Прогноза за средствата по отбранително мобилизационните мероприятия и кризисни ситуации е посочена в **Приложение №10** – Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на НКЖИ за периода 2016 – 2020 г.

Съвременните реалности в Република България като държава-членка на НАТО и Европейския съюз, усложнената обстановка в световен мащаб, налагат все по-масовото използване на средства за видеонаблюдение и пожароизвестяване, като мярка за подобряване на сигурността в обектите, предоставени за управление на Компанията.

Към момента в обекти на НКЖИ са изградени 74 бр. системи за видеонаблюдение, от които:

- 22 бр. са на жп гарите София, Пловдив, Варна, Бургас, Плевен, Драгоман, Крумово, Катуница, Поповица, Първомай, Караджалово, Ябълково, Видин, Кулата, Мездра, Г. Оряховица, Шумен, Кардам, Русе, Русе разпределителна, Ст. Загора и Свиленград. Обхванати са всички гранични жп гари на територията на Република България.

- 13 бр. са на жп прелези;
- 4 бр. на тунели;
- 8 бр. на административни сгради;
- 6 бр. в тягови подстанции;
- 21 бр. в производствени помещения – ремонтни халета, работилници и др.;

През периода 2016 – 2020 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 43 бр. пожароизвестителни и 1 бр. пожарогасителна системи. С пожароизвестителни системи следва да се оборудват всички административни сгради и помещения с инсталирана апаратура.

Освен технически средства за повишаване на сигурността, компанията използва и физическа охрана. Компанията има сключен тригодишен договор с частна фирма за физическа охрана на 56 бр. обекти, стопанисвани от НКЖИ. С оглед предотвратяване на пожари и превантивна дейност, НКЖИ сключи договор за осигуряване на противопожарно обслужване в обектите си.

Стремежът на 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, като 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 „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 „Железен път и съоръжения”
 - възстановяване на деформирани земни насипи, обезопасяване на земно-скални откоси, чрез обрушване и замрежване, 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 ЕР предприятие
 - 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 трафопостовите, стопанисвани от 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 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 компанията се осъществява посредством колективни и индивидуални средства за защита. Колективни средства за защита са пунктове за управление (ПУ), оперативни сектори (ОС), противорадиационни укрития (ПРУ) и скривалища. Индивидуалните средства за защита са следните:

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

Разработен е разчет за наличните количества индивидуални средства за защита и необходимите такива за доокомплектоване. Към настоящия момент компанията 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., компанията е длъжна 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 ПУ и ОС. Направени са постъпки за осигуряване на запаси от материали за осигурителната техника и контактната мрежа.

Инспекция „Безопасност на превозите“ осъществява контрол върху:

➤ работата на ръководния и изпълнителския персонал на НКЖИ, свързана с безопасността на превозите и техническата експлоатация на обектите, съоръженията, устройствата и ПЖПС, които ѝ принадлежат;

➤ работата на персонала, техническото състояние на ПЖПС, 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.

Инспекция „Държавен технически надзор и метрология“ в 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 компанията с надеждни измервания. Инспекцията 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 здравословните 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 Компанията. Успешно да се съчетават и прилагат мерките за превенция и контрол, както и сътрудничество с социалните партньори и с други контролни органи. Превенцията да е в основата на дейността, включваща оценка на риска, обучение на персонала и изпълнение на програмите и мероприятията за привеждането на работните места в съответствие с изискванията на нормативните актове. В тази връзка добрата практика 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 ефективното прилагане на действащото законодателство по ЗБУТ. Резултатите от взетите превантивни мерки за ограничаване на риска по работните места да отразяват в сравнение с предходния период намаляване на трудовите злополуки.

6. SWOT АНАЛИЗ НА БЪЛГАРСКИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЕКТОР

Силни страни	Слаби страни
- Висока степен на изграденост на железопътната инфраструктура; - Висока степен на електрификация на железопътната мрежа; - По-екологично чист и безопасен в сравнение с другите видове транспорт - Стабилен пазарен дял при превозите на масовите товари и наличие на капацитет на превоз на разнородни видове пазари; - Висока степен на хармонизация на законодателството, свързано с железопътния транспорт, с това на Европейския съюз; - Либерализиран пазар; - Наличие на обучен и високо квалифициран персонал, както и центрове за подготовка и повишаване квалификацията на кадрите; - Придобит опит в хода на изпълнение на проекти в рамките на ОП „Транспорт” 2007 – 2013г.; - Добре развита железопътна мрежа, осигуряваща транспортно обслужване на населени места без алтернативен транспорт; - Развита дистрибуционна мрежа за продажба на билети и провеждане на гъвкава ценова политика; - Наличие на добре изградена мрежа от депа за извършване на експлоатационна и ремонтна дейност; - Развити фериботни връзки (Варна -Илиховск, Варна - Поти/Батуми, Варна -Кавказ).	- Незадоволително техническо състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав; - Неравномерност на пътническия и товарен трафик, недостатъчно използване капацитета на съществуващата жп мрежа; - Наличие на „тесни места” и недостатъчна обвързаност с жп инфраструктурата на съседни страни; - Липса на оперативна съвместимост; - Ниска ефективност, породена от излишен капацитет, голям оборот на товарния вагон, висок процент на празен пробег, изолирано движение и превоз на единични вагони; - Ниско ниво на използвани нови комуникационни и информационни технологии, в т.ч. липсваща дистрибуция по алтернативни канали: онлайн, телефон и SMS, туристически бюра и оператори и т.н.; - Липсваща или недобра интеграция между железопътния и останалите видове обществен транспорт в много населени места (отдалеченост на гарите от населеното място, липса на обществен превоз до гарата, нехармонизирано разписание); - Недостатъчно използване на възможностите за развитие на комбиниран/интермодален транспорт; - Недостиг на финансови средства за поддържане, развитие и модернизация на наличната жп инфраструктура; - Високо ниво на кражби и посегателства над елементи от железопътната инфраструктура и превозваните товари; - Тежко финансово състояние и голяма задлъжнялост на дружествата от групата „Холдинг БДЖ” ЕАД - Затруднено и негъвкаво управление на дружествата от групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД, породено от регулаторни режими, специфични форми на трудово-правни отношения и др.

Възможности	Заплахи
- Очакван ръст на транспортните, железопътни и товарни услуги; - Модернизация чрез инвестиции в инфраструктура и подвижен състав и повишаваща се конкурентоспособност на железопътния транспорт, породена от технологичното развитие на сектора; - Ефективно използване на Структурните и Кохезионните фондове на ЕС - Ускоряване на процедурите при реализация на приоритетни инфраструктурни проекти; - Привличане на международен транзитен трафик поради кръстопътното положение на страната; - Провеждане на активна маркетингова политика с оглед възползване от липсата на конкуренция при железопътните пътнически услуги; - Развитие на мрежа от интермодални терминали; - Внедряване на нови системи за безопасност и управление на влаковото движение (ERTMS и GSM-R); - Разширяване обхвата на Резервационната система за билетоиздаване.	- Продължаващ недостиг на финансови средства и недофинансиране на железопътния транспорт от страна на държавата; - Забавяне реализацията на стратегическите инфраструктурни проекти, което не позволява развиването на скоростите, които да направят предлаганата от жп превозвачите услуга конкурентна; - Спад на международните транзитни потоци - Влошаване на качеството на инфраструктурата и подвижния състав, в резултат на недостатъчни инвестиции; - Отлив на квалифициран персонал; - Увеличаване дела на използване на лични превозни средства и автомобилен транспорт при превоза на пътници и товари; - Риск от неизпълнение на целите за намаляване на емисиите при преобладаващия дял на автомобилния транспорт.

7. ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ДЕЙНОСТТА НА НКЖИ КАТО УПРАВИТЕЛ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – 2016-2020 г.

При осъществяване предмета си на дейност за периода на програмата НКЖИ ще се придържа към своята генерална цел за предоставяне на капацитет от надеждна железопътна инфраструктура на лицензирани превозвачи 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 графичите за движение на влаковете, съгласувано с превозвачите, а за пътническите превози и с общините.

7.1.ОСНОВНИ ПРИОРИТЕТИ НА НКЖИ

- Пазарна ориентация на компанията и политика за утвърждаването ѝ като обществено отговорна организация;
- Изграждане на конкурентоспособна организация и търговско ориентирано предприятие;
- 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 рехабилитация на инфраструктурата в дългосрочна перспектива;
- Хоризонтална и вертикална интеграция с участници на националните и международни пазари и усъвършенстване на функционалната и продуктова структура;
- Модернизиране и привеждане на железопътната инфраструктура в съответствие с европейските стандарти за безопасност;
- Привличане на инвестиции с цел модернизация и рехабилитация на железопътната инфраструктура;
- Усъвършенстване на системата за организационно, материално-техническо и финансово управление на компанията с цел повишаване динамичността, гъвкавостта и адаптивността ѝ;
- 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;
- Прилагане на инструментите на ПЧП/концесии за обекти от железопътната инфраструктура;
- 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 ЕС;
- Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията;
- Високопрофесионален кадрови потенциал;
- Осигуряване на качествен и леснодостъпен жп транспорт (премахване на транспортни бариери) за хора в неравностойно положение;

7.2.ПРИОРИТЕТИ НА ПРОГРАМАТА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

- Развитие 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 комбиниране на елементи от автомобилен и железопътен, морски и железопътен или железопътен и въздушен. Изграждане на транспортни интермодални възли, които да позволят бърз преход между различните видове транспорт
- Развитие и внедряване на високо технологични системи за ефективно управление на влаковото движение, гарантиращи висока степен на безопасност и оперативна съвместимост по правилата и стандартите на ЕС. Разширяване прилагането на информационни технологии, базирани на високоскоростни оптични и GSM-R мрежи за предаване на данни
- Ефективно и пълно усвояване на средства от Структурните и Кохезионния фонд
- Активно участие в RNE
- Повишаване конкурентоспособността на железопътния транспорт в рамките на транспортните услуги.

7.3.Основни цели за развитие на НКЖИ

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

- Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура
- Реконструкция и подновяване на железопътните линии, разположени по общеевропейските транспортни оси, част от „основната“ и “широкообхватната” трансевропейска транспортна мрежа.
- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура, водещо до повишаване на равнището на конкурентоспособност, което да възстанови позицията на железопътния транспорт като основен вид транспорт за пътници и товари.
- 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 енергоефективни технологии и използване на възобновяеми енергийни източници.
- Подобряване на фирмения имидж в резултат на въвеждане на нови услуги и дейности, включително дейности, свързани с намаляване на професионалния риск.
- Привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси
- Провеждане на гъвкава тарифна политика за инфраструктурните такси
- Разширяване на пазарния дял на комбинираните превози чрез развитие на терминалната инфраструктура
- Успешно и ефективно усвояване на средствата от фондовете на ЕС
- 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 за периода до 2020 г.

7.4. ТЕХНОЛОГИЧНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Изооставането на железопътния транспорт в Република България в технологично и техническо отношение води до трудности при сравняване на основните му характеристики, тенденции за развитие и определяне на пазарната политика в страната със съпоставими международни организации. Съществуващото ниво на технологиите и техническа съоръженост в НКЖИ не дава възможност за амбициозни промени в средносрочен план. В по-дългосрочен план 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, НКЖИ набляга на реконструкцията, рехабилитацията 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 3: 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 4: Модернизиране на осигурителните системи и прелезни устройства;
- Възстановяване на проектните параметри на жп линиите по направленията София – Карлово, София-Мездра, Русе – Варна и др.;
- Модернизация на железния път, осигурителната техника и енергосъоръженията по част от железопътната мрежа чрез проекти: Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граница, 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)
- Предоставяне на нови услуги на операторите чрез изграждане на интермодални терминали – Пловдив, Русе и др.;
- Създаване на равнопоставени условия и оптимизиране на управлението на движението на влаковете чрез въвеждане на система за оперативна отчетност на движението на влаковете;

- Разширение на функционалния обхват на ГИС за нуждите на НКЖИ;
- Внедряване на система за следене моментното състояние на железния път и планиране на ремонтите;
- Поддържане и прилагане на RNE Path Coordination System (PCS, бивш Pathfinder) – 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 (CIS, бивш EICIS) – за изчисляване на инфраструктурни такси при международни маршрути;
- Изпълнение на План за внедряване на ERTMS;
- Внедряване на електронен архив за управление, индексирание и съхранение на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС.

7.5. ТЪРГОВСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Търговските цели пред 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 на операторите – товаро-разтоварни дейности, международни графици за движение на влаковете
- Разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт;

В изпълнение на търговските си цели 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
- Модернизирание на приемните здания и площите около тях в гари по определени приоритети (гранични гари, интересити гари, централни гари в големи градове и др.)
- Приложение на фирмената програма за управление на отпадъците на НКЖИ
- Изготвяне на предложения за отдаване на концесия на малодеятелни железопътни линии и на приемните здания на основните железопътни гари
- Изграждане на интермодални терминали и товарни селища
- Обучение на персонала.

7.6. ФИНАНСОВИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Стратегически финансови цели на НКЖИ:

- Повишаване финансовия рейтинг на предприятието;
- Намаляване негативния ефект от финансовата криза;
- Пазарна ориентация на компанията и политика за утвърждаването ѝ като обществено отговорна организация;
- Изграждане на конкурентоспособна организация и търговско ориентирано предприятие;
- Провеждане на гъвкава тарифна политика за инфраструктурните такси;

- Увеличаване на приходите, чрез подобряване на бизнес-проучването, разширяване на предлаганите услуги и дейности;
- Въвеждане на иновативни техники и технологии;
- Разширяване на пазарния дял на комбинираните превози, чрез развитие на терминалната инфраструктура;
- Оптимизация на управлението на собствеността с цел увеличение на приходите;
- Превръщане на неоперативните активи в парични средства;
- Поддържане на активна инвестиционна политика по отношение привличане на различни източници за финансиране;
- Инвестиране в проекти с висока добавена стойност;
- Ефективно и пълно усвояване на средствата предоставени от: Държавния бюджет, ОП „Транспорт“, ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“, МСЕ и други европейски фондове;
- Намаляване на разходите за ремонт и рехабилитация на инфраструктурата в дългосрочна перспектива.

Текущи финансови цели:

- Запазване на финансовата стабилност, балансиран бюджет и финансов резултат – намаляване на загубата от дейността;
- Усъвършенстване на планирането на финансовите средства – прозрачност и добро финансово управление;
- Ефективно, ефикасно и целесъобразно усвояване на приходите от инфраструктурните такси, от разпределение на тягова електрическа енергия, другите приходи от дейността и предоставената субсидия за текущо поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура;
- Ефективно, ефикасно и целесъобразно усвояване на средствата за инвестиции и основен ремонт;
- Повишаване ефективността на разходите чрез: оптимизирането им, индикатори за изпълнение, многостепенен контрол при изразходването на финансовите средства;
- Повишаване на производителността на труда;
- Намаляване размера на текущите вземания от клиенти и доставчици;
- Намаляване периода за събиране на вземанията;
- Намаляване размера на изискуемите текущи задължения към доставчици и персонал;
- Обучение на персонала. Повишаване на административния капацитет, свързан с управлението на финансите – бюджетиране, планиране и управление на проекти и други.

7.7.ОСНОВНИ ИЗТОЧНИЦИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА ДЕЙНОСТТА НА НКЖИ

Приходите от дейността на НКЖИ (по ОПР) включват: нетни приходи от продажби, приходи от финансираня, финансови и извънредни приходи.

Нетните приходи от продажби са формирани от: приходи от инфраструктурни такси (ИТ) - от осигуряване достъпа и използването на железопътната инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия; други услуги - свързани с основния предмет на дейност на предприятието, предоставяни при поискване; приходи от предоставената от 01.01.2013 г. услуга „разпределение на тягова електроенергия“; други приходи - от управлението и стопанисването на държавната собственост; печалба от продажба на нетекущи активи.

Приходите от инфраструктурни такси (ИТ) са основен източник за финансиране на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията към него. Считано от 01.01.2014 г., с цел стимулиране на товарните превози по железопътния транспорт, са в сила нови - намалени тарифни ставки, като за влаккилометър ставките са намалени от 0,8203 лв. на 0,7902 лв., а за брутотонкилометър от 0,0038 лв. на 0,0025 лв.. Съгласно ПМС № 66/21.03.2014 г., с цел стимулиране на интермодалните превози от 05.04.2014 г. са в сила намалени ставки за влаккилометър и бутотонкилометър за комбинирани превози с блок-влакове с 10% и за превоз на товарни автомобили с блок-влакове с 30%,

На база графика за движението на влаковете 2014/2015 г. и прогнозиран лек ръст в обема на превозите разчетените приходи от инфраструктурни такси за 2015 г., са в размер на 55,6 млн. лв..

За периода 2016-2020 г. разчетените приходи от ИТ са в размер на 55,6 млн. лв. годишно.

С приходите от инфраструктурни такси следва да се покриват преките разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

Приходи от дейност „Електроразпределение”. Считано от 01.01.2013 г. стартира дейността на поделение „Електроразпределение” (ЕРП), създадено през 2009 г. в състава на НК ЖИ с получена Лицензия за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителни мрежи на железопътния транспорт за срок от 35 години. В сила от 01.01.2014 г. е утвърдена цена за разпределение на тягова електрическа енергия от ДКЕВР в размер на 158,19 лв./MWh без ДДС, която покрива пълната себестойност на дейността.

Очакваните приходи от дейност „Електроразпределение” през 2015 г. са в размер на 45,7 млн. лв., а разчетените приходи от електроразпределение за периода 2016-2020 г. са както следва: 46,6 млн. лв. за 2016 г., 47,6 млн. лв. за 2017 г. и по 48,5 млн. лв. за периода 2018 - 2020 г.

С приходите от дейност „Електроразпределение” се покриват изцяло разходите за дейността вкл. и инвестиционните разходи, като се гарантира безотказността и ефективността на енергийната система, обслужваща железопътните превозвачи.

Приходи 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 Европейските фондове, за срока на полезния живот на активите след въвеждането им в експлоатация.

Текущото усвояване на предоставените средства се отразява в Отчета за приходи и разходи, като разходи по икономически елементи и като приход от държавата.

Със Закона за ДБ на Р България за 2015 г., обнародван в ДВ бр. 107 от 24.12.2014 г. и ПМС №8 от 16.01.2015 г. за изпълнение на ДБ на НКЖИ са предоставени 105 000 хил. лв. капиталов трансфер и 135 млн. лв. субсидия. Средствата от ДБ се предоставят по одобрен график на основание на Договора с държавата.

Субсидия

Предоставяната от държавния бюджет субсидия е за финансиране текущата дейност на НКЖИ и покрива непреките разходи на железопътната инфраструктура, невъзстановени от приходите от инфраструктурни такси, от електроразпределение и другите приходи, реализирани от дейността на инфраструктурния управител. Субсидията е насочена за изплащане на трудовите възнаграждения, осигуровки, застраховки на персонала (без разходите за персонал от дейност „Електроразпределение”), външни услуги и др. Част от тези средства се използват за плащане на ДДС който е недопустим разход в проектите по ОП „Транспорт” 2007 - 2013 г. и ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 - 2020 г..

За периода 2016 - 2020 г. разчетите за експлоатационните разходи, свързани с изпълнение на дейностите по текущо поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура са изготвени при очакван размер на субсидията от 135 млн лв годишно.

Капиталов трансфер

Предоставените ежегодно със Закона за държавния бюджет средства на НКЖИ, като капиталов трансфер, се насочват приоритетно към обекти от тясно национален интерес, за които не може да бъде осигурено финансиране по международни програми и фондове. Това са преходни обекти, със сключени рамкови споразумения и договорени срокове за изпълнение, свързани изключително с основен ремонт и изграждане на ДМА по железопътната инфраструктура.

С предвидените от държавата средства за капиталови трансфери за НКЖИ за периода 2016 - 2020 г. в размер на 105 млн. лв. годишно се цели от една страна осигуряване изпълнението и съответно финансирането на проектите от инвестиционната програма на предприятието за ремонт, рехабилитация и изграждане на обекти от железопътната инфраструктура и от друга, отчитайки факта, че приходите на компанията са основно от субсидия, капиталови трансфери, инфраструктурни такси, електроразпределение и несъществени приходи от продажби на неоперативни активи, е необходимо да бъдат осигурени целеви средства за собственото ѝ участие във връзка с приключване разплащането на проекти, генериращи приходи, по Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. и стартирането на новия програмен период на ЕС, в т.ч. на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” (ОПТТИ).

Източник на средства за НКЖИ за периода е финансирането на изпълнението на проектите по ОП „Транспорт” 2007-2013 г. и ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. и други европейски програми.

При планирането на разходите по проекти, съфинансирани от Европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ) за финансовата рамка 2014-2020 г., са взети под внимание етапа на подготовка на конкретните проекти, сроковете за одобрение от ЕК на формулярите за кандидатстване, както и характера и сроковете за реализация на отделните проекти. Предвид това, че проектите на НКЖИ са насочени към изграждане и модернизация на ключовата железопътна инфраструктура за връзки от национално, трансгранично и европейско значение, както и към развитие на екологичната инфраструктура и подобряване, опазване и възстановяване на природната среда, същите са с голям мащаб, имат национално значение, реализуеми са поетапно във времето и ангажират значителен ресурс за изпълнението им.

Основен проблем за НКЖИ е осигуряване на финансови средства за съфинансиране на всички проекти, които генерират приходи, както и финансов ресурс за изплащане на дължимото ДДС.

Друг източник на средства за НКЖИ за периода 2016 – 2020 г. е ползване на заеман ресурс.

Във връзка с необходимостта от осигуряване на финансов ресурс за приключване на дейностите по изпълнение на проектите по ОП „Транспорт”, Компанията предвижда през 2016 г. теглене на дългосрочен целеви кредит в размер на 324 млн лв. за покриване на тези разходи. Лихвата по този кредит се явява допълнителен разход към направените разходи в тригодишната бюджетна прогноза за 2016 – 2018 г. и тя е в размер предложен от кредитодателя, съгласно неговата ценова оферта и план за погасяване.

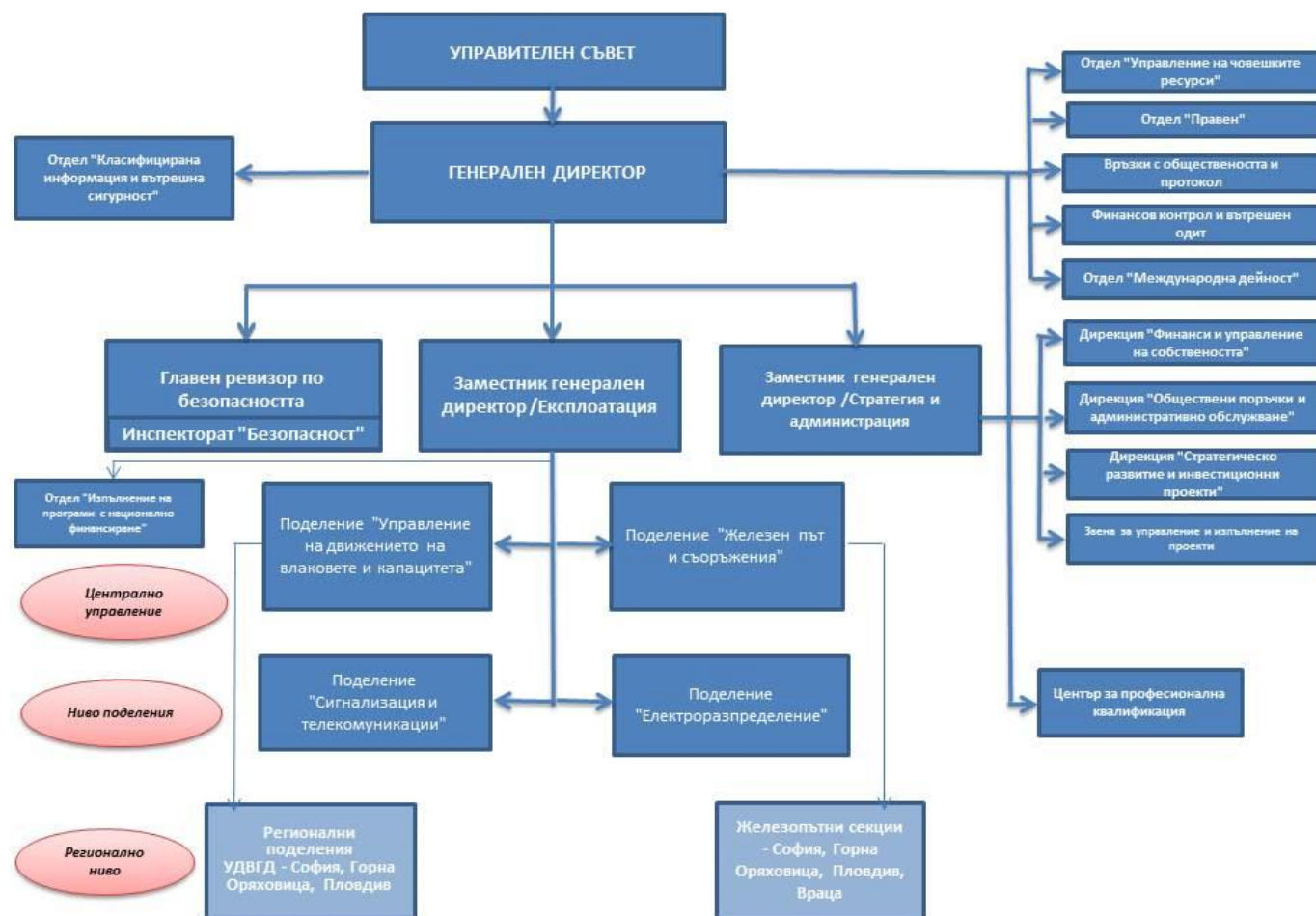
В разчетите за периода разходите за лихви и съответни такси за управление на кредита са, както следва: за 2016 и 2017 г. по 28 млн. лв., за 2018, 2019 и 2020 г. съответно по 26 млн. лв. годишно. Разходите за погасяване на кредита (главница и лихва) следва да бъдат осигурени от средствата за капиталови трансфери.

Информацията за дейността на компанията, приходите и разходите за нея са посочени в **Приложение №1: Разчет-Отчет за приходите и разходите на НКЖИ за периода 2014 – 2020 г.**

7.8.ОРГАНИЗАЦИОННИ И УПРАВЛЕНСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Цел на организационното реструктуриране на НКЖИ е изграждането му като модерно, търговско ориентирано предприятие, способно да функционира в съвременни пазарни условия и насочено към изискванията на клиентите си.

Организационно-управленската структура на НКЖИ към 01.01.2015 г. е както следва:



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

В сила от 01.01.2015 г. в организационната структура са извършени следните промени:

1. С цел подобряване управлението на оперативно диспечерския апарат, контрола върху дейността и административното обслужване е извършена структурна и организационна промяна в поделение УДВК към ЦУ, в резултат на която дейността и персонала на звена „Оперативно диспечерски“ и сектори „Безопасност и контрол на движението“ – София, Пловдив и Горна Оряховица, преминаха към съответните регионални поделения УДВГД.

2. Дейността по поддържане и ремонт на вагонни возни (кантари), структурирана в звено Кантарно стопанство в поделение УДВГД Пловдив, състоящо се от 3 цеха за поддържане на кантари София, Пловдив и Горна Оряховица премина в структурите на съответното поделение УДВГД.

Целта е постигане на по-ефективно управление и административно обслужване на служителите.

През 2015 г. продължава изпълнението на Програмата за оперативно реструктуриране на НКЖИ 2011 – 2016 година.

За периода 2015 – 2016 г. са одобрени „Организационни и инвестиционни мероприятия” за 4-те експлоатационни поделения в НКЖИ, като за 2015 г. е изготвена конкретна Програма за изпълнението им по тримесечия включваща мероприятията, условия и действия, необходими за изпълнението и отговорните длъжностни лица.

Заложените в програмата мероприятия обхващат:

- закриване на гари и др. експлоатационни пунктове;
- пресъоръжаване на прелези с автоматични прелезни устройства;
- преустройство на гарови системи и съоръжения (замяна на остарели гарови системи осигурителна техника с ново поколение компютърни централизации);
- промяна в технологията и организацията на работа, оптимизиране на процеси и персонал както в експлоатацията, така и в администрацията и обслужващите дейности;
- структурни и организационни промени и окрупняване на участъци;
- модернизация, реконструкция и изграждане на системи за телеуправление и телесигнализация на тягови подстанции;
- създаване на мобилни групи, оптимизиране на персонал в резултат на въвеждане на нови технологии и др.

Необходимите условия и действия за постигане на заложеното са осигуряване на финансови средства, промяна в нормативната уредба, осъществяване на мероприятия от други поделения свързани с модернизация и преустройство на съществуващата техника и др.

При реализиране на организационните и инвестиционни мероприятия, през 2015 г. се очаква намаление на 346 бр. работници и служители.

Организационното реструктуриране на НКЖИ за периода 2015 - 2016 г., съгласно заложеното в Програмата за оперативно реструктуриране 2011 – 2016 г., обхваща:

- Обособяване на дейностите по поддържане на железния път и съоръженията и управление на движението на влаковете и капацитета като самостоятелни поделения извън състава на ЦУ на НКЖИ. Изпълнението на тази мярка налага допълнителна експертна оценка в експлоатационен, организационен и финансов аспект, както и експертен анализ по отношение на очакван ефект и целесъобразност.

- Формиране на общ диспечерски център, който включва диспечерското управление на всички дейности с оглед координацията на действията и осигуряване на сигурност и безопасност на цялата инфраструктура – през 2015 г.

- Централно управление да се концентрира върху стратегическото развитие на предприятието и политиките за управление на материални, финансови и човешки ресурси.

По дейности, основните направления изглеждат по следния начин:

В поделение „Железен път и съоръжения”:

- Промяна на организацията, поддържането 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). Изпълнява се успоредно с изпълнението на програмата по ОПТ;

- Налагане на 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 някои 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;

- Преглед на техническите параметри и състояние на железния път и съоръженията, организационно реструктуриране на звената и създаване на мобилни групи за текущо поддържане. Постигане на регионално ниво на транспортна осигуреност, позволяваща ефективно използване на работната сила и мобилност на персонала, пряко зает с поддържане;

- Освен промените в организационните структури се предвиждат и мерки, свързани с оптимизиране на дейности и функции, свързани с поддържането и ремонта на железния път и съоръженията;

- Ангажиране на външни изпълнители за най-трудоемките подготвителни работи при ремонтите, изпълнявани със собствени мощности на Поделение „Железен път и съоръжения“;

- Налагане на постоянно действаща система за повишаване на нивото на подготовка на инженерно-техническия 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 ОП „Транспорт“ или други големи инвестиционни програми;

- Оптимизиране на функциите на персонал, ангажиран със субективен контрол за състоянието на пътя и съоръженията. Постепенно намаляване на обхвата във възлови участъци от жп мрежата на субективния контрол чрез въвеждане на системи за денонощен обективен контрол върху състоянието на пътя и съоръженията към него;

- Въвеждане на гъвкави форми за регрупиране на персонала с оглед на нуждите;

- Повишаване на ефективността на използване на работната сила;

- Временно наемане на работна сила само в активните сезони и при възникнала необходимост;

- Извеждане на специализирани дейности по поддържането и ремонта за изпълнение изцяло от външни изпълнители- анализ и оценка на възможностите и ефекта.

В поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“:

- Програмата за оперативно реструктуриране на дейността в УДВК е неразделно свързана с изпълнението на заложените в инвестиционните проекти задачи за модернизиране на телекомуникация и сигнализация, с изграждането на нова диспечерска централизация и нива на управление на влаковото движение в страната, с пресъоръжаването на прелезите, съоръжени с ръчни бариери и управлявани от прелезопазач с автоматични прелезни устройства и се явява отражение на нивото на модернизация в дейностите, свързани със сигурността и безопасността на влаковото движение.

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

- Промяна в организацията на работа и продължителността на работното време (преглед на необходимостта от второ лице ръководител движение, промяна в организацията на работа в гарите без постови стрелочници; съвместяване на дейности и функции, закриване на гари за служба по движението за част от денонощието и промяна в организацията на работа с цел намаление на използваните технически съоръжения и персонал);

- 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) няколко експлоатационни пунктове (други гари или разделни постове);
- Проектиране, разработване и внедряване на „Система за управление на влаковата работа (СУВР) в НКЖИ;
- 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 следствие да положат основата на единен диспечерски център (ЦДР) за управление и контрол на движението на влаковете в национален мащаб;
- Замяна на сега действащите стари вагонни везни със съвременни електронни везни, които могат да измерват вагоните във време на движение. По този начин ще подобри отчитането на натоварването на вагоните, което от своя страна ще доведе до много по-точно изчисляване на инфраструктурните такси, които начислява НКЖИ;
- Ремонт и модернизация на сградния фонд – преценка за нуждите от сградите на закрити гари и спирки, като ненужните и полуразрушените се махнат;
- Развитие на маркетинговата дейност и продажбите на трасета, с цел разработване на стратегия и инвестиционна политика. С реализирането на предложените мерки, при поддържане на настоящия, а и по-голям капацитет на жп мрежата значително ще бъде оптимизиран броя на заетите с организацията и управлението на движението на влаковете работници и служители, тъй като ще се редуцира броят на експлоатационните пунктове и функциите им ще бъдат поети от новите технологии.
- 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 по цялата жп мрежа. Чрез тях в много по-голяма степен ще се гарантира безопасността на превозите и ще се предотврати разрушаването на инфраструктурата, която поддържа и управлява НКЖИ, както и ще повишат експлоатационните параметри по отношение на сигурност, надеждност, безопасност на транспортните операции и отчитане в реално време на реализираната влакова работа. Системата от „check points“, заедно с другите системи – СТС, СУВР и РОВР ще позволява да се следи изпълнението на бизнес-плана на компанията и планира краткосрочното планиране на приходи/разходи от реализацията на влаковата работа. Системата ще позволи обективно определяне на разходите за предлаганите от Компанията транспортни услуги.

В поделения „Сигнализация и телекомуникации“ и „Електроразпределение“ е осъществена структурна реформа, с която двете поделения са излезли от състава на ЦУ на НКЖИ и са се обособили като самостоятелни поделения. През периода 2015 – 2016 година продължават процесите по усъвършенстването на вътрешната им структура и изпълнението на инвестиционните намерения и стратегически цели.

В съответствие с изпълнението на тези мерки е разработена Стратегия за управление на човешките ресурси за периода 2014 – 2020 г., като дългосрочна и всеобхватна програма, която определя рамките на действия в областта на човешките ресурси за постигане целите на предприятието в съответствие със стратегическата инвестиционна политика.

Основните цели, залегнали в стратегията, са :

1. Качествено и ефективно управление на човешките ресурси за постигане на организационните цели
2. Професионално развитие. Определяне и развиване на професионални компетенции
3. Обучение и повишаване на професионалната квалификация

4. Изграждане на ръководители, способни да постигнат обвързаност на поставените стратегически цели на предприятието с управлението на човешките ресурси
5. Мотивиране на работниците и служителите за постигане на необходимите качество и ефективност на вложения труд. Управление на талантите
6. Развитие и укрепване на административния капацитет на структурите, отговорни за изготвяне, управление и изпълнение на проекти по ОП „Транспорт“ и ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (дирекция СРИП и ЗУИП).
7. Развитие и усъвършенстване на социалната политика.

7.9. МЕЖДУНАРОДНИ ОТНОШЕНИЯ И ЕВРОИНТЕГРАЦИЯ – ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Сътрудничеството с Международния съюз на железниците UIC е насочено към ключовите за НКЖИ форуми по инфраструктура, финанси, безопасност, юридическата група, по околна среда и особено форума Изток – Запад. Последният е важен и поради факта, че е едно от местата, където активно се дискутират реформите на организацията. Една от целите на нашето участие е набиране и анализ на информация за новите структури и за своевременното намиране на нашето място и интереси в процеса на реорганизацията. По отношение на участие в юридическата група на UIC, една от целите е изработването на типов рамков договор за предоставяне на инфраструктурата съвместно с RNE, който да е съобразен с новата COTIF. НКЖИ участва и във всички дейности, провеждани под егидата на UIC и насочени към оптимизация на ремонта и поддръжката на железопътната инфраструктура. Като участник в наскоро завършения проект INNOTRACK, НКЖИ има право да получи всички резултати от проекти и да използва тези резултати за оптимизация на разходите за ремонт и поддръжка на железния път. Като подпроект на големия проект INNOTRACK е разработена методология за провеждане на RAMS&LCC анализи. Счита се, че тази методология ще бъде в основата на усилията за редуциране на разходите за железопътната система. Създадена е група за приложение на този тип анализи, координирана от Дойче Бан, която има за цел да провежда обучение на управленския състав и експерти от железопътните компании, които да прилагат методологията на RAMS&LCC анализите като инструмент за вземане на стратегически решения. НКЖИ членува в тази група. НКЖИ участва и в ежегодния ден за безопасност на железопътните прелези. Това е една кампания, която се провежда под егидата на UIC и има за цел да информира гражданите за опасностите при пресичане на железопътните прелези, безопасно поведение на прелезите и 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 публика.

В периода 2014 – 2020 г., в съответствие с новата транспортна политика на ЕС, се очертават две програми, HORIZONT 2020 и Shift2Rail, които са приоритетни за ЕС. Рамковата програма за научни изследвания и иновации „Хоризонт 2020“ (2014-2020) определя рамката, урежда подпомагането на Съюза на научноизследователските и иновационни дейности. Съвместното предприятие Shift2Rail следва да е публично-частно партньорство, насочено към насърчаване и по-добро координиране на инвестиции на Съюза в научни изследвания и иновации в железопътния транспорт. И двете програми са свързани с обучение, научно-техническа и развойна дейност, която да подпомогне икономическото възстановяване на Европа. За железопътния сектор много важна е програмата Shift2Rail, чиято цел е да се провеждат целеви научни изследвания и иновации, които да бъдат специално насочени към развитието на 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 всички участници си поделят необходимото самофинансиране за изпълнение на проекти. Всеки участник може да участва в повече от един консорциум. UIC организира такъв консорциум и всички негови членове са поканени да се включат. Включването в новата „икономика на знанието“ е изключително

важно за запазване на конкурентоспособността на европейските компании, особено на такива големи компании като НКЖИ.

Стандартизацията е другата голяма тема, по която работи UIC. Стратегическата цел на организацията е UIC да се превърне в единствен център за стандарти в железопътния транспорт. По този повод UIC активно контактува с европейската организация за стандарти, CEN-CENELEC. Важно за организацията е нейните стандарти (фишове) да продължат да бъдат универсални международни стандарти за железопътния транспорт. Важно е да се отбележи, че специалисти на НКЖИ участват в изработването на тези фишове (най-вече в областта на железния път) и тяхната дейност ще продължи през следващите години.

UIC разработва и голям брой технически проекти, които са отворени за участие на всички желаещи членове на организацията. Проектите са разделени на проекти, които имат европейско измерение (важни за европейските членове на организацията) и проекти 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, които са общи за участващите в тях компании и б) свиване на разходите, тъй като всички компании, които участват в даден проект, си поделят разходите за изпълнение на този проект. Участието на НКЖИ е още един начин за подобряване на техническото състояние на българската железопътна мрежа и икономисване на финансов ресурс. Участието на НКЖИ в тази част от дейността на UIC дава възможност на специалисти от компанията да предложат проекти, по които да работят съвместно с други членове, за които тези проекти представляват интерес.

Считаме, че особено важно е тристранното сътрудничество между UIC, CER и UNIFE насочено към ревитализация на железопътния транспорт в Европа и изграждане на единно железопътно пространство в Европейския Съюз, което е основна цел на Европейската Комисия в сферата на железопътния транспорт.

НКЖИ успешно си сътрудничи и с Международния комитет по транспортна политика (СІТ). Мисията на организацията е да утвърждава железопътния транспорт в световен мащаб, както и да отговаря на предизвикателствата, породени от необходимостта за осигуряване на мобилност и устойчиво развитие, както и да работи за постигане на оперативна съвместимост, създаване на нови стандарти за железопътния транспорт (включително общи стандарти с другите видове транспорт).

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 граничните престои 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. 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.

Като пълноправен член на Общността на европейските железници и управители на железопътна инфраструктура (CER), НКЖИ има достъп до актуална информация за развитието на железниците, най-новите разработки в областта на железопътния транспорт и контакти с европейските институции. Чрез членството си в CER, НКЖИ може да защитава своите интереси пред европейските структури, да получава подкрепа и проучва опит при разработването на инфраструктурните проекти и усвояването на европейските фондове. Основен приоритет на организацията е постигане на по-балансиран модален сплит в транспортната система, включване на външните разходи за всички видове транспорт (използване на принципа „който замърсява плаща”), и подобряване на икономическата ефективност на железопътния транспорт. CER счита, че масираното инвестиране в железопътна инфраструктура е предварително условие за постигане на устойчив модален сплит. НКЖИ може да изрази на най-високо равнище позициите си за основни въпроси за европейския транспортен сектор като:

- 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).

- Новата политика относно изграждането на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и използването на новия финансов инструмент, наречен „Механизъм за свързване на Европа (CEF);

- Създаването на единен европейски управител на железопътна инфраструктура;

- Платформата за електрификация на наземния транспорт и много други.

- Планът Юнкер – план за възстановяване на европейската икономика след икономическата криза, която продължи изключително дълго и все още влияе негативно върху икономическите процеси в света. Основният проблем, пред който е изправен европейският железопътен сектор е, че в плана на Юнкер се предвижда отклоняването на средства от две програми, пряко свързани с железопътния транспорт, а именно финансовия инструмент МСЕ и изграждане на TEN-T мрежата и тяхното включване в Европейския Фонд за Стратегически Инвестиции (ЕФСИ), който ще трябва да се бъде създаден в съответствие с плана Юнкер. Този фонд ще финансира стратегически проекти от всякакъв вид, които допринасят за икономическото възстановяване на Европа. CER полага сериозни усилия, за да предотврати предвиденото намаляване на средства от програми, пряко свързани с железопътния транспорт, и прехвърлянето им към ЕФСИ, и НКЖИ е активен участник в този процес.

- С членството си в CER, НКЖИ може да влияе при изработването на позицията на Асоциацията по тези подзаконови актове;

Борбата с климатичните промени е друга съществена задача, по която работи CER, съвместно с UIC и други международни организации, включително и ООН. Доказано е, че 80% от емисиите на вредни газове в атмосферата идват от транспорта и също така е доказано, че развитието на железопътния транспорт няма алтернатива и е единствената възможност за реално намаляване на вредните емисии в атмосферата, които влияят пряко върху климата на земята.

НКЖИ активно участва в разработването на основни документи на Асоциацията като Стратегията на CER за работа с новата Европейска комисия и новия Европейски парламент. Дейността на Асоциацията е пряко свързана с тези две институции и предвид европейските избори през 2014г., изготвянето на тези документи беше стратегическа задача за Асоциацията.

През 2014 г. CER създаде работна група на страните от Югоизточна Европа и Западните Балкани. В тази работна група се обсъждат въпроси, свързани с развитието на железопътния транспорт в тези страни, в светлината на перспективата за членство на тези страни в ЕС. Групата се събира и работи по конкретни проблеми, свързани най-вече с прилагането на европейското законодателство в сферата на железопътния транспорт и управлението на железниците. НКЖИ участва и в работната група, създадена с цел изготвяне на позиции и предложения, свързани с икономическото развитие на европейските железници и определяне на инфраструктурните такси за ползване на железопътната инфраструктура.

Съществен момент в членството на НКЖИ в организации като CER и UIC е, че компанията може да подпомага усилията на българското правителство за развитие на железопътния транспорт в България на ниво европейски железопътен сектор. ЕК и ЕП се вслушват в мнението на европейския железопътен сектор и внимателно обсъждат позициите на сектора по конкретни въпроси. Това дава още една възможност за представяне на ниво ЕС на позициите на България по тези конкретни въпроси. Тясната координация и сътрудничество с МТИТС и ИАЖА е от особена важност за постигане на тези цели.

Всички тези въпроси са от особена важност за железопътните компании и създаването на единен европейски железопътен пазар и чрез CER НКЖИ може да изрази позициите си, а и позициите на българското правителство по тях и да получи европейско представителство за своите позиции.

Rail Net Europe (RNE) е организация, която се занимава с подобряване на качеството и ефективността на международните железопътни превози. Основните задачи на организацията са свързани с:

- изготвяне на референтния документ за железопътната инфраструктура;
- съгласуване на трасета и създаване на каталожни трасета с описание на съответните характеристики;
- съгласуване на разписания за пътнически и товарен международен трафик;
- продажба на трасета и обслужване на едно гише (OSS – One Stop Shop);
- създаване и приложение на Технически спецификации за оперативна съвместимост – процесът на създаване на TCOC за товарен транспорт е почти приключил, необходимо е решаването на някои все още съществуващи проблеми;
- проблема, свързан с приложение на информационните технологии за предоставяне на трасета и управление на движението на международните влакове;
- съгласуване на действията между отделните Управители на инфраструктура при определяне на трасета;
- управление на движението на влаковете;
- приемане и предаване на международните влакове и конкретни процедури – една от основните цели на RNE, която се разработва в TCOC с цел стандартизиране на процедурите на европейско равнище, участие в управленските структури на железопътните коридори на RNE, които преминават през територията на Р. България (през територията на България преминава RNE Коридор 11). Основна роля за организиране на коридорната структура на RNE играят OSS. Като член на RNE, НКЖИ работи активно във работни групи „Маркетинг и продажби“, „Разписания“ и TAF TSI (Технически спецификации за оперативна съвместимост за телематични приложения за товарните превози). За да постигне стратегическите си цели и задачи, RNE изпълнява редица проекти. Членството в RNE дава възможност на 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. След приемането на Регламент 913/2010 за създаване на железопътна мрежа за конкурентоспособни товарни превози, RNE

работи активно за създаването на тези коридори, стандартизиране на изискванията и процедурите за тяхното ползване, качеството на коридорите и сигнализацията, безопасността, сигурността и надеждността на железопътната инфраструктура. 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. 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. НКЖИ активно използва и системата PCS, която е единствения инструмент за заявяване и получаване на капацитет и влакови трасета по товарните коридори. Сериозен проблем, който съществува не само в България, но и в някои страни в Европа е, че железопътните превозвачи не желаят да ползват системата. Тази съпротива трябва да бъде преодоляна и RNE полага сериозни усилия в тази област, включително разработва нова, ориентирана към потребителите версия на системата, която ще бъде готова през ноември 2015 г. Сериозни проблеми, свързани с дигитализацията на железниците и създаването на единно железопътно пространство са липсата на подготвен персонал и езиковата подготовка на участниците в процеса. Това поставя особено сериозно въпроса за обучението на кадри за железопътните оператори и особено за управителите на железопътна инфраструктура, които да имат не само добра техническа подготовка, но и добра езикова подготовка по английски език. Без осигуряването на такива кадри дейността, особено на управителя на железопътната инфраструктура, в единното европейско железопътно пространство, ще бъде много трудна. 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 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 ни в международните структури по транспортните коридори е важно за трансграничното съгласуване на инвестиционните приоритети и лобиране за финансиране на най-важните наши проекти. В изпълнение на Регламент 913/2010, НКЖИ участва активно в създаването на транспортен коридор за приоритетен превоз на товари № 7, който в частта си от Видин до Кулата и Капитан Андреево преминава през територията на България. Коридорът вече е функциониращ и се казва коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“, а управителните му органи и работните групи работят с цел предоставяне на продукт с високо качество и сигурност на превозите. Създадена е система за обслужване на едно гише на коридорните влакове – C-OSS (Corridor One-Stop Shop). По-сериозен проблем е физическото изграждане на Коридора, за което, специално на територията на България, е необходим значителен финансов ресурс (за модернизация на жп линията Видин – София и направлението София – Кулата). За осигуряване на този ресурс ще се разчита основно на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ и на Механизма за свързване на Европа и поради това физическото изграждане на Коридора на българска територия ще стартира през настоящия програмен период – 2014 - 2020 г. Друг сериозен проблем е езиковата подготовка на персонала.

PRIME (Платформа на управителите на инфраструктура в Европа) е една изцяло нова инициатива на ЕК, с която се установява платформа за сътрудничество между европейските управители на железопътната инфраструктура и ЕК. Новата TEN-T политика налага по-всеобхватно сътрудничество между управителите на железопътна инфраструктура, предвид коридорния подход, възприет от ЕК за развитие на TEN-T мрежата. Тази инициатива е насочена също така и към създаването на Единна мрежа на европейските управители на железопътна инфраструктура (ENIM),

което може да се разглежда като първа стъпка към създаването на Единен управител на железопътна инфраструктура в Европа. Поради това, че форматът на тази инициатива и работната и програма все още не е изяснена напълно, НКЖИ все още не е пълноправен член на платформата, но следи дейността на Платформата и има готовност да се включи в дейността и като пълноправен член.

Новата политика на ЕС по отношение на установяването на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и подходът за изграждане на „основна“ мрежа, която трябва да бъде функционираща до 2030 г. и “широкообхватна” мрежа, която трябва да бъде функционираща до 2050 г., поставя сериозни изисквания и предизвикателства пред НКЖИ и българската държава. Тъй като елементите от българската транспортна мрежа, които влизат в двете мрежи, вече са определени от ЕК, основните задачи на НКЖИ са свързани с подготовка и представяне на качествени проекти, които да се финансират по линията на европейските фондове, както и по плана Юнкер и осигуряване на адекватно държавно съфинансиране за изпълнение на тези проекти. Трябва да се има също така предвид, че държави, които не се съобразят с поставените срокове, ще търпят санкции. Търсенето на алтернативни методи за финансиране на проекти, привличане на частни капитали, максималното използване на новия финансов инструмент Механизъм за свързване на Европа, както и възможностите за издаване на финансови облигации от проектните компании и практическото осъществяване на тези операции, са част от предизвикателствата, пред които е изправена НКЖИ. В този смисъл все по-важен става въпросът за координацията между управителите на железопътна инфраструктура. В новите реалности за България, като страна-членка на Европейския съюз и активен участник в изграждането на коридорната мрежа на Съюза, всички процеси по изготвяне на разписание, предоставяне на железопътни трасета, предоставяне на услуги, тягова енергия, поддържане и ремонт на железопътната инфраструктура и други, трябва да бъдат координирани с управителите на железопътна инфраструктура по протежение на съответния коридор, със съседните управители на железопътна инфраструктура и евентуално с Единния Европейски Управител на Железопътна инфраструктура, което поставя допълнителни и специфични изисквания за персонала на НКЖИ, който изпълнява съответните дейности.

SERG – Групата е създадена в рамките на UIC, а след реструктурирането на организацията влиза в рамките на UIC Европа. Целта на формата е да се обсъждат и решават въпроси, свързани с железопътния транспорт и железопътната инфраструктура, които са специфични за страните от региона на Югоизточна Европа. Участието на НКЖИ е особено важно за развитието на регионалните взаимоотношения в сектора на железопътния транспорт, а в европейски мащаб – за развитието на железопътните превози по направление Европа – Азия. С пускането в действие на тунела под Босфора се наблюдава значително нарастване на железопътните превози в посока Азия – Европа. Не е случайно и решението на правителството на Република Турция за изграждане на трети мост над Босфора. Като консултативен и координационен орган групата SERG има особено значение за развитие на сътрудничеството (двустранно и многостранно) между железопътните оператори и управителите на инфраструктура на страните-участнички и за координиране на усилията за привличане на повече клиенти по съответните железопътни коридори, които преминават през тези страни. Специфичното за тази група е, че в нея участват страни-членки на ЕС и страни, които все още не са членки на ЕС, което създава допълнителни проблеми, които могат да бъдат решавани в този формат (приоритети, координация, изграждане на липсващи връзки, прилагане на европейското законодателство и други).

Асоциация Коридор Х Плюс е създадена по инициатива на НКЖИ. Целта на организацията е да интензифицира транспортирането на товари и пътници по направление Европа – Азия, клон Белград – София – Капитан Андреево. Асоциацията изпълнява редица пазарни проекти, свързани с подобряване на железопътната услуга, предлагана по това направление. Сериозни усилия се полагат за намаляване на престойте по граничните гари, осигуряване на инвестиции за подобряване на железопътната инфраструктура по протежение на коридора, координация на инвестициите в железопътна инфраструктура между страните, през които преминава коридора и др. НКЖИ е

компания-координатор на дейностите, които предприема Асоциацията с цел активно включване на Турция в дейността ѝ. Според UIC това са двата най-важни транспортни коридори в Европа. През следващия петгодишен период стратегическа задача за страните-участнички в Асоциацията е превръщането на направление Европа – Азия, клон Белград – София – Капитан Андреево в товарен коридор, организиран в съответствие с Регламент 913/2010. Предстои много сериозна работа за изготвяне на необходимите документи и координация между съответните транспортни министерства и управители на железопътна инфраструктура, за да може да бъде създаден този нов Товарен коридор. От решаващо значение е получаване на одобрение от страна на ЕК. Процесът по установяване на новия товарен коридор е в ход.

Важно за НКЖИ е двустранното сътрудничество с управителите на железопътната инфраструктура на съседните на България страни, както и с управителите на железопътната инфраструктура на страните, през които преминават европейските транспортни коридори, преминаващи през България. НКЖИ има подписан Меморандум за Сътрудничество с управителя на австрийската железопътна инфраструктура – ОВВ Инфраструктура, който ни дава достъп до опита и ресурсите на един от най-добрите управители на железопътна инфраструктура в Европа. Поддържаме постоянни контакти с инфраструктурните компании на нашите съседни страни и работим на двустранна и многостранна основа за установяване и функциониране на удобни, сигурни, бързи и безопасни железопътни коридори в Европа. НКЖИ участва в двустранни и многостранни срещи на високо равнище, където се дискутират всички въпроси, свързани с бъдещето на железниците в Европа, развитието и либерализацията на железопътния пазар и цялостната политика на ЕС за развитие на транспорта и осигуряване на равнопоставеност и еднакви условия за конкурентост на всички видове транспорт.

През 2011 г. НКЖИ потвърди своя ангажимент като социално ангажирана компания и подписа Европейската харта за развитие на социални и обществени инициативи в гарите. Хартата се подкрепя от ЕК и е предложена през 2008 г. от френските, италианските, белгийските, полските и люксембургските железници. Хартата е отворена за присъединяване на всички желаещи железопътни компании. Подписалите тази харта компании доброволно приемат да си сътрудничат с организации, които работят с хора в неравностойно положение, които имат нужда от социална подкрепа, и да обменят помежду си информация и добри практики, които могат да бъдат прилагани в Европа. Конкретен израз на този социален ангажимент е проектът „Надежда в гарите“, който се изпълнява под егидата на ЕК. НКЖИ участва в проекта „Обучение в гарите“, който получи финансиране по програма Еразъм. Проектът е в ход и през 2015 г. в София ще се проведе третата обучителна среща на всички участници в проекта – железниците на Франция, Италия, Люксембург и Белгия. Целта на този проект да се обучат служители на железопътната компания по гарите за работа със социално слаби, бездомни и скитащи лица, за които железопътните гари се явяват естествен притегателен център. В областта на социалната политика НКЖИ има много добро сътрудничество със SNCF – железницата на Франция.

7.10. МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА – ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

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. Клиентът вече не търси транспортна услуга сама по себе си, а цялостен продукт. Затова първата стъпка трябва да е дефинирането на модел, респективно продукт. Досега товарът търсеше най-евтиния път, но вече стоката търси най-икономичния. Досега цените и условията за превоз се оферираха маркетингово, което вече ще се трансформира в логистично (срокове, диспозициониране на транспортираното, контейнеризация, екология, информатизация). Не случайно се предлага сегментиране на товарния бизнес и засилване ролята на маркетинговите специалисти.

За да се отговори адекватно на промените в търсенето, развитието на товарните жп превози трябва да се базира на логистичния подход при експлоатацията на соваков и блок-влаковете и вагонните пратки, както и на бъдещата диверсификация на товарните превози в транспортно-екологичен аспект. Можем да използваме ресурсите и финансовия капацитет на ЕС, който ясно заявява подкрепата си за развитието на жп превозите и инфраструктурата в Източна и Югоизточна Европа в областта на жп транспорт. Ярък пример за интеграция на интереси е привличането на средиземноморския европейско-азиатски трафик към железопътния коридор Север - Юг. Взаимодействието между пристанищата и железниците и координираната транспортна политика и инвестиционни програми доведоха до евро-институционализиране на TERFF North-South (Трансевропейски свободен товарен железен път Север – Юг).

Предизвикателствата на новата среда за НКЖИ налагат:

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

Необходимо е в дългосрочен план да се извърши оптимизация на маркетинговата дейност на Компанията 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, развитие и усъвършенстване на продукта. Необходима е маркетингова дейност, която да повиши и популяризира използването на железниците като транспортно средство. Това, което ще привлече нови клиенти, е: цената на услугата, качеството на услугата, съдържанието на услугата и достъпът до пазари и клиенти.

Маркетинговата дейност на НКЖИ може да допринесе за привличането на повече товари, които да бъдат превозвани с железопътен транспорт. Средствата, които НКЖИ може да използва, за да подобри позициите си на пазара, са ценообразуването на правата за ползване, активно популяризиране на услугите, конкуренцията между операторите, диапазонът от услуги, предлагани на операторите и потребителите.

Развитието на продукта на НКЖИ на съществуващия пазар може да се разглежда в няколко аспекта: оптимизация на характеристиките на съществуващия продукт, въвеждане на пакетна система от услуги и нови форми на управление на собствеността, хоризонтална и вертикална интеграция с други търговски и обществени организации, осъществяване на нови видове дейности.

Ще се организират срещи и форуми с операторите у нас и в Европа. НКЖИ трябва активно да извърши популяризиране на услугите, които предлага.

Комерсиализацията на влаковите трасета е основната дейност на НКЖИ, но притежанието на гаровите сгради и основните съоръжения, както и телекомуникационната мрежа, откриват възможности за извършването на други търговски дейности с цел генериране на печалба.

Въвеждането в маркетинговата практика на компанията на система „пакет услуги” ще детерминира предлагането на нови продукти на пазара и разкритието на нови пазарни ниши. Пакетният подход представлява формирането на продукт, в състава на който са включени услуги, касаещи основната дейност и множество второстепенни услуги, допълващи основната, но водещи до качествено изменен – допълнен, адаптиран към потребностите на клиентите и пазарната среда продукт. Развитието на продукта на НКЖИ в посока разширяване спектъра от услуги за реализация на концепцията „превоз от врата до врата” изисква интеграция с организации, управляващи шосейните, пристанищни и летищни инфраструктури, което ще доведе до развитие както на железопътните, така и на комбинираните превози на товари.

Маркетинговата политика на НКЖИ е насочена към създаването на условия за развитие на контейнерния и комбиниран транспорт, което може да се осъществи чрез изграждането на подходяща инфраструктура, най-вече на товарни терминали (София, Пловдив, Русе, пристанища Варна, Бургас и Русе). Компанията ще се стреми да доразвие тази своя политика чрез проучване за реализацията на проект за изграждане на товарни селища в районите на градовете Варна, Бургас, Пловдив и Русе.

Маркетинговата политика включва подобряването 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 и товарни селища. Интермодалният терминал е в основата на съвременната транспортна логистика, която играе ключова роля за осигуряването 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 изработването на разписанията. Подобряването на условията на пътническите гари, формиращи жп мрежата и тяхната привлекателност е важна предпоставка за привличане на пътници, което налага планиране на средства и изготвянето на предложения за проекти в тази връзка.

След получаване на мотивираното становище на Европейската комисия – Нарушение № 2008/2102 на ЕК на основание грешки в прилагането на първи железопътен пакет, касаещи формирането на инфраструктурните такси и свързаното с това неизпълнение от страна на България на чл. 7, параграф 3 и чл. 8 параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО от страна на НКЖИ през 2010 г. беше подготвена и приета нова Методика за формиране на инфраструктурните такси. В тази връзка през 2011 г. бяха изменени и допълнени Закона за железопътния транспорт, други закони и нормативни документи, отнасящи се до отговорностите, начина на формиране и разходване на инфраструктурните такси. Прилагането на тарифните ставки, получени на база новата методика стартира от 01.01.2013 г.

С ПМС № 159 от 12.06.2014 г. се изменя Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г. (обн., дв. бр. 36 от 2012 г.; доп., бр. 30 от 2014 г.).

Методиката за формиране на инфраструктурната такса определя таксата за минималния пакет за достъп до железопътната инфраструктура и е въз основа на разходите на НКЖИ, произтекли директно в следствие на извършването на влаковата услуга.

Определяне на разходите на НКЖИ, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга – преки разходи.

На базата на въведената аналитична счетоводна отчетност по отношение на осчетоводяването на разходите за дейността НКЖИ отчита себестойността на всеки процес. Определянето на инфраструктурната такса се извършва на базата на отчетените разходи съгласно българското счетоводно законодателство по икономически дейности и икономически елементи. При определяне на таксата за използване на железопътната инфраструктура – публична държавна собственост, се взема предвид само размерът на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

Определяне на инфраструктурната такса на базата на преките разходи за поддържане на железопътната инфраструктура.

Определяне на компонентите, формиращи инфраструктурните такси (ИТ):

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

Формиране на таксата и определяне размера на ставките на ИТ.

Формирането на таксата и определяне размера на ставките на инфраструктурната такса се извършва въз основа на отчетените преки разходи и извършена работа по железопътната инфраструктура за предходна година.

Формиране на таксата.

Инфраструктурната такса за достъп и използване на железопътната инфраструктура представлява променлива такса, отразяваща действителното използване на железопътната инфраструктура и направените във връзка с това преки разходи за: използване на железния път и съоръженията; използване на сигнализация и телекомуникации; управление на движението; поддръжка на тежка пътна механизация и стрелки в гаровите коловози.

Определяне размера на ставките на компонентите, формиращи инфраструктурните такси.

Инфраструктурната такса е променлива такса (такса за преминаване – такса за действително използване на железопътната инфраструктура), която зависи от действително изминатите километри по железопътната инфраструктура и с която на управителя на железопътната инфраструктура трябва да бъдат възстановени направените от него разходи, произтекли директно вследствие от извършването на влаковата услуга.

Таксата за преминаване по железопътната инфраструктура не зависи от вида на влаковете и е еднаква за всички железопътни линии от железопътната инфраструктура.

Размерът на ставките на компонентите влакилометър и брутотонкилометър се определя, както следва:

а) За влакилометър – преките разходи, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга за сигнализация и телекомуникации и за управление на движението за предходна година, отнесени към реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура, изразена във влакилометри за същия период

б) За брутотонкилометър – преките разходи в „Железен път и съоръжения” и „Разходи за поддръжка на тежка пътна механизация и стрелки в гаровите коловози” за предходна година, отнесени към реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура, изразена в брутотонкилометри за същия период.

С цел стимулиране на комбинираните превози с ПМС № 66 от 21.03.2013 г. са намалени ставките за превози с блок-влакове на контейнери и товарни автомобили, съответно с 10 % и 30 %. Намалените ставки са в сила от 05.04.2014 г.

7.11. ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА

Като цяло 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 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 (а през последните години – и на България) по опазване на околната среда се развива в контекста на международните ангажименти и е насочена към достигането на висока степен на защита на база превантивни действия. Рамковите закони транспонират основополагащи изисквания на рамковите директиви на ЕС в съответните области чрез подзаконовни нормативни актове, голяма част от които вече са приети и се прилагат.

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

В изпълнение на Закона за управление на отпадъците (ЗУО) в поделенията на НКЖИ се извършва събиране и 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 поделенията. Образуваните от дейността на Компанията отпадъци съгласно нормативните изисквания се предават на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

Съгласно изискванията на Закона за управление на отпадъците и наредбите, произтичащи от него, 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.

В изпълнение на Националната програма за статистически изследвания и изискванията на ЕС, НКЖИ ежегодно отчита:

- Емисиите в атмосферния въздух
- Разходите за опазване и възстановяване на околната среда
- Движението на дълготрайните материални активи с екологично предназначение
- Водопотреблението.

Съгласно чл. 10, ал. 6 и чл. 11 от Закона за управление на отпадъците, в сила от 13.07.2014 г., се въвеждат задължения за влагане на рециклирани строителни материали и изготвянето на план за управление на строителни отпадъци, съгласно изискванията на Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали (Обн. – ДВ,бр.89/13.11.2012 г. в сила от 13.11.2012 г. Приета с ПМС №277 от 05.11.2012 г.)

8. ПРОГРАМА ЗА ПОДОБРЯВАНЕ СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ДО 2020 Г.

Актуализацията на Програмата за подобряване състоянието на железопътната инфраструктура за периода 2016 – 2020 г. е разработена след оценка на техническото състояние на цялата железопътна мрежа по отношение на:

- 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 2016 – 2020 г. е ускоряване процеса на стабилизиране на железопътната мрежа и оттам 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 НКЖИ.

- доставка на релси и възможно най-пълно задоволяване на потребностите от траверси, скрепления и стрелкови части

- обновяване на стрелковото стопанство чрез въвеждане на стрелки тип UIC 60 на стоманобетонова траверсова скара

- доставка на средства за субективен контрол I^{во} ниво – пътеизмерителна лаборатория и лаборатория за дефектоскопия на релси и стрелки

- усилване и цялостно обновяване на стоманените мостове по главните железопътни линии

- рехабилитация на стоманобетонени мостове

- подобряване техническото състояние на железопътните тунели по главните линии, като привеждане на напречните им габарити в съответствие с изискванията на нормативните документи, хидроизолация на тунелната облицовка, отводняване на пътното платно и др.

- 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 (стоманобетонени траверси с еластично скрепление и релси UIC 60 кг/м)

- подновяването обхваща също текущия път в гарите и лежащите на него стрелки

- за извършване на среден ремонт; за постигане на траен ефект на извършваните ремонти се предвиждат мероприятия за заздравяване и отводняване на земното платно

- за междугарията, където проектните скорости са над 100 км/ч, се предвижда полагането на нов безнаставов релсов път и привеждане на съществуващия в пълно съответствие с изискванията на нормативните документи

- 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, II, III, IV, V и IX жп линии.

- модернизация, рехабилитация 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÷8) 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 и среден ремонт на железен път в периода 2016 – 2020 г.
- Намаляване на времепътуването на всички категории влакове чрез намаляване броя и времето за отстраняване на аварията
- Повишаване сигурността на влаковото движение чрез прилагане на мероприятия по планиран ремонт и профилактика на мрежата
- Намаляване на енергийните разходи
- Подобряване комфорта на пътуване
- Привличане на повече товари и пътници
- Осигуряване на стабилен График за движение на влаковете и премахване на временни и постоянни намаления
- Намаляване на разходите за поддържане.

Неразделна част от Програмата са и следните приложения:

- **Приложение № 1** – Разчет-Отчет за приходите и разходите на НКЖИ за периода 2014 – 2020 г.
- **Приложение № 2** – Програма за подновяване на железния път с нови материали за периода 2016 – 2020 г. В нея подробно са описани жп линиите и прилежащите към тях междугария/гари, за които в дългосрочен план се предвижда смяна на жп стрелките, техният тип, брой и ориентировъчна стойност.
- **Приложение № 3** – Програма за среден ремонт на железния път за периода 2016 – 2020 г. Предвижда се извършване на ремонти по главните жп линии въз основа на моментното техническо състояние и реална възможност за достигане на проектната скорост.
- **Приложение № 4** – Програма за ремонт на железопътните мостове за периода 2016 – 2020 г. В нея подробно са разработени възможните решения за видовете ремонт с цел подобряване на техническото състояние на жп мостове и мостовите съоръжения.
- **Приложение № 5** – Програма за ремонт на железопътните тунели за периода 2016 – 2020 г. Предвиждат се различни видове ремонтни работи на тунелите по основните жп линии от жп мрежата на НКЖИ с цел подобряване на тяхното състояние в дългосрочен план.
- **Приложение № 6** – Програма за укрепване и заздравяване на слаби места по жп линиите за периода 2016 – 2020 г. Тази програма е разработена с цел постигане на траен ефект от извършваните ремонти в дългосрочен план.
- **Приложение № 7** – Програма за ремонт и доставка на резервни части за лека и тежка жп механизация, подвижен железопътен състав, както и доставка на нова лека и тежка жп механизация за периода 2016 - 2020 г. В тази програма са разработени видовете ремонт и доставка на тежка пътна механизация, резервни части и др.
- **Приложение № 7а** – Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през периода 2016 – 2020 г. В това приложение е показан ефектът от извършените ремонти по железния път и съоръженията.

- **Приложение № 8** – Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването в периода 2016 – 2020 г. В тази програма са разработени видове проекти, които трябва да бъдат изпълнени за периода, и необходимите средства за тяхната реализация.

- **Приложение № 9** – Програма за развитие на енергостопанството в периода 2016 – 2020 г. Програмата е разделена на две части. В първата част са разработени видовете работи, които трябва да бъдат извършени за развитието на енергийните съоръжения. Във втората е дадено разпределение на необходимите средства за периода 2016 – 2020 г.

- **Приложение №10** – Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на НКЖИ за периода 2016 – 2020 г.

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, 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 (ТСОС).

В Приложение „Обобщена таблица за дейността на НКЖИ за 2016 - 2020 г. (в млн. лева).“ на програмата е показана инвестиционната програма на НКЖИ, според която планираните инвестиции обхващат едновременно европейските и национални източници на финансиране, както и експлоатационните разходи на компанията. Инвестициите в областта на жп транспорта са приоритет поради доказано положителната им роля за дългосрочния устойчив икономически ръст.

9. ПРОГРАМА НА НКЖИ ЗА УСВОЯВАНЕ НА СРЕДСТВА ОТ КОХЕЗИОННИЯ И СТРУКТУРНИТЕ ФОНДОВЕ НА ЕС

9.1. УЧАСТИЕ НА НКЖИ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ СТРУКТУРНИТЕ И КОХЕЗИОННИЯ ФОНД

Съгласно правилата за финансиране на големи инфраструктурни проекти за програмен период 2007 – 2013 г., проекти, генериращи приходи (каквото е случаят в железопътната инфраструктура) не се финансират 100% от Оперативните програми. В специални изменения на Наръчника за изготвяне на анализите за разходите и ползите, издаден от ГД „Регионална политика“ към ЕК от м. юни 2008 г., и Работен документ № 4: „Указания за методологията на извършване на анализ на разходите и ползите“ се изисква държавите-членки да осигурят средства за дофинансиране на инвестициите извън ОП, защото приходите от тези проекти и активите от тях, които имат по-дълъг живот, остават като допълнителна полза за съответния бенефициент, респективно държава. Всички финансови анализи, в т.ч. анализите за разходи и ползи на проекти в железопътния сектор в България трябва да се изготвят в съответствие с Изискванията за изготвяне на АРП в транспортния сектор, приети на основание решението по т. 20 от Протокол № 24 от заседанието на Министерския съвет на 17 юни 2009 г. и актуализирана с Протокол № 15 от заседание на Министерския съвет от 21.04.2010 год. Необходимите ръководства и нормативна база за ползване е публикувана на <http://www.eufunds.bg/bg/page/23>.

За НКЖИ като бенефициент по ОПТ със статут на държавно предприятие, осигуряването на средства за съфинансиране на проектите се оказва проблем, поради:

- 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;

- НКЖИ не е собственик на жп инфраструктура, а само стопанисва и управлява публичната държавна собственост.

За програмния период 2007 – 2013 г. одобрени и в процес на изпълнение са 4 линейни железопътни инвестиционни проекта и 2 проекта, свързани с гарови комплекси и интермодални терминали. И шестте проекта са прихода-генериращи по смисъла на чл. 55 на Регламент (ЕО) №1083/2006.

Сериозността на проблема е породен от това, че двата планови периода се „застъпват“ в рамките на 2014, 2015, дори и част от 2016 г.). Изискванията от ЕС към бенефициентите, ползватели на средства от фондовете се увеличават и при най-малкия пропуск в планирането, осигуряването на средства и неспазване на поети ангажименти, може да се стигне до необратими за компанията загуби.

След провеждане на тръжните процедури и сключване на договори с изпълнители по основните дейности по проектите са актуализирани разчетите за необходимите средства за изпълнение на проектите, включени в основния списък с приоритетни проекти по ОПТ. За посочения период е планирано да бъдат извършени следните проекти/дейности:

Планирано финансиране през периода 2015 – 2016/2017 г.

- **Проект „Реконструкция и Електрификация на железопътна линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: Участък Първомай – Свиленград“**

Обща стойност на проекта след проведени тръжни процедури и допълнителни работи – 353 955 792,67 лв.

Размер на отпуснатата БФП – 281 279 749,45 лв.

Изплатени средства* по проекта без ДДС – 328 188 935,25 лв.,

от тях разплатена БФП – 197 819 976,14 лв.

Собствено съфинансиране – 49 022 878 лв. и 23 653 165 лв. поради ограничения на размера на БФП по ОПТ или обща стойност на задължението на НКЖИ е 72 676 043 лв. За 2015 г. е планиран и усвоен КТ на стойност 22 243 569,83 лв. В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 29 352 718 лв. и за 2017 г. на стойност 1 132 275 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

- **Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас“**

Обща стойност на проекта след проведени тръжни процедури и отпадане на дейности – 368 568 329,68 лв.

Размер на отпуснатата БФП – 321 596 234,85 лв.

Изплатени средства* по проекта без ДДС – 306 253 524,06 лв.,

от тях разплатена БФП – 261 193 421,93 лв.

Собствено съфинансиране – 47 062 094,83 лв. и 92 457 957,93 лв. недопустими разходи за проекта или обща стойност на задължението на НКЖИ е 139 520 052,76 лв. За 2015 г. е планиран и усвоен КТ стойност 88 752,65 лв. В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 78 649 364 лв. и за 2017 г. на стойност 39 258 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

- **Проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа“**

Обща стойност на проекта след проведени тръжни процедури и необходимост от извършване на допълнителни работи – 243 687 644,64 лв.

Размер на отпуснатата БФП – 200 000 000,00 лв.

Изплатени средства* по проекта без ДДС – 180 834 492,26 лв.

от тях разплатена БФП – 119 880 715,30 лв.

Собствено съфинансиране – 12 534 776 и 31 152 869 лв. поради ограничения на размера на БФП по ОПТ или обща стойност на задължението на НКЖИ е 43 687 645 лв. За 2015 г. е планиран и усвоен КТ на стойност 1 790 462,99 лв. В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 106 569 267 лв. и за 2017 г. на стойност 619 475 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

• Проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район на планиране в България – Пловдив”

Обща стойност на проекта (без ДДС) след проведени тръжни процедури – 10 322 532 лв.

Размер на отпуснатата БФП – 6 208 420 лв.

Изплатени средства* по проекта без ДДС – 3 747 333,06 лв.

от тях разплатена БФП – 1 603 386,47 лв.

Собствено съфинансиране – 4 114 112 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 5 978 652 лв. и за 2017 г. на стойност 473 422 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

• Рехабилитация на гарови комплекси по ТЕН-Т мрежата – „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София”, „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа”, „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик – II-ри етап”

Обща стойност на проекта (без ДДС) след проведени тръжни процедури – 74 894 819,63 лв.

Размер на отпуснатата БФП – 62 260 198,45 лв.

Изплатени средства* по проекта без ДДС – 62 790 134,97 лв.

от тях разплатена БФП – 33 072 276,00 лв.

Собствено съфинансиране – 7 301 258,16 лв и 5 333 363,02 лв. поради ограничения на размер на БФП по ОПТ или обща стойност на задължението на НКЖИ е 12 634 621,45 лв.

За 2015 г. е планиран и усвоен КТ на стойност 3 775 663 лв. В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 15 316 243 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

Проекти за техническа помощ с цел подготовка на бъдещи инвестиционни проекти по ос 1 „Развитие на железопътната по Трансевропейските и основни национални транспортни оси”, по ос 3 „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари” и по ос 5 „Техническа помощ“ на ОП „Транспорт” 2007-2013 год.:

• Техническа помощ за подготовка на проект: „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участъци София – Елин Пелин и Елин Пелин – Септември” предвижда модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин и Елин Пелин – Септември.

Обща стойност на проекта (без ДДС) след проведени тръжни процедури – 30 627 827,89 лв (не са сключени всички договори по предвидените тръжни процедури по проекта)

Размер на отпуснатата БФП – 39 116 600,00 лв.

Изплатени средства* па проекта без ДДС – 22 703 589,53 лв.

от тях разплатена БФП – 7 902 406,87 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 7 673 088 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

• **Проект „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен Централен район на планиране в България – Русе”**

Обща стойност на проекта (без ДДС) - 4 195 300 лв.

Размер на БФП - 4 195 300 лв.

Изплатени средства* по проекта без ДДС – 3 895 015,90 лв.

от тях разплатена БФП – 2 512 285,47 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 20 787 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

• **Проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: железопътни участъци Видин-Медковец и Медковец-Руска Бял”**

Обща стойност на проекта (без ДДС) – 10 545 860 лв.

Размер на БФП – 10 545 860 лв.

Изплатени средства* по проекта без ДДС – 5 784 228,14 лв.

от тях разплатена БФП – 2 889 178,42 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 4 739 808 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

• **Проект „Рехабилитация по жп линията Пловдив - Бургас - фаза 2”**

Обща стойност на проекта (без ДДС) – 3 487 472,35 лв.

Размер на БФП – 3 487 472,35 лв.

Изплатени средства* по проекта без ДДС – 2 424 430,37 лв.

от тях разплатена БФП – 2 418 585,00 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 787 432 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

• **Проект „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по ТЕН-Т мрежата”**

Обща стойност на проекта (без ДДС) – 15 229 170 лв.

Размер на БФП – 13 721 735 лв.

Изплатени средства* по проекта без ДДС – 10 247 712,51 лв.

от тях разплатена БФП – 7 119 619,45 лв.

Собствено съфинансиране – 1 507 435 лв., поради ограничения размер на БФП

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 5 099 698 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

**Посочените стойности за изплатени средства са към 31.12.2015 г.*

Общият размер на усвоените средства от КТ за 2015 г. е 27 898 447,98 лв. (без ДДС), разпределен по проекти, както следва:

1. Проект „Реконструкция и Електрификация на железопътна линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: Участък Първомай – Свиленград” – 22 243 569,83 лв.

2. Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас” – 88 752,65 лв.

3. Проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа” – 1 790 462,99 лв.

4. Проект „Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата – „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София”, „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа”, „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик – II-ри етап” – 3 775 662,51 лв.

ОБЩИ ПРОБЛЕМИ, СВЪРЗАНИ С ФИНАНСОВОТО ОБЕЗПЕЧАВАНЕ НА ПРОЕКТИТЕ:

Основен проблем е натрупването на значителен финансов ресурс, необходим за завършване на проектите през 2016 г. Тези средства са кумулирани от наложените финансови корекции по проектите и забавянето изпълнението на проектите.

Натрупаното закъснение се дължи основно на административни процедури, свързани с обжалвания на обществени поръчки, отчуждителни процедури, археологически проучвания, удължаване сроковете поради лоши метеорологически условия и др. В тази връзка НКЖИ, УО на ОПТ и МТИТС полагат усилия и са създали необходимата организация за приключване на железопътните проекти през 2016 г.

С Постановление № 271 от 6 октомври 2015 година за *одобряване на допълнителни плащания от централния бюджет по бюджета на министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за 2015 г. за приключването на инвестиционни проекти на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.* Министерският съвет одобри допълнителни плащания по бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за 2015 г. в частта за финансиране на бюджетното салдо за сметка на централния бюджет в размер до 110 милиона лв.

Средствата са предоставени като временна безлихвена финансова помощ на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ в качеството ѝ на бенефициент по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. за необходимите разплащания за приключване на следните железопътните проекти:

1. „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай-Свиленград”;
2. „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив-Бургас”;
3. „Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив част от Трансевропейската железопътната мрежа”;
4. „Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата - „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара - София”, „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара - Бургас, пътническа”, „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II етап”;
5. „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България-Пловдив“.

Предоставените средства се възстановяват от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ по бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията считано от 2016 г. по 35 милиона лв. годишно, със срок на погасяване до 30 юни на съответната година, до пълното погасяване на предоставената временна финансова помощ.

През 2016 г. се очаква МС да приеме ПМС с което да бъдат одобрени аналогични допълнителни плащания от централния бюджет или бюджета на МТИТС за осигуряване на необходимите средства по приключване на проектите от ОПТ на НКЖИ през 2016 г. Размерът на тези средства ще бъде определен след като се уточни необходимото допълнително финансиране.

9.2. ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА НКЖИ ЗА УЧАСТИЕ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ СТРУКТУРНИТЕ И КОХЕЗИОННИЯ ФОНД

Основните дейности, приоритет в планирането на 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 прилагането 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 2015-2020 г. НКЖИ планира да реализира цялостна обучителна програма за повишаване на административния капацитет на бенефициента чрез използване на средствата от ос 5 „Техническа помощ” на ОПТТИ.

- **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 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.

10. ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2016 – 2020 г.

10.1. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2016 – 2020 г.

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

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

- Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граници;
- Модернизация на железопътната линия Драгоман – София;
- Модернизация на железопътната линия Видин – София;
- Модернизация на железопътната линия Русе – Димитровград;
- Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево;
- Модернизация на железопътната линия Радомир – Кулата.

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 TEN-T с оглед 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 удовлетворяването 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 (комодалност), обмяната на добри практики за подобряване на стандартизацията и оперативната съвместимост между различните видове транспорт. В процес на

изпълнение е проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район на планиране за България – Пловдив”. В изпълнение са дейности по изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодален терминал в Северен Централен район на планиране в България – Русе.

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

Тази цел обхваща по-широкото 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 осигуряването и гарантирането 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 тотална електрификация на железопътните линии по протежение на Трансевропейската транспортна мрежа
- Поощряване 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
- Рехабилитация 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
- Инвестиции за нови транспортни технологии, доставки на влакове, вагони и локомотиви
- Инвестиции за съвременни технически бази за поддържане и експлоатация на влаковете, локомотивите и вагоните в съответствие с изискванията за безопасност и сигурност в железниците

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 престойте при граничните преходи
- Повишаване на качеството, сигурността и безопасността на комбинирания 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.

10.2. ПРИОРИТЕТИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА

Основните железопътни направления от Европейско значение, преминаващи през наша територия са:

- **Приоритетно направление** коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“: Прага – Виена/Братислава – Будапеща – Букурещ/Констанца – **Видин – София – Пловдив –Турска граница/Бургас – Кулата – Солун – Атина**;
- **Приоритетно направление** коридор „Рейнско–Дунавски“.

България е заинтересована страна от развитието на тези транспортни направления. Изграждането на съответна прилежаща транспортна инфраструктура ще създаде политически и икономически предпоставки за търговски и индустриален просперитет и демократично, пазарно развитие на страните от региона.

Новата транспортна политика на ЕС е насочена към подобряване на свързаността между всички държави-членки и трети страни, премахване на тесните места, преодоляване на техническите бариери като несъответствие в стандартите на железопътния трафик, които пречат на гладкото функциониране на вътрешния транспортен пазар. Политиката цели заздравяване на пътническите и товарни транспортни вериги, като същевременно ще подкрепя бъдещите технологични тенденции.

Като цяло новата политика на ЕС в областта на инфраструктурата ще доведе до преобразуване на настоящите разнородни европейски пътна и железопътна инфраструктури, летища и канали в единна Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T).

Основната мрежа ще свърже:

- 94 главни европейски пристанища с железопътни и пътни връзки;
- 38 ключови летища с железопътни връзки към големите градове;
- 15 000 км железопътни линии, модернизирани за висока скорост;

- 35 трансгранични проекта, насочени към намаляване на пречките.

С новата политика се създава основна транспортна мрежа, базирана на 9 главни коридора: 2 коридора Север – Юг, 3 коридора Изток – Запад и 4 диагонални коридора. Всеки коридор трябва да обхваща най-малко 3 вида транспорт, 3 държави-членки и 2 трансгранични участъка.

Деветте коридора са важен напредък в планирането на транспортната инфраструктура. Опитът показва, че е много трудно да се реализират по координиран начин трансгранични и други транспортни проекти в различни държави-членки. На практика много лесно възникват различия в системите и допълнителни пречки. Също така проектите трябва да се координират между отделните страни, за да се увеличат ползите от всички инвестиции. Новите планове за коридори и управленски структури значително ще улеснят изграждането на новата основна мрежа.

Благодарение на тази мрежа ще се преобразуват връзките Изток – Запад, ще бъдат избегнати задръстванията, ще се модернизира инфраструктурата и ще се рационализират трансграничните транспортни операции в интерес на пътниците и предприятията в целия ЕС.

Мрежата ще подобри връзките между различните видове транспорт и ще допринесе за постигането на целите на ЕС в областта на изменението на климата. Очаква се товарните превози да нараснат с 80% до 2050 г., а пътническите — с над 50%. Основната мрежа трябва да бъде завършена до 2030 г. Наличието на финансиране ще зависи от успешното приключване на преговорите по общата Многогодишна финансова рамка за периода 2014-2020 г.

На територията на България част от „**основната**” железопътна TEN-T мрежа са следните направления:

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

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

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

10.3. ИНВЕСТИЦИОНЕН ПЛАН ЗА РЕХАБИЛИТАЦИЯ И НОВО СТРОИТЕЛСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА, С ВКЛЮЧЕНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ И НАЧИН НА РАЗХОДВАНЕ ЗА ПЕРИОДА 2016-2020 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 НКЖИ за един относително по-дълъг период от време – 10-годишен.

На основание визирания дългогодишен документ се разработва настоящата петгодишна програма и план за развитие на железопътната инфраструктура до 2020 г., в основата на които са планирани:

- инвестиции за достигане на различни нива на параметрите на железопътната инфраструктура

- дейности по осигуряване на безопасността на движение на влаковете
- дейности по поети международни ангажименти за развитие на националната транспортна система
- дейности по осъществяване на отбранително-мобилизационни мероприятия
- мероприятия за предотвратяване на кризисни ситуации.

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

- основна част от приходите зависи от размера на инфраструктурните такси, които са ограничени с нормативен акт
- размер на субсидиите и капиталовите трансфери, отпускани на 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.

А) Проекти по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.:

ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 1 „РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО ТРАНСЕВРОПЕЙСКИТЕ И ОСНОВНИТЕ НАЦИОНАЛНИ ТРАНСПОРТНИ ОСИ“:

- **„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив“** – обща стойност на проекта съгласно одобрен от ЕК ФК – 630 626 259 лв. с ДДС; допустими разходи – 521 181 204 лв. и безвъзмездна финансова помощ 200 000 000 лв.
- **„Рехабилитация на жп инфраструктурата в участъци от жп линията Пловдив – Бургас“** – обща стойност на проекта съгласно одобрен от ЕК ФК – 595 159 216 лв. с ДДС, стойност на проекта съгласно Анекс към ДБФП – 477 912 822 лв. с ДДС; допустими разходи – 393 403 707 лв. и безвъзмездна финансова помощ 343 182 673 лв.
- **„Електрификация и реконструкция на железопътна линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: Първомай – Свиленград“** – обща стойност на проекта съгласно одобрен от ЕК ФК – 663 316 862 лв. с ДДС, стойност на проекта съгласно ДБФП – 391 800 000 лв. с ДДС; допустими разходи – 326 500 000 лв. и безвъзмездна финансова помощ 281 279 749 лв.
- **„Електрификация и реконструкция на жп линията Свиленград – турска граница“** – обща стойност на проекта съгласно одобрен ФК – 85 823 591 лв. с ДДС, допустими разходи – 71 519 659 лв. и безвъзмездна финансова помощ 58 274 218 лв. *(дейностите по проекта са приключени през 2012 г. издаден е Акт 16 през м. май 2013 г., с което обекта е въведен в експлоатация).*
- **„Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив: железопътни участъци София-Елин Пелин, Елин Пелин – Септември“** – обща стойност на проекта съгласно ДБФП – 56 608 344 лв с ДДС; допустими разходи – 47 173 620 лв, безвъзмездна финансова помощ 39 116 600 лв.

ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 3 „ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНОСТТА ПРИ ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ“:

- **„Изграждане на интермодален терминал в Южен-централен район на планиране за България – Пловдив“** – обща стойност на проекта съгл. одобрен от ЕК ФК – 16 422 860 лв. с ДДС; обща стойност на разходите по проекта на база проведени и предстоящи тръжни процедури съгл. ДБФП – 13 940 446 лв, допустими разходи - 11 703 046 лв. и безвъзмездна финансова помощ 7 038 721 лв.

- **„Рехабилитация на гарови комплекси: централна гара София, жп гара Бургас и жп гара Пазарджик“** – обща стойност на проекта съгл. ДБФП – 89 826 650 лв с ДДС; допустими разходи – 74 894 820 лв и отпусната безвъзмездна финансова помощ 62 260 198 лв.

- **„Подготовка за изграждане на интермодален терминал в Северен Централен район на планиране в България – Русе“** – обща стойност на проекта съгласно ДБФП – 5 034 360 лв. с ДДС; допустими разходи – 4 195 300 лв.

ПО ПРИОРИТЕТНА ОС V „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ“:

- **„Проектиране на строителството на железопътната линия Видин – София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин – Медковец“** – обща стойност на проекта съгл. ДБФП – 13 937 278,00 лв с ДДС, допустими разходи – 11 630 420 лв.

- **„Инструмент за подготовка на железопътни проекти по Трансевропейската транспортна мрежа“** – обща стойност на проекта съгл. ДБФП 43 271 992,80 лв. с ДДС, от които допустими разходи - 36 059 994,00 лв. и безвъзмездна финансова помощ -13 721 735 лв. без ДДС. Инструментът включва следните проекти, които започнаха подготовка през 2013 г. и ще приключат в периода на настоящата програма:

- „Модернизация на жп линията София – Драгоман“;
- „Модернизация на жп линията София – Перник – Радомир“;
- „Развитие на железопътен възел София“;
- „Развитие на железопътен възел Бургас“.

- **„Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“** – обща стойност на проекта съгл. ДБФП – 4 782 354 лв с ДДС, допустими разходи – 3 985 295 лв и безвъзмездна финансова помощ 3 985 295 лв.

- **„Техническа помощ за обезпечаване на разходите за проектиране и внедряване на система за планиране и управление на ресурсите (СПУР) в НКЖИ“** – обща стойност на проекта съгласно одобрен ФК и ДБФП – 10 810 091 лв. с ДДС; допустими разходи – 9 034 391 лв.

- **„Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“** - бенефициент по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.“ – обща стойност на проекта съгл. одобрен ФК – 4 388 882 лв. с ДДС.

- **„Осигуряване на финансов ресурс за изплащане на възнаграждения на служителите, извършващи дейности по програмиране/идентифициране, подготовка, финансово управление, отчетност и контрол, наблюдение и контрол на изпълнението на проектите/операциите на НКЖИ, като бенефициент по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.“** – обща стойност на проекта 3 068 638 лв. с ДДС.

Б) Проекти по TEN-T бюджет на Европейската комисия:

- **„Предварителни проучвания за модернизация на железопътна линия Радомир – Кулата“, част от проект „Проучвания относно изграждането на Железопътен приоритетен проект № 22“** – обща стойност на проекта – 5 876 490 лв. с ДДС.

В) Проектни предложения по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.:

ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 1 „РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО „ОСНОВНАТА“ ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА”:

- „Рехабилитация на жп линията Пловдив – Бургас – фаза 2“ - индикативна стойност 627 335 027 лв. без ДДС.
- „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив в участък Елин Пелин-Септември – индикативна стойност на проекта 1 455 784 411 лв. без ДДС.
- „Техническа помощ за модернизация на жп линия Радомир – Гюешево“ – индикативна стойност на проекта 11 281 875 лв. без ДДС.
- „Подготовка на жп участъците Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник“ – индикативна стойност на инвестиционния проект: 105 614 820 лв. без ДДС.

ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 3 „ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНОСТТА ПРИ ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ И РАЗВИТИЕ НА УСТОЙЧИВ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ”:

- „Изграждане на интермодален терминал Русе“ – индикативна стойност на проекта 50 851 580 лв. без ДДС.
- „Реконструкция на ключови гарови комплекси по направленията, по които се реализират железопътни инфраструктурни проекти – индикативна стойност на проекта 40 000 000 лв. без 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 GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на жп инфраструктурата по приоритетна ос 1) – индикативна стойност на проекта 56 000 000 лв. без ДДС.
- „Разширяване функционалния обхват на Географска Информационна Система (ГИС) на НКЖИ – индикативна стойност на проекта 15 000 000 лв. без ДДС.
- „Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете“ – индикативна стойност на проекта 18 000 000 лв. без ДДС.

ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 5 „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ” :

- „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: 1 500 000 лв. без ДДС.
- „Анализ и актуализиране на „Стратегия за интегриране на Българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт“ – обща стойност на проекта: 1 050 000 лв. без ДДС.
- „Техническа помощ за укрепване капацитета на НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 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 16 220 000 лв. без ДДС.

Г) Проекти и проектни предложения по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на Европейската комисия

- **„Модернизация на железопътната линия София – Септември – участък София – Елин Пелин“*** – индикативна стойност 132 966 320 лв. без ДДС. Подаден и одобрен е формуляр за кандидатстване по МСЕ, сключен е ДБФП с INEA.

- **„Развитие на железопътен възел София: железопътен участък Централна гара София – Волуяк, вкл. гара Волуяк и Централна гара София“*** – индикативна стойност 204 523 232 лв. без ДДС. Подаден и одобрен е формуляр за кандидатстване по МСЕ, сключен е ДБФП с INEA.

**Двата проекта са одобрени за финансиране, като разпределението по години на източниците за финансиране е представено в Приложението към Програмата „Обобщена таблица за дейността на НКЖИ за 2016 - 2020 г. в млн. лева).“*

- **„По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания“** – бюджет по проекта: 609 869 лв. без ДДС. Подаден и одобрен е формуляр за кандидатстване по МСЕ, сключен е ДБФП с DG MOVE.

- **„Внедряване на ERTMS по железопътната линия София-Перник-Радомир-Кулата“** – индикативна стойност 127 105 480 лв. без ДДС. Предложението е в процес на оценка от ЕК.

- **Проект: „Модернизация на жп линията Драгоман – София“** - индикативна стойност 258 681 037 лв. без ДДС. Предложението е в процес на оценка от ЕК.

За част от отсечките по Проект **„Модернизация на железопътната линия София – Пловдив в участък Елин Пелин-Септември“** - НКЖИ кандидатства за финансиране по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) по обявената процедура за набиране на проектни предложения (Покана 2015 г.)

Д) Други проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране, европейско финансиране и/или държавни заеми от МФИ:

- **„Възстановяване на проектните параметри на жп линията Русе – Варна“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 749 082 890 лв без ДДС.

- **„Модернизация и рехабилитация на железопътната линия София – Варна (участъци Мездра – Горна Оряховица – Каспичан)“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 1 113 663 250 лв без ДДС.

- **„Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) и на отсечки от линията“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 338 400 000 лв без ДДС.

- **„Техническа помощ за предпроектни проучвания за модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 7 000 000 лв без ДДС.

- **„Модернизация на жп линията Перник – Радомир“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 303 271 257 лв без ДДС.

- **„Развитие на жп възел София“** – индикативна стойност без отсечката София – Волуяк: 419 625 303 лв. без ДДС.

- **„Модернизация на жп участъци Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 2 933 745 000 лв. без ДДС.

- **„Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 933 320 005 лв. без ДДС.

- **„Модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград“.**

Е) 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 (времетрайване x обем товари/брой пътници)
- Брой новопостроени мостове и тунели
- Преоборудване на тунели, с дължина по-голяма от 500 метра, съгласно европейските изисквания за безопасност (километри, % от съществуващите)
- Повишаване скоростите на движение по жп мрежата в ремонтираните участъци (км/час).
- Повишаване безопасността на превозите чрез намаление броя на събитията, допуснати по вина на НКЖИ (бр.). Прогноза за развитие на този показател за периода 2016 – 2020 г. е представена на следващата графика:



- 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 НКЖИ, са сумите за изплащане на заемите, вложените средства от приходите от услуги и другите приходи и отпуснати средства директно на Компанията за целево вложение в проекти от източници, различни от ДБ.

ПРИЛОЖЕНИЯ

КЪМ РАЗДЕЛ 8 НА ПРОГРАМАТА

за приходите и разходите на Национална компания "Железопътна инфраструктура"

Отчет 2014 г., БП 2015 г., Актуал. Прогноза 2015 г., Прогноза 2016-2020 г.

Наименование на разходаите	Отчет 2014	Бизнес план 2015	Актуал. прогноза 2015	Прогноза 2016	Прогноза 2017	Прогноза 2018	Прогноза 2019	Прогноза 2020
а	1	2	3	4	5	6	7	8
А. РАЗХОДИ ПО ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ								
1. РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ								
1.1. Разходи за материал в т.ч.:	30 400	30 400	46 400	47 200	48 200	48 200	48 200	48 200
1.1.1. разходи за материали	22 730	23 600	24 100	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000
1.2. гориво	5 786	6 800	6 800	6 800	6 800	6 800	6 800	6 800
1.3. ел. енергия в т.ч.:	10 920	19 300	16 000	16 000	17 000	17 000	17 000	17 000
ел. енергия за технологични нужди	3 588	12 450	7 000	8 000	8 100	8 300	8 300	8 300
1.4. топлоенергия	203	500	300	400	400	400	400	400
2. Разходи за външни услуги	28 611	32 500	32 500	32 500	32 500	32 500	32 500	32 500
3. Разходи за амортизации	115 573	115 000	132 000	160 000	180 200	191 100	200 000	210 000
4. Разходи за възнаграждения	112 851	114 000	115 000	122 000	122 000	122 000	122 000	122 000
5. Разходи за осигуровки	33 691	35 000	36 000	36 600	37 400	38 400	39 400	39 400
6. Други разходи	27 518	13 000	13 000	13 200	13 200	13 200	13 200	13 200
а) в т.ч. обесценяване на имущественни активи								
б) в т.ч. пропуски								
ВСЪЩО ПО ГРУПА I:	357 303	359 900	376 900	411 500	433 500	445 400	455 300	465 300
II. СУМИ С КОРЕКТИВЕН ХАРАКТЕР								
1. Отчетна стойност на продадени материали	2 403							
2. Разходи за придобиване и амортизация на дълготрайни активи по стопански начин	(9 676)	(10 000)	(10 000)	(9 500)	(10 300)	(10 350)	(10 350)	(10 350)
3. Изменение на запасите от продукция и незавършено производство	12							
4. Други суми с корективен характер	(861)							
ВСЪЩО ПО ГРУПА II:	(8 122)	(10 000)	(10 000)	(9 500)	(10 300)	(10 350)	(10 350)	(10 350)
РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА:	349 181	349 900	366 900	402 000	423 200	435 050	444 950	454 950
III. ФИНАНСОВИ РАЗХОДИ								
1. Разходи за лихви	382	100	100	28 000	28 000	26 000	26 000	26 000
в т.ч. за лихви към свързани предприятия								
2. Отрицателни разлики от операции с финансови активи и дълготрайни активи	17							
3. Други финансови разходи								
4. Други финансови разходи	115	100	100	300	300	300	300	300
ВЪСЪЩО ПО ГРУПА III:	514	200	200	28 300	28 300	26 300	26 300	26 300
Б. ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА	349 695	350 100	367 100	430 300	451 500	461 350	471 250	481 250
В. ПЕЧАЛБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ								
1. Извънредни разходи								
ВЪСЪЩО ПО ГРУПА IV:								
Г. ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ГРУПА IV:	349 695	350 100	367 100	430 300	451 500	461 350	471 250	481 250
Д. СЧЕТОВОДНА ПЕЧАЛБА								
В. РАЗХОДИ ЗА ДАНЪЦИ	2 897							
1. Данък върху печалбата	2 897							
2. Други данъци								
Е. ПЕЧАЛБА								
ВЪСЪЩО (Г+В+Е)	352 592	350 100	367 100	430 300	451 500	461 350	471 250	481 250

Забеложка: Прогнозата за 2016 г. е при ризик на заплатите с 5% и намаление на персонала със 150 ср. сп. бройки. Разчетени са разходи за лъчана и тексти да управление на кредит - 324 000 хил.лв. Финансираният от държавата за периода 2016 - 2020 г., включват субсидии в размер на 135 000 хил. лв. годишно.

ПРОГРАМА

ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2016 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разп. (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
1	III	Стряма - Клисура	85	85	9,100	18 900
2	III	Клисура - Христо Даново / преходен 2015- 2016 г. /	100	90 / 70	7,332	13 197
3	III	Иганово - Сопот	120	80	6,107	11 000
4	III	Свежен - Калофер	100	70	5,190	8 560
5	III	Калофер - Тъжа / преходен 2015- 2016 г. /	100	70	8,140	14 652
6	III	гара Калофер II к-з / преходен 2015- 2016 г. /	100	70	0,740	1 200
7	IV	Жп. надлез км. 1+545 / Русе - Подкова , преходен от 2014 г. /				2 000
8	IV	Стара Загора - Змейво	65	55	12,925	24 560
9	IV	г. Радунци - преустройство	65	65		6 000
10	V	Батановци - Радомир Път № 1	80	40	8,000	6 480
11	V	Делян - Дяково	70	50	2,563	4 100
12	II	г.Лакатник- коловози тек. пътища	70	70	1,524	3 745
		II к-з т.п. 2 - 807 м				
		III к-з т.п. 1 - 717 м				
		10 бр. стр. УПС.60 R300				
ОБЩО:					61,621	114 394

ПРОГРАМА

ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2017 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разп. (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
1	II	Бов - Лакатник п.2	70	70	6,492	12 330
2	III	Сопот - Карлово	120	80	5,200	8 840
3	III	Калофер - Гъжа / преходен от 2016 г. /	100	70	8,140	6 126
4	III	г. Калофер II к-з / преходен от 2016 г. /	100	70	0,740	1 200
5	III	Дунавци - Казанлък / преходен 2017- 2018 г. /	100	70	8,623	1 315
6	III	Подвис - Ведрово	85	60	4,812	8 662
7	III	Ведрово - Завет п.1 / преходен 2017- 2018 г. /	130	80	5,428	0
8	III	Завет - Люляково п.1 и п.2 / преходен 2017- 2018 г. /	130	80	11,578	1 027
9	III	Люляково - Дъскотна	85	60	10,414	19 800
10	IV	Долапите - Иваново 22+510 - 24+100 и II к-з Долапите	65	65	2,607	5 000
11	IV	Борово - Морунца 60+511 - 61+900	60	60	3,859	7 330
12	IV	Бяла - Полски Тръмбеш	70	70	6,715	11 410
13	IV	Дъбово - Радунци	65	65	7,345	13 955
14	IV	Змейово - Тулово	65	60	12,321	23 410
15	V	Владая - Драгичево	90	80	2,800	4 760
16	VII	Криводол - Ракево	85	80	6,500	11 050
		ОБЩО:			103,574	136 216

ПРОГРАМА

ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2018 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разп. (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
1	II	Реброво - Своге път № 2	70	70	8,80	16 300
2	II	Елисейна - Зверино, път № 1	70	70	5,38	10 500
3	III	Копревщица - Страма т.7	100	40	6,80	24 000
4	III	Дунавци - Казанлък /преходен 2017-2018 г. /	120	70	8,62	15 931
5	III	Ведрово - Завет п.1 /преходен от 2017г. /	130	80	5,43	10 800
6	III	Ведрово - Завет п.2	130	80	5,43	10 800
7	III	Завет - Люляково п.1 и п.2 /преходен 2017-2018 г. /	130	80	11,58	21 100
8	IV	Бяла - Морунца / -72+834 - -74+999, 75+160 - 75+465 /	60	60	2,47	4 900
9	IV	Димитровград - Хасково	65	40	3,40	6 120
10	IV	Хасково - Книжовник	65	40	10,00	18 000
			ОБЩО:			138 451

ПРОГРАМА

ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2019 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разп. (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
1	II	София север - Илиянци път № 1	110	70	1,803	3 240
2	II	София север - Илиянци път № 2	110	70	1,803	3 240
3	II	г. Илиянци път № 1	110	70	0,806	1 450
4	II	г. Илиянци път № 2	110	70	0,806	1 450
5	II	Асеново - сп. Горица път № 2	100	80	4,496	8 093
6	II	сп Горица - Славяново път № 2	65	65	8,752	15 754
7	III	сп. Орешак - Гавраилово	65	65	4,255	7 660
8	III	Тъжа II к-з	100	70	0,675	1 210
9	III	Тъжа - Съхране	120	70	10,519	18 930
10	III	Сахране - Дунавци	120	70	6,194	11 150
11	IV	Русе - Долапите	65	65	2,086	3 750
12	VI	Храбърско - Разменна	70	70	4,100	7 380
13	VI	Храбърско - Разменна	70	70	12,800	23 040
14	VI	Радомир - Ал.Димитров	90	65	9,900	17 820
15	VI	РП Ал. Димитров - Земен	70	50	15,200	27 360
		ОБЩО:			84,195	151 526

ПРОГРАМА

ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2020 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие/гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разп. (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
1	II	Джулоница - Стражица път № 1	130	80	8,944	16 500
2	III	Карлово - Ботев	100	70	5,735	12 430
3	IV	Книжовник - Мост	55	40	10,000	18 000
4	IV	Мост - Кърджали	65	40	10,000	18 000
5	VI	Земен - Ръждавица	65	40	15,180	28 840
6	VI	Ръждавица - Копиловци	90	40	6,000	10 800
7	VI	Копиловци - Кюстендил	75	40	7,100	12 780
8	VI	Кюстендил - Гюешево	60	25	34,100	61 380
			ОБЩО:		97,059	178 730

ПРОГРАМА

ЗА СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2016 Г. ПО ГЛАВНИТЕ ЖП ЛИНИИ

№	Жп линия	Междугарие/гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разп. (км/ч)	Среден ремонт на железен път	
					Дължина (км)	Ориентир. стойност (хил. лв)
1	I	Костенец - Сестримо път №1	70	60	6,000	1 500
2	I	Веринско - Ихтиман път №2	130	70	6,830	1 708
3	I	Ихтиман - Немирово път №1	130	80	4,500	1 125
4	I	ПОР изток - Крумово път №1	100	100	4,334	1 084
5	II	Горна Оряховица - Джулоница път №1	130	100	6,000	1 500
6	II	Джулоница - Стражица път №1	130	80	9,040	2 260
7	II	Джулоница - Стражица път №2	130	80	9,065	2 266
8	II	Попово - Дралфа път №2	130	100	21,539	5 385
9	II	Дралфа - Търговище път №2	130	80	18,050	4 513
10	II	Търговище - рп. Надарево път №2	130	100	13,520	3 380
		ОБЩО:			98,878	24 720

ПРОГРАМА

ЗА СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2017 Г. ПО ГЛАВНИТЕ ЖП ЛИНИИ

№	Жп линия	Межаугарие/гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разп. (км/ч)	Среден ремонт на железен път	
					Дължина (км)	Ориентир. стойност (хил. лв)
1	I	Немирово - Костенец път № 1	70	60	7,800	1 950
2	I	Костенец - Белово път № 1	90	80	6,000	1 500
3	II	Кунино - Червен бряг път № 1	130	100	21,489	5 372
4	II	Славяново - Попово път № 1	130	80	8,600	2 150
5	V	Кракра - Батановци	90	90	4,576	1 144
6	VII	Ракево - Бойчиновци	70	70	9,900	2 475
11	VIII	Скуtare - Манолe	100	70	6,000	1 500
11	II	рп. Надарево - Хан Крум път № 2	130	80	13,761	3 440
12	II	Тополи - РП Варна Запад - път № 1	100	80	2,380	595
13	II	Тополи - РП Варна Запад - път № 2	100	80	2,380	595
ОБЩО:					82,886	20 721

ПРОГРАМА
ЗА СРЕДЕН РЕМОТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2018 Г. ПО ГЛАВНИТЕ ЖП ЛИНИИ

№	Жп линия	Междугарие/гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разп. (км/ч)	Среден ремонт на железен път	
					Дължина (км)	Ориентир. стойност (хил. лв)
1	I	Костинброд - Петърч	100	80	6,10	1 556
2	II	Славяново - Попово път № 2	130	80	8,60	2 193
3	II	Попово - Дралфа път № 1	130	100	21,54	5 492
4	IV	Полски Тръмбеш - Петко Каравелово	70	70	6,85	1 747
5	IV	Гара П Тръмбеш - II-ри коловоз	70	70	0,70	179
6	IV	Гара П Каравелово - II-ри коловоз	70	70	0,70	179
7	IV	Самоводене - В Търново	65	65	6,46	1 646
8	VII	Бели извор - Криводол	80	80	10,00	2 551
9	VII	II-ри коловоз в гара Ракево	80	80	1,26	321
10	VIII	Тракия - Скуtare път № 1	130	90	8,26	2 105
ОБЩО:					70,463	17 968

ПРОГРАМА

ЗА СРЕДЕН РЕМОТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2019 Г. ПО ГЛАВНИТЕ ЖП ЛИНИИ

№	Жп линия	Междугарие/гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разп. (км/ч)	Среден ремонт на железен път	
					Дължина (км)	Ориентир. стойност (хил. лв)
1	I	Пловдив - ПОР път № 1 и път № 2	100	80	6,280	1 633
2	II	Търговище - Надарево път № 1	130	100	15,500	4 030
3	II	Дралфа - Търговище път № 1	130	80	18,046	4 692
4	II	Г.Дъбник - Д.Дъбник път №1 и път №2	130	110	17,740	4 612
5	IV	Табачка - Две могили + ТП гара Табачка	65	65	6,880	1 789
6	IV	Велико Търново - Дебелец	65	65	3,000	780
7	IV	Дебелец - Дряново	65	65	2,300	598
8	VII	Враца - Бели извор път № 1 и път № 2	90	80	11,000	2 860
9	VII	Дреновец - Орещец	70	60	21,000	5 460
10	VII	II ^{PH} коловоз в гара Мърчево	80	70	1,069	278
ОБЩО:					102,815	26 732

ПРОГРАМА

ЗА СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2020 Г. ПО ГЛАВНИТЕ ЖП ЛИНИИ

№	Жп линия	Междугарие/гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разп. (км/ч)	Среден ремонт на железен път	
					Дължина (км)	Ориентир. стойност (хил. лв)
1	II	Ясен - Плевен запад, път №1 и път №2	95	95	10,736	2 791
2	II	Плевен запад - Плевен, път №1 и път №2	75	75	4,390	1 141
3	II	Синдел - Разделна път №1 и път №2	110	100	12,166	3 163
4	II	Разделна - Повеляново път №1 и път №2	120	100	6,940	1 804
5	II	Повеляново - Белослав път №1 и път №2	120	100	11,124	2 892
6	II	Белослав - Езерово път №1 и път №2	100	80	11,494	2 988
7	III	Илиянци - Световрачене	100	60	6,000	1 560
8	III	Световрачене - Кремиковци	100	60	9,780	2 543
9	III	Кремиковци - Яна	100	40	6,200	1 612
10	III	Яна - Столник	100	80	2,805	729
11	III	Столник - Саранци	90	80	13,538	3 520
12	III	Саранци - Макоцево	75	75	4,962	1 290
13	IV	Соколово - Дряново	65	65	9,600	2 496
14	VIII	Белозем - Оризово	100	100	13,400	3 484
ОБЩО:					123,135	32 015

ПРОГРАМА

за ремонт на МОСТОВЕТЕ ПО ЖП ЛИНИИТЕ по мрежата на НКЖИ за периода 2016 - 2020 год.

№ по ред	ЖПЛ №	Път №	Междугарие	КМ	Вид мат.	Видове ремонтни работи	Ед. мяр ка		2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо Х. л.в.
							мяр ка	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	21	
ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД (Държавната граница със СР Югославия)-СОФИЯ-ПЛОВДИВ-ДИМИТРОВГРАД-СВИЛЕНГРАД (Държавните граници с република Гърция и Република Турция)																			
А) УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ																			
1	1	1 и 2	София-Волуак	1+241	СБ	Възстановяване на хидроизолация и саниране на бетоновото покритие.	кв.м	350	85									85	
2	1	1 и 2	София-Волуак	2+317	СБ	Възстановяване на хидроизолация и саниране на бетоновото покритие.	кв.м	95	20									20	
3	1		София-Волуак	5+658	СТ	Мост км 5+658 междугарие София-Волуак път № 1 и 2: ОТСТРАНЯВАНЕ ДЕФЕКТИ.	бр.	1	25									25	
4	1		София-Волуак	5+658	СТ	Смяна траверси.	бр.											0	
5	1		Волуак-Костинброд	9+009	СТ	Мост км 9+009 междугарие Волуак-Костинброд; ОТСТРАНЯВАНЕ ДЕФЕКТИ-шлосерски работи.	бр.	1	25									25	
6	1		Волуак-Костинброд	11+041	СТ	Мост км 11+041 междугарие Волуак-Костинброд; ОТСТРАНЯВАНЕ ДЕФЕКТИ-шлосерски работи.	бр.	1	15									15	
7	1		Волуак-Костинброд	11+041	СТ	Смяна олово под лагерите. Ремонт устои. Смяна траверси.	бр.	2	10	30	7							17	
8	1		Волуак-Костинброд	14+391	СТ	Мост км 14+391 междугарие Волуак-Костинброд; ОТСТРАНЯВАНЕ ДЕФЕКТИ-шлосерски работи.	бр.	1	28									28	
9	1		Волуак-Костинброд	14+391	СТ	Смяна олово под лагерите. Ремонт устои.	бр.	4	10			2	20					30	
10	1		Драгоман-Калотина	42+900	СБ	Възстановяване на хидроизолация.	кв.м	540	80									80	
11	1		Драгоман-Калотина	52+332	СТ	Ремонт кукнетни камъни. Смяна олово. Боядисване.	бр.	1	50	1	10							60	
12	1		Драгоман-Калотина	52+333	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	200	8									8	
13	1		Драгоман-Калотина	53+097	СТ	Боядисване върхна конструкция.	кв.м	300	12									12	
14	1		Драгоман-Калотина	53+125	СТ	Мост км 53+125 междугарие Драгоман-Калотина; ОТСТРАНЯВАНЕ ДЕФЕКТИ-шлосерски работи.	бр.	1	25									25	
15	1		Драгоман-Калотина	53+128	СТ	Боядисване върхна конструкция.	бр.							2 000	80			80	
16	1		Драгоман-Калотина	53+855		Мост км 53+855 междугарие Драгоман-Калотина; ОТСТРАНЯВАНЕ ДЕФЕКТИ-шлосерски работи.	бр.									1	25	25	
17	1		Калотина-Границата	53+855	СБ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	600	20									20	
18	1		Драгоман-Калотина	54+050	СБ	Основен ремонт хидроизолация и торкретирание.	кв.м	45	15									15	
19	1		Калотина-Границата	54+050	СБ	Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни фути (Хидроизолация-50 м2; Напречни фути 15 м.).	кв.м	50	12									12	
ОБЩО ЗА УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ:									440		17		20		80		25	582	
Б) УЧАСТЪК СОФИЯ-ПЛОВДИВ-СВИЛЕНГРАД																			
жп секция София 1																			
1	1					1.Мост км 1+450 път № 1 и № 2 София -Полдуане; 2.Мост км 26+151 междугарие Ел.Пелин-П.Камък път № 2; 3.Мост км 52+919 междугарие Веринско-Ихтиман път №1; 4.Мост км 57 + 497 междугарие Ихтиман-Костенец път № 1; 5.Мост км 57 + 497 междугарие Ихтиман-Костенец път № 2; 6.Мост км 74+017 междугарие Немирово-Костенец път №1; 7.Мост км 79+826 междугарие Костенец-Сестримо път №1; 8.Мост км 80+889 междугарие Костенец-Сестримо път №1; 9.Мост км 90+520 междугарие Сестримо-Белово път №2; 10.Мостове на км 92+960 гара Белово път № 1 и № 2;											50		
2	1	1 и 2	София-Полдуане	1+220	СТ	Възстановяване на хидроизолация.	кв.м	600	72									72	
3	1		София-Полдуане	2+739	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	400	12									12	

№ по ред	ЖПЛ №	Път №	Междугарие	КМ	Вид мат.	Видове ремонтни работи	Ед. мяр ка	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 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	21
4	1	1	Костенец-Белово	84+417	СТ	Инженерингово изпълнение за замана на стоманена конструкция със стоманобетонена.	бр.	1	420									420
5	1	2	Костенец-Белово	90+520	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	900	30									30
6	1	1 и 2	Белово-Септември	92+960	СТ	Инженерингово изпълнение за подмяна на връхна конструкция на стоманени мостове.	бр.	1	150	1	120							270
7	1	1 и 2	Септември-Пазарджик	106+701	СТ	Инженерингово изпълнение за ремонт подмостово корито.	бр.	1	120									120
8	1	1 и 2	Септември-Пазарджик	107+765	СБ	Ремонт на напречни фуги и саниране на бетонови повърхности и ремонт напречни фуги (Напречни фуги-10 м; Саниране 30 м2).	кв.м	30	10									10
9	1	1 и 2	Септември-Пазарджик	116+272	СБ	Ремонт на напречни фуги и саниране на бетонови повърхности и ремонт напречни фуги. (Напречни фуги-10 м; Саниране 30 м2). Прогнозен срок за изпълнение 2010 г.	кв.м	30	10									10
10	1		жп секция Пловдив		СТ.	1. Мост км 106+701 междугарие Септември-Пазарджик път № 1; 2. Мост км 135+040 междугарие Огняново-Стамболийски, път № 1; 3. Мост км 143+011 междугарие Стамболийски-Т.Каблешков, път № 2; 4. Мост км 150+119 междугарие Стамболийски-Т.Каблешков, път № 2; 5. Мост км 154+004 междугарие Т.Каблешков-Пловдив, път №1 и № 2.	бр.	3	100	2	50							150
11	1	2	Стамболийски-Тодор Каблешков	150+119	СТ	Възстановяване на антикорозионното покритие.	М2	2 000	80									80
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №1:																		
ОБЩО ЗА УЧАСТЪК СООБИЯ-ПЛОВДИВ-СВИЛЕНГРАД:																		
ЖП ЛИНИЯ №12: АЛДОМИРОВЦИ-БЕЛИ БРЕГ																		
1	12		Алдомировци-Бели брег	46+920		Саниране на бетоново покритие на връхна конструкция и опори.	М2					60	10					10
2	12		Алдомировци-Бели брег	46+998		Саниране на бетоново покритие на връхна конструкция и опори.	М2					300	50					50
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №12:																		
1	1		Волуяк-Банкя			1. Мост км 5+658 междугарие Волуяк-Банкя; 2. Мост км 17+ 388 междугарие Волуяк-Банкя.		0	0	2	8	0	0	0	0	0	0	8
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №12:																		
ЖП ЛИНИЯ №16: СЕПТЕМВРИ-ДОБРИНИЩЕ																		
1	16		Цветино-Арамово Арамово-Черна Места			Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци км 59+728 и км 67+170 в междугарията Цветино-Арамово и на км 75+450 в междугарията Арамово-Черна Места по 16-та жп линия.	бр.			3	15							15
2	16					1. Мост км 36+672 междугарие Костаново-Велинград; 2. Мост км 20+229 междугарие Варвара-Долене.	бр.					2	17					17
3	16		Варвара-Долене	6+783	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	400	16									16
4	16		Варвара-Долене	20+222	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м			400	16							16
5	16		Костаново-Велинград	36+672	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м					600	24					24
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №16:																		
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №16:																		
ЖП ЛИНИЯ №18: СТАМБОЛИЙСКИ-ПЕШЕРА																		
1	18		Стамболийски-Кричим	9+800	СТ	Възстановяване на антикорозионното покритие.	кв.м	200	8									8
2	18		Стамболийски-Кричим	6+393	СТ	Възстановяване на антикорозионното покритие.	кв.м	200	8									8
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №18:																		
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №18:																		
ЖП ЛИНИЯ №19: КРУМОВО-АСЕНОВГРАД																		

№ по ред	ЖПЛ №	Път №	Междугарие	КМ	Вид мат.	Видове ремонтни работи	Ед. изм.	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 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	21
1	19		Круново-Асеновград	5+590	СТ	Отстраняване дефекти-шосерски работи.						1	12					12
ОБЩО ЗА ЖПЛ ЛИНИЯ №19:																		
ВСИЧКО ЗА ЖПЛ ЛИНИЯ №1 И ОТКЛОНЕНИЯТА:																		
0																		
1 506																		
2																		
246																		
361																		
80																		
0																		
25																		
1990																		
ЖПЛ ЛИНИЯ №2: СОФИЯ-ГОРНАОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА																		
1	2		София-Бов	С		Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.		5	45	5	45	5	50	5	50			190
2	2		София-Соф.север	1+500		Антикорозионно покритие.	КВ.М					260	10					10
3	2		Илиянци-Курило	7+520		Антикорозионно покритие.	КВ.М			230	6							6
4	2		Илиянци-Курило	7+500		Антикорозионно покритие.	КВ.М			230	6							6
5	2		Илиянци-Курило	9+306		Антикорозионно покритие.	КВ.М	230	6									6
6	2		Илиянци-Курило	9+329		Антикорозионно покритие.	КВ.М					1100	44					44
7	2		Илиянци-Реброво		СТ	1. Мост км 9+310 междугарие Илиянци-Курило, път № 1; 2. Мост км 17+656 междугарие Курило-Владо Тричков, път № 1; 3. Мост км 22+767 междугарие Владо Тричков-Реброво, път № 2; 4. Мост км 33+762 междугарие Сяоте-Бов, път № 2.	3	3	60									60
8	2		Илиянци-Курило			Възстановяване на антикорозионното покритие на стоманени мостове на км.9+306, 9+310 и 9+329 в междугарията Илиянци-Курило текущ път № 2 по 2-ра жп линия.	КВ.М					1 100	44					44
9	2		Владо Тричков - Реброво	20+436	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	КВ.М			2 400	96							96
10	2	1+2	Илиянци-Курило	7+520	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	КВ.М			400	16							16
11	2	2	Бов-Лакатник	42+889	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	КВ.М			2 000	80							80
12	2	1	Курило-В. Тричков	13+630		Проект и замяна мостови к-ци от стоманена на стоманобетонена.	бр	1	300									300
13	2		Курило-В. Тричков	18+983		Антикорозионно покритие.	КВ.М	2 600	104									104
14	2	2	В. Тричков-Реброво	20+436		Антикорозионно покритие.	КВ.М							2 400	96			96
15	2	1	Сяоте-Бов	39+534	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	КВ.М			100	4							4
16	2		Бов-Мездра		СВ	Възстановяване на бетоново покритие на стоманобетонени мостове на км.41+956 път № 1, км.42+850 път №1, км.61+630 път № 1 и на км.71+480 път № 1 по 2-ра жп линия.	бр.					3	86					86
17	2		жп секция Враца			Ремонт на стоманени мостове.	бр.					1	66					66
18	2	1	Лакатник-Левинце	51+002	СВ	Смяна на хидроизолация и торкретиране.	КВ.М			400	80							80
19	2	1	Лакатник-Левинце	54+114	СВ	Смяна на хидроизолация и торкретиране.	КВ.М			200	40							40
20	2	2	Лакатник-Левинце	54+291	СВ	Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни fugи (Хидроизолация 990 м2; Напречни fugи-15 м; Санитарие на колонии, свод и опоры 3000 м2).	КВ.М					990	600					600
21	2	2	Лакатник-Левинце	54+810	СВ	Смяна на хидроизолация и торкретиране.	КВ.М			200	250							250
22	2	1	Еленица-Зверино	69+237	СТ	Инженеритово изпитание за подмяна на връхна конструкция.	бр.					1	160					160
23	2					Санитарие бетоново покритие на стоманобетонени мостове на км.71+480 път № 1 и на км.72+000 път № 1 в междугарията Зверино-Реброво.	КВ.М					400	60					60
24	2	1	Зверино-Реброво	72+319	СВ	Смяна на хидроизолация.	КВ.М					500	120					120
25	2	1	Зверино-Реброво	75+186	СТ	Усилване конструкции-проект и изпълнение.	бр.							1	200			200
26	2	2	Левинце-Еленица	61+662	СВ	Усилване конструкции-проект и изпълнение.	бр.									1	200	200
27	2	1 и 2	Реброво-Мездра	87+025	СВ	Възстановяване на хидроизолация (Хидроизолация 50 м2; Напречни fugи-15 м.)	КВ.М	50	10									10
28	2					Възстановяване на хидроизолация и санитарие на бетонови покрития на мост на км.99+186 в междугарията Мездра изток-Роман, път № 1 и № 2. Хидроизолация 360 м2; Напречни fugи-50 м; Санитарие 200 м2.	КВ.М			360	82							82
29	2	1 и 2	Мездра-Роман	102+515	СВ	Възстановяване на хидроизолация и ремонт на напречни fugи (Хидроизолация 60 м2; Напречни fugи-20 м.)	КВ.М					60	12					12

Лът №	Междугарие	КМ	Вид мат.	Видове ремонтни работи	Ед. изврш.	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо х. лв.
						К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
и 2	Мездра-Роман	104+230	СБ	Възстановяване на хидроизолация и ремонт на напречни фуги (Хидроизолация 800 м2; Напречни фуги-50 м).	кв.м	1500	60	1500	60	800	130					130
и 2	Роман-Кунино	112+498	СБ	Укрепване радиел под двата пътя.	бр.			1	20							20
и 2	Роман-Кунино	117+064	СБ	Укрепване радиел под двата пътя.	бр.	1	40									40
2	Ясен-Плевен запад	188+862	СТ	1. Мост на км 188+862 в междугариято Ясен-Плевен запад, път № 2;	бр.			1	50							50
2	Ясен-Плевен запад	188+862	СТ	Възстановяване на антикорозивно покритие.	кв.м	1500	60									60
2	Ясен-Плевен запад	188+862	СТ	Боядисване.	кв.м	1500	60									120
2	Плевен запад-Плевен	194+366	СБ	Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста.	кв.м	1500	60	1500	60	80	30					30
и 2	Горня Ориховица-Джурюница			Възстановяване на хидроизолация и ремонт на напречни фуги на мост км.306+929 в междугариято Г.Ориховица -Джурюница. Хидроизолация 80 м2; Напречни фуги -25 м;	кв.м	80	18									18
и 2	Попово-Драгфа	354+717	СБ	Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста.	кв.м			80	20							20
и 2	Попово-Драгфа	355+333	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м	450	90									90
и 2	Попово-Драгфа	360+857	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.	М1			60	12							12
и 2	Попово-Драгфа	361+112	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.	М1					40	8					8
и 2	Попово-Драгфа	361+630	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.	М1							30	6			6
и 2	Драгфа-Търговище	386+470	СБ	Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста.	кв.м					80	20					20
и 2	Драгфа-Търговище	397+254	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.	М1							15	3			3
и 2	Хан Круа-Шумен	423+440	СБ	Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста.	кв.м	80	20									20
и 2	Шумен-Митница	436А+106	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м							520	80			80
и 2	Шумен-Митница	436А+235	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.	М1			60	12							12
и 2	Митница-Каспичан	457+453	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.	М1					90	18					18
и 2	Каспичан-Невша	470+200	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.	М1							30	6			6
и 2	Провадия-Синдел	509+030	СТ	Възстановяване на антикорозивно покритие.	кв.м							1000	40			40
и 2	Синдел-Разделна	511+830	СБ	Възстановяване на хидроизолация и ремонт на фуги Хидроизолация 450 м2; Фуги-50 м.	кв.м	450	75									75
и 2	Езерово-Топол	532+743	СБ	Инженерингово изпитание за запазване на устой на съществуващ мост на км 532+743 в междугариято Езерово-Тополите текущ път № 2 по 2-ра жп линия.	бр.			1	135							135
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №2:						888		1 044		1 428		481		200		4041

1 № 22: ЧЕРВЕН БРЯГ-ЗЛАТНА ПАНЕГА

1	Червен бряг-Луковит	1+240	СБ	Надстройка крила и габаритни стени.	бр.											0
1	Червен бряг-Луковит	6+387	СБ	Изграждане приемна шахта и отводнителен канал L=300М.	бр.			1	25							25
1	Червен бряг-Луковит	6+578	СБ	Изграждане приемна шахта и отводнителен канал L=300М.	бр.			1	25							25
1	Червен бряг-Луковит	11+835	СБ	Габаритна рамка на главен път София-Русе Е-83.	бр.	2	50									50
1	Луковит-Златна Панега	16+708	СБ	Възстановяване хидроизолация и саниране на бетонови покрития на мост км.16+708 в междугариято Луковит-Златна Панега по 22-ра жп линия; Хидроизолация 250 м2; Напречни фуги-10 м; Саниране 100 м2.	бр.			1	140							140
1	Луковит-Златна Панега	18+532	СБ	Габаритна рамка на път Луковит-Ловеч.	бр.					2	60					60
1	Луковит-Златна Панега	24+024	СБ	Габаритна рамка над път Роман-Ловеч.	бр.	2	50									50
1	Чибряг-Луковит	0+629	СБ	Хидроизолация.	кв.м			350	70							70

Б/т №	Междугарие	КМ	Вид мат.	Виды ремонтны работи	Ед. мяр ка	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо Х. лв.
						К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
1	Чбравг-Луковит	11+325	СБ	Ремонт радије и хидроизолација.	бр.					1	120					120
1	Чбравг-Луковит	11+835	СБ	Укрпљиве опори и хидроизолација.	бр.					1	80					80
1	Луковит-Златна панета	18+532	СБ	Възстановяване бетоново покритие и хидроизолација.	бр.							1	85			85
1	Луковит-Златна панета	24+024	СБ	Възстановяване бетоново покритие и хидроизолација.	бр.									1	85	85
																0
																0
						4	100	353	260	4	260	1	85	1	85	790
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №22:												

I № 23: ЯСЕН-ЧЕРКВИЦА

				Инженерингово изпълнение за ремонт и надзиждане на чени стени на водосток на км 13+889 в междугаристото Дол-на Митрополия-Милковица по 23-та жп линия; изграждане на крила; почистване на вток, отток и радиета на водостоци.	бр.	1	19									19
1	Долна митрополия-Сомовит	24+751	СТ	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м											0
1	Долна митрополия-Сомовит	32+436	СТ	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м											0
																0
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №23:			19	0	0	0	0	0	0	0	0	19

I № 24: СВИЦОВ-ЛЕВСКИ-ТРОЯН

1	Ореш-Белене	0+169	СТ	Смяна на оловни плочи.	бр.					4	3					3
1	Ореш-Белене	0+820	СТ	Ремонт на кустнетите и конусната облицовка.	бр.					2	2					2
1	Летница-Доиренци	60+892	СТ	Смяна на конструкцията със ст. бетонова плоча.	бр.	1	120									120
1	Летница-Доиренци	65+124	СТ	Смяна на конструкцията със ст. бетонова плоча.	бр.			1	140							140
1	Летница-Доиренци	77+991	СТ	Смяна на конструкцията със ст. бетонова плоча.	бр.					1	150					150
1	Доиренци-Ловеч север	83+263	СТ	Смяна на конструкцията със ст. бетонова плоча.	бр.							1	150			150
1	Ловеч Север-Ловеч	90+912	СТ	Смяна на конструкцията със ст. бетонова плоча.	бр.	1	100									100
1	Ловеч-Троян	103+060	СБ	Ремонт на хидроизолацията около напрежната фуга между конструкциите на двата отвора.	бр.			1	10							10
1	Ловеч-Троян	107+895	СБ	Ремонт на хидроизолацията около напрежната фуга между конструкциите на двата отвора.	бр.			1	12							12
1	Ловеч-Троян	118+365	СБ	Ремонт на хидроизолацията по напрежните фуги между конструкциите.	М1					24	7					7
1	Ловеч-Троян	124+048	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м	160	32									32
1	Ловеч-Троян	125+842	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м	270	54									54
1	Ловеч-Троян	127+540	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м	180	36									36
				1. Мост на км 24+550 в междугаристото Ореш-Морава; 2. Мост на км 43+955 в междугаристото Морава-Левски; 3. Мост на км 44+621 в междугаристото Морава-Левски; 4. Мост на км 0+159 в междугаристото Ореш-Белене; 5. Мост на км 65+124 в междугаристото Летница-Доиренци; 6. Мост на км 77+991 в междугаристото Летница-Доиренци; 7. Мост на км 83+263 в междугаристото Доиренци-Ловеч север.	бр.	1	12	2	25	2	25					62
				Инженерингово изпълнение за подмяна на тръбен водосток ф 30 с плочен 2,50/1,50 на км 125+160 в междугаристото Ловеч-Троян по 24-та жп линия.	бр.	1	90									90
1	Ореш-Левски	11+550	СТ	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м											5
1	Ореш-Левски	43+955	СТ	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м							1 200	48			48

Тър №	Между-гарне	КМ	Вид мат.	Видове ремонтни работи	Ед. изм.	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо Х. лв.
						К-во	Х.лв	К-во	Х.лв	К-во	Х.лв	К-во	Х.лв	К-во	Х.лв	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
1	Ореш-Белене	0+169	СТ	Почиставане и напояване на ново антикорозионно покритие.	кв.м											0
1	Ореш-Белене	0+820	СТ	Почиставане и напояване на ново антикорозионно покритие.	кв.м											0
1	Ореш-Белене	2+280	СТ	Почиставане и напояване на ново антикорозионно покритие.	кв.м											0
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №24:						614	444	5	187	33	187	1201	198	130	5	1021
№ 26: ШУМЕН-КОМУНАРИ;																
	Шумен-Смядово	14+443	СТ	Смяна на мостова конструкция.	бр.							1	350			350
	Шумен-Смядово	17+004	СТ	Песъкопосване и възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м									2400	120	120
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №28:																0
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №26:						0	0	0	0	0	0		350		120	470
№ 28: РАЗДЕЛНА-КАРПАМ																
	Оборище-Дончево	46+488	СВ	Инженерингово изпълнение за ремонт на отток на водосток.	бр.			1	5							
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №28:							0		5		0		0		0	0
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №2 И ОТКЛОНЕНИЯТА:						618	1 451	358	1 496	37	1 875	1 202	1 114	131	410	6346
№ 3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ТУДОВО-ДЪБОВО-ЗИМНИЦА И КАРНОВАТ-КОМУНАРИ-СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА																
1	Стопански-Саранчи	39+268	СВ	Възстановяване на хидроизолация и укрепване на устоите (Хидроизолация 70 м2.; устои 2 бр.).	бр.			1	150							150
1	Пирдоп-Антон	86+114	СВ	Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни fugи (Хидроизолация 350 м2; Напречни fugи-25 м.).	кв.м			350	70							70
1	Пирдоп-Антон	89+023	СВ	Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни fugи (Хидроизолация 50 м2; Напречни fugи-20 м.).	кв.м					50	9					9
1	Антон-Коприяшца	94+523	СВ	Възстановяване на хидроизолация и саниране свод (Хидроизолация-420 м2; Саниране на бетонен свод-300 м2).	кв.м			420	100							100
				Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни fugи на мост на км 92+578 в участъка Пирдоп-Антон-Коприяшца. Хидроизолация 35 м2; Напречни fugи-15 м.	кв.м					35	7					7
				Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни fugи на мост км 93+481 в участъка Пирдоп-Антон-Коприяшца. Хидроизолация 70 м2; Напречни fugи-15 м. Прогнозен срок за изпълнение 2010 г.	кв.м					70	12					12
				Възстановяване на хидроизолация и саниране на бетон на мост на км.43-600 в междугарното Стопански-Саранчи. Хидроизолация 30 м2; Саниране -40 м2 Прогнозен срок за изпълнение 2011 г.	кв.м		30	8								8
				Саниране на стоманобетонна конструкция и възстановяване на хидроизолацията на мост на км.114+178 в междугарното Стрима-Клисуря. Хидроизолация 540 м2; Саниране-300 м2.	кв.м		540	120								120
	Саранчи-Макошево	46+900		Укрепване напаст при устои на мост км.46+900.	кв.м			1	150							150
	Стопански-Саранчи	37+375		Проект и възстановяване конус и опората на мост.	кв.м							1	300			300
	Кремиковци	7+830		Замяна мостови к-ши от стоманена на стоманобетонна.	бр.											0
	Световарчане	8+010		Замяна мостови к-ши от стоманена на стоманобетонна.	бр.											0
	Кремиковци	28+305		Възстановяване антикороз. Покритие.											1 200	50
	Стопански-Саранчи			Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.	бр.					5	50	5	50	5	45	145
	София-Карлово	254+573	СТ	Бордисване.	кв.м			600	24							24

Път №	Междугарие	КМ	Вид мат.	Видове ремонтни работи	Ед. мяр кв	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо Х. лв.
						К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
	Твърдица-Шивачево	262+762	СТ	Смяна оловни плочи.	БР	200	8	4	3							3
	Твърдица-Шивачево	266+133	СТ	Боядисване.	БР	4	3									8
	Чумерна-Гавраилово	278+345	СТ	Смяна оловни плочи.	БР	130	5	4	3							5
	Сливен-Желя войвода	305+669	СТ	Боядисване.	БР			130	5							5
	Карлово-Ботев	147+397	СБ	Хидроизолация.	КВ.М			600	24							24
	Капофер-Тъжа	169+010	СБ	Хидроизолация.	КВ.М					90	13					13
	Габарево-Сахране	188+094	СБ	Хидроизолация.	КВ.М	80	12			250	37					37
	Дунавци-Казанлък	199+064	СБ	Хидроизолация.	КВ.М			80	12							12
	Дъбово-Николаево	230+250	СБ	Хидроизолация.	КВ.М					200	30					30
	Чергано-Тудово	218+756	СТ	Боядисване.	КВ.М							200	8			8
	Николаево-Гурково	243+348	СТ	Боядисване.	КВ.М					1 000	40					40
	Чумерна-Гавраилово	276+857	СБ	Хидроизолация.	КВ.М							80	12			12
	Калояново-Долина	20+315	СБ	Хидроизолация.	КВ.М									40	6	6
	Махала	153+958	СБ	Хидроизолация.	КВ.М											0
	Карлово-Ботев	148+668	СТ	Боядисване.	КВ.М							130	5			5
1	Сопот-Карлово	156+408	СБ	Инженерингово изпълнение за възстановяване на повредена бетонова предпазна стена на сводов мост.	БР.					1	50					50
1	гара Капофер	169+010	СБ	Инженерингово изпълнение за възстановяване на подкопана подпорна стена и укрепване на устой.	БР.			1	90							90
				Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманен мост на км 215+565 в междугарното Чергано-Тудово по 3-та жп линия.	КВ.М	350	15									15
				Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманен мост на км 231+816 в междугарното Дъбово-Николаево по 3-та жп линия.	КВ.М	600	25									25
2	Комунари-Дъгдол	86+100	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	КВ.М			540	60							60
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3:			196		694		248		375		101	1614
Я № 31: СВЕТОВРАЩАНЕ-КУРИЛО																
	Курило	2+340		Възстановяване носещи спукани греди.	БР.			1	100							100
	Световрачане	2+500		Възстановяване носещи спукани греди.	КВ.М					1	150					150
	Курило			Възстановяване на антикорозионно покритие на мост км 2+500 в междугарното Курило-Световрачане.	КВ.М	5 000	200									200
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №31:			200		100		150		0		0	450
				ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3 И ОТКЛОНЕНИЯТА:												0
				ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3 И ОТКЛОНЕНИЯТА:			396		794		398		375		101	2064
Я № 4: РУСЕ (Държавна граница с република Румъния)-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-ДЪБОВО и ТУДОВО-СТАРА ЗАГОРА и МИХАЙЛОВО-ЦИМЕТРОВГРАД-ПОДКОВА																
1	Радунци-Дъбово	225+262	СТ	Възстановяване на антикорозионното покритие.	КВ.М							500	20			20
1				Възстановяване на антикорозионното покритие на стоманени мостове на км 157+044 в междугарното Соколово-Драново и на км 158+970 в междугарното Драново-Царева ливада по 4-та главна жп линия Русе-Стара Загора-Подкова.	КВ.М				2 000	80						80
				Възстановяване на антикорозионното покритие на стоманен мост на км 160+142 в междугарното Драново-Царева ливада по 4-та жп линия.	КВ.М			700	28							28

Лът №	Междугарие	КМ	Вид мат.	Видове ремонтни работи	Ед. изм.	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо Х. лв.
						К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
				Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманени мостове на км 146+762 в междугарията Дебелец-Соколов и на км 160+142 в междугарията Драново-Царева ливада по 4-та главна жп линия Русе-Стара Загора-Подкова.	кв.м					2 000	80					80
				Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманен мост на км 119+138 в междугарията Янтра-Горна Оряховица по 4-та главна жп линия Русе-Стара Загора-Подкова.	кв.м							3 000	120			120
			СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	600	24									24
			СБ	Направа на кожух на устак страна Мерицери.	бр					1	25					25
			СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м			9 000	36							36
			СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м					340	14					14
			СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м					250	10					10
			СВ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м					12	2					2
			СТ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м					420	60					60
			СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	330	13									13
			СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	300	12									12
			СВ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м	15	3									3
			СВ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м	1 000	120									120
			СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м			250	10							10
			СВ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м			14	3							3
			СВ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м			1 060	120							120
			СВ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м			6	1							1
			СВ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м			400	48							48
			СВ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м					4	1					1
			СВ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м					200	24					24
			СВ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м					26	5					5
			СВ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м					2 060	240					240
			СВ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м							4	1			1
			СВ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м							100	12			12
			СВ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м									2	1	1
			СВ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м									240	24	24
			СТ	Песъкопране и боядисване.	кв.м											0
			СТ	Песъкопране и боядисване.	кв.м											0
			СТ	Песъкопране и боядисване.	кв.м			1 100	33							33
			СТ	Песъкопране и боядисване.	кв.м											90
			СТ	Песъкопране и боядисване.	кв.м	3 000	90									60
			СТ	Песъкопране и боядисване.	кв.м					2 000	60					60
			СТ	Песъкопране и боядисване.	кв.м									1 300	52	52
			СТ	Песъкопране и боядисване.	кв.м									700	28	28
			СТ	Песъкопране и боядисване.	кв.м											0
			СТ	Ремонт на облицовката на устаките по конусите.	бр											0
			СТ	Направа 2 бр. предпазни габаритни рамки (от Ген. Ревизия 1998г.).	бр	2	60									60
			СТ	Боядисване паралелти след предписване на Генерална ревизия 2008г. на мостове на км-6+820, 1. Мост на км. 119+138 междугария Янтра-Горна Оряховица;	кв.м			1	8							8
			СВ	Ремонт отоплена армировка по главните греди на СТб мостове чрез саниране от Ген. Ревизия 1988г.	кв.м	250	20									20
				Ремонт на хидроизолацията, предписано от Ген. Ревизия 1998г.	кв.м	400	28									28

Ъгт №	Между- гарие	КМ	Вид мат.	Видове ремонтни работи	Ед. мър ка	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо Х. лв.
						К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
	Русе-запад- РП Доростол"	7+505		Фуриране на облицовката и отводняване на водите от шосето край устоите.	кв.м	60	5									5
	Бяла-Полски Тръмбеш	82+362		Ремонт крилата и радието при изтичането на сводов водосток със светъл отвор 3 м.	куб.м					10	3					3
	Морунница-Бала	75+385		Ремонт радието и свода на каменен водосток със светъл отвор 3м.	куб.м							10	3			3
				Ремонт на напречни fugи и възстановяване на хидроизолация на мост км 201+758 в междугарие Кръстец-Борущица. Хидроизолация 30 м2. Напречни fugи 10 м.	кв.м							30	10			10
				Възстановяване на антикорозионно покритие на сто-малени мостове на км 216+350, км 218+979 и км 219 +212 в междугарие Радунци-Дъбово 4-та жп линия.	кв.м							720	29			29
	Русе-Долалите	12+849		Ремонт слабни нитове и спукани елементи предписани от Генерална ревизия 2008г.	бр	10	2									2
	Морунница-Бала	75+085	СТ	Ремонт дефектни нитове и спукани елементи, предписано от Генерална ревизия 2008г.	бр			12	2							2
	Морунница-Бала	75+085	СТ	Доставка мостови траверси за смяна.	куб.м			24	55							55
	Морунница-Бала	75+085	СТ	Заготвяне и подмяна на мостови траверси.	куб.м					24	10					10
	ЖКП Секция			Провеждане Генерална ревизия на съоръженията.						3						3
	Русе-Долалите	14+889		Ремонт на радието и разрушеното изтичало на плочест водосток след изготвяне на проект и извършване геоложки проучвания.	бр							1	35			35
	Русе-Долалите	14+889		Доставка и подмяна мостови траверси.	куб.м							30	70			70
	Морунница-Бала	75+085		Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м									1800	75	75
	ЖКП Секция			Ремонт на малки съоръжения (облицовъчни радиета, крила след предписане от Ген. ревизия).	кв.м									100	5	5
	Русе запад-РП	7+505		Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м											0
	Доростол-Долалите			Доставка, заготвяне и подмяна на мостови траверси.	кв.м											0
	Русе запад-РП	7+505		Възстановяване на хидроизолацията и саниране на бетоновото покритие по надлъжните крайни греди на мост на км 7+602 в междугарие Русе разпределителна -Русе. Хидроизолация 80 м2; Напречни fugи -15 м. Саниране-40 м2.	кв.м											0
	Доростол-Долалите			Възстановяване на хидроизолация и ремонт на напречни fugи на мост на км 8+645 в междугарие Русе разпределителна-Русе. Хидроизолация 140 м2; Напречни fugи -15 м. Прогнозен срок за изпълнение 2009 г.	кв.м											0
				1. Мост на км. 12+849 междугарие Русе -Долалите;	бр.	1	15	1	15							30
	Русе разпр-Гюргово			2. Мост на км 75+085 междугарие Морунница-Бяла.	кв.м							2 620	524			524
	Русе разпр-Гюргово			Саниране бетоновите повърхности напорните конзоли под шосето.	бр									2	34	34
	Русе разпр-Гюргово			Геодизически измервания на опорите между оп. 22 и 37 при високи и ниски води.	кв.м									1 630	330	330
	Русе разпр-Гюргово			Саниране бетоновите повърхности на тротоарните конзоли под жел.път.	бр											0
	Русе разпр-Гюргово			Контролна проверка на плановата геодизическа основа на Дунав мост в т.ч. и чрез GPS измервания.	бр											0
	Русе разпр-Гюргово			Наблюдение и контрол на пукнатините в камерите на опора 37 (устой) при високи и ниски води.	бр											0
	Русе разпр-Гюргово			Прецизна нивелация на лагерните площадки на опорите под непрекъснатите греди от опора 19 до опора 25 въз. при високи и ниски води.	бр											0
				Инженерингово изпълнение за укрепване и задръжаване на радието, конусите и устоя на железопътен мост на км 118+438 в междугарие Морчинград-Полкова по 4-та жп линия.	бр							1	30			30
				Ремонт на хидроизолация и fugи на мост на км 88+532 в междугарие Кърджали-Момчилград.	кв.м											0
				Ремонт fugи 50 м; Хидроизолация 600 м2.	бр											40
				Инженерингово изпълнение за ремонт на малки съоръжения, гардбаластови стени, конуси, крила, разрушени радиета.	бр	20	40									40
				Ремонт на хидроизолация и fugи на мост на км 95+928 в междугарие Кърджали-Момчилград. Ремонт fugи 50 м; Хидроизолация 400 м2.	кв.м	400	65									65
				1. Мост км 39+699 междугарие Хасково-Кинжовник;												
				2. Мост км 43+409 междугарие Кинжовник-Мост.		1	5	2	20	1	5	1	5			35

№г №	Между- гарие	КМ	Вид мат.	Видове ремонтни работи	Ед. мяр ка	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо Х. лв.
						К-во	х. лв	К-во	х. лв	К-во	х. лв	К-во	х. лв	К-во	х. лв	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
				Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманен мост на км.31+230 в междугарното Димитровград север-Димитровград по 4-та жп линия.	кв.м											0
				Възстановяване на антикорозионно покритие на мостове на км 24+104 и км 39+606 в междугарното Хасково-Княжовик по 4-та жп линия.	кв.м	350	14									14
				РЕМОНТ НА МЕТАЛНИ ТРАВЕРАСИ (ДОСТАВКА И МОНТАЖ)	бр											60
				Опитни участъци от метални траверси (доставка и монтаж)	бр											60
				Анализ на геодезическите и тензометричните измервания на металните греди под шосето, извършени в периода 2002/07 г. и даване техническа характеристика със заключение за състоянието им (извър. се от хабилизирани спец. конструктори на метални и стъб. мостови конструкции).	бр					15						15
				Контролна проверка на плановата геодезическа основа на Дунав мост в т.ч. и чрез GPS измервания.	бр					1	14					14
				Проектиране рехабилитация на подвижната част от мост над река Дунав (само за българската част).	бр					1	120					120
				Прецизна нивелация лагерните площадки на опорите под непрекъснатите греди от опора 19 до опора 25 вкл. при високи и ниски води	бр					2	16					16
				Геодезически измервания на опорите между опори 22 и 37 при високи и ниски води.	бр					2	34					34
				Ремонт, реконструкция и модернизация ривизионните платформи под долния пояс на металните ферми между опори 19 и 25.	бр					6	60					60
				Ремонтни работи по антикорозионното покритие.	кв.м			500	10							10
				Премахване дълбоки корозионни язви между ламелите на металните конструкции от връхната част на Дунав мост.	кв.м			2500	58			2500	58			116
				Контролна проверка на плановата геодезическа основа на Дунав мост в т.ч. и чрез GPS измервания.	бр	1	14									14
				Наблюдение и контрол на пукнатините в камерите на опора 37 (устой) при високи и ниски води.	бр	2	10									10
				Прецизна нивелация на лагерните площадки на опорите под непрекъснатите греди от опора 19 до опора 25 вкл. при високи и ниски води.	бр	2	16									16
				Изпълнение на неотложни работи по рехабилитацията на подвижната част от мост над река Дунав (само за българската част).			250									250
				Цялостна антикорозионна обработка на металните конструкции на моста над река Дунав чрез почистване с пескоструене до степен Sa3 или обработване със специални ръждопреработващи бон.	кв.м											0
				Проектиране на атрактивно декоративно (художествено) осветление на конструкциите от моста над река Дунав. (само за българската част).												0
				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 2000 до 2009 г.												0
				Подмяна дървени мостови траверси върху металната част между опори 19 и 25 на Дунав мост с метални такива. (300 евро/бр.)	бр											0
				Ремонтни работи по антикорозионното покритие.	кв.м					500	10					10

МОСТ

Вътр. №	Междугарие	КМ	Вид мат.	Видове ремонтни работи	Ед. изм.	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо Х. лв.
						К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
	Русе разпр-Гюргево			Подмяна релси тип 49 с такива тип 60, върху внадука между опори 25 и 37, върху 37 и част от тек. път. (успоредно с тези от междугарията).	м					900	130					130
	Русе разпр-Гюргево			Премахване дълбоки корозионни язви между ламелите на металните конструкции.	кв.м					1 000	23					23
	Русе разпр-Гюргево			Геодезически измервания на опорите между оп. 19 и 37 при високи и ниски води.	бр					2	34					34
	Русе разпр-Гюргево			Цялостна антикорозионна обработка на металните конструкции на моста над река Дунав чрез плоскостна антикорозионна обработка на стелен Sa3 или обработване със специални ръждопреразващи бон.	кв.м	17 500	700	17 500	700							1400
	Русе разпр-Гюргево			Подмяна на дървените нормални траверси от внадука между опори 25 и 37, върху опора 37 и част от текущата път с метални тип "ипселон".	бр			750	520							520
	Русе разпр-Гюргево			Подмяна на съществуващото "К" скрепление с еластично такова за траверси тип "ипселон" и релси тип 60 (между опори 25-37, оп. 37 и ...).	бр			3 000	60							60
	Русе разпр-Гюргево			Контролна проверка на плановата геодезическа основа на Дунав мост в т.ч. и чрез GPS измервания.	бр					1	14					14
	Русе разпр-Гюргево			Прецизна нивелация на лагерните площадки на опорите под непрекъснатите греди от опора 19 до опора 25 вкл. при високи и ниски води.	бр					2	16					16
	Русе разпр-Гюргево			Изпълнение на атрактивно декоративно (художествено) осветление на конструкциите от моста над река Дунав. (само за българската част).							1 500					1500
	Русе разпр-Гюргево			Проектиране на система за контролиране напрежнатото състояние на конструктивните елементи на моста над река Дунав, автомобилния и ЖП трафик и други характерни особености по него.							250					250
	Русе разпр-Гюргево			Изпълнение на система за контролиране напрежнатото състояние на конструктивните елементи на моста над река Дунав, автомобилния и ЖП трафик и други характерни особености по него. (първи етап)		3 000										3000
	Русе разпр-Гюргево			Геодезически измервания на опорите между оп. 22 и 37 при високи и ниски води.	бр	2	34									34
	Русе разпр-Гюргево			Контролна проверка на плановата геодезическа основа на Дунав мост в т.ч. и чрез GPS измервания.	бр			1	14							14
	Русе разпр-Гюргево			Наблюдение и контрол на пукнатините в камерите на опора 37 (устой) при високи и ниски води.	бр			2	10							10
	Русе разпр-Гюргево			Прецизна нивелация на лагерните площадки на опорите под непрекъснатите греди от опора 19 до опора 25 вкл. при високи и ниски води.	бр			2	16							16
	Русе разпр-Гюргево			Санитарне бетоново покритие на опорите.	кв.м					4 600	920					920
	Русе разпр-Гюргево			Геодезически измервания на опорите между оп. 19 и 37 при високи и ниски води.	бр					2	34					34
	Русе разпр-Гюргево			Санитарне бетоново покритие на опорите.	м2					4 630	926					926
	Русе разпр-Гюргево			Контролна проверка на плановата геодезическа основа на Дунав мост в т.ч. и чрез GPS измервания.	бр					1	14					14
	Русе разпр-Гюргево			Прецизна нивелация на лагерните площадки на опорите под непрекъснатите греди от опора 19 до опора 25 вкл. при високи и ниски води.	бр					2	16					16
ОБЩО ЗА ДУНАВ МОСТ:						17 508	4 034	24 253	1 388	14 919	3 340	8 717	1 120	0	0	9782
Г-н 5. СОФИЯ-ВЛАДЯ-РАДОМИР-ДУПНИЦА-КУЛАТА																
				Възстановяване на антикорозионното покритие на стоманен мост на км.26+126 в междугарията	кв.м					900	36					36
				Драгичево-Перник разпределително по 5-та жп линия.	кв.м					1 500	60					60
				Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м									900	22	22
1	Перник-Кракра	33+628	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м											40
2	Батановци-Радомир	45+850	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м					1 000	40					36
1	Диково-Дупница	86+468	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м					900	36					36
1	Долни раковец-Гълъбник	62+903	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м											36
1	Дупница-Бобошево	102+636	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м							600	24			24

Път №	Междугарие	КМ	Вид мст.	Видове ремонтни работи	Ед. мяр ка	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо х. лв.
						К-во	х. лв	К-во	х. лв	К-во	х. лв	К-во	х. лв	К-во	х. лв	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
Възстановяване антикорозионно покритие.					кв.м	900	36									36
1	Дяконо-Дупница	89+289	СТ	Ремонт, направа хидроизолация	кв.м			30	7							7
1	Допни Раковец-Гълъбник	41+836	СБ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м			600	24							24
		58+800	СТ	Възстановяване на хидроизолация, ремонт на напречни фуги и саниране на бетон на мост на км 123+494 в междугариято Благоевград-Симитли. Хидроизолация 160 м2; Напречни фуги-30 м; Саниране на колони, свод и опори 50 м2.	кв.м					160	33					33
				Възстановяване на хидроизолация, ремонт на напречни фуги и саниране на бетон на мост км 128+588 в междугариято Благоевград-Симитли. Хидроизолация 30 м2; Напречни фуги-10 м; Саниране 30 м2. Прогнозен срок за изпълнение 2011 г.	кв.м	30	10									10
				Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни фуги на мост на км.42+456 в междугариято Батановци-Радомир. Хидроизолация 30 м2; Напречни фуги-10 м; Прогнозен срок за изпълнение 2011 г.	кв.м	30	10									10
				1. Мост км 39+140 междугарие Кракра-Батановци; 2. Мост на км 41+836 междугарие Батановци-Радомир; 3. Мост км 45+850 , път № 2 междугарие Батановци-Радомир; 4. Мост км 58+880 междугарие Радомир-Допни Раковец; 5. Мост км 62+903 междугарие Допни Раковец-Гълъбник.		4	20	18	85	4	20	4	20			145
				Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманена мостова конструкция на км. 45 +865-1000 м2 в междугариято Батановци-Радомир път №2 и на км.62+903-1000 м2 в междугариято Допни Раковец-Гълъбник по 5-та жп линия.	кв.м	2 000	80									80
				Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманена мостова конструкция на км.42+456-450 м2 в междугариято Батановци-Радомир път №2 и мост на км 42+427 - 1550 м2 в междугариято Раждавица-Костендил по 5-та и 6-та жп линия.	кв.м			2 000	80							80
				Възстановяване на антикорозионното покритие на стоманен мост на км.31+720 в междугариято Перник разпределителна-Дерник по 5-та жп линия.	кв.м			1 500	60							60
				Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманена мостова конструкция на км.89+289-900 м2 в междугариято Дяконо-Дупница и мост на км 169+380 - 400 м2 в междугариято Кресна-Струмяни по 5-та жп линия.	кв.м	1 300	42									42
				Остраняване неизправности от Ген.ревизия			10		10		10		10		10	50
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №5:			208		342		159		54		32	795
Я № 52: ГЕНЕРАЛ ТОДОРОВ-ПЕТРИЧ																
1	Генерал Тодоров-Петрич		СТ	1. Мост км 0+804 междугарие Г.Тодоров-Петрич; 2. Мост км 3+806 междугарие Г.Тодоров-Петрич.		4	20	18	85	1	20	1	20			145
	Генерал Тодоров-Петрич	0+804	СТ	Изграждане бетонов праг за предаване на опорите от подмиване.		1	700									700
																0
																0
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №52:			720		85		20		20		0	845
				ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №5 И ОТКЛОНЕНИЯТА:			928		427		179		74		32	1640
Я № 6: ВОЛУЯК-РАЗМЕННА-БАТАНОВЦИ И РАДОМИР-ГЮШЕВЦЕ (Държавна граница с Република Македония)																
1	Земен-Раждавица	39+346	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м			900	36							36
1	Александър Димитров-Земен	17+657	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м					1 200	48					48

Път №	Между-гарие	КМ	Вид мпг.	Видове ремонтни работи	Ед. мяр. ка	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо Х. лв.
						К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
1	Копиловци-Кюстендил	49+628	СТ	Възстановяване антикорозивно покритие.	кв.м	1 500	60									60
1	Кюстендил-Гюешево	54+903	СБ	Ремонт, направа хидроизолация	кв.м					30	7					7
1	Кюстендил-Гюешево	66+448	СТ	Възстановяване антикорозивно покритие.	кв.м							1 500	38			38
1	Рядавица-Копиловци	42+427	СТ	Възстановяване антикорозивно покритие. Остраняване неадекватности от Г.ндрезия.	кв.м			1 500	60							60
							10		10		10		10		10	50
				Възстановяване на хидроизолация, ремонт на напречни fugи и саниране на бетон на мост км 53+006 в междугарното Разменна-Перник. Хидроизолация 110 м2, Напречни fugи-15 м.	кв.м	110	28									28
				1. Мост км 39+366 междугарие Земен-Раждавица;												
				2. Мост км 42+427 междугарие Раждавица-Копиловци;												
				3. Мост км 49+628 междугарие Раждавица-Копиловци;		4	20	18	85	4	20	4	20			145
				4. Мост км 66+448 междугарие Кюстендил-Гюешево;												
				5. Мост км 77+957 междугарие Кюстендил-Гюешево.												
				Възстановяване на антикорозивно покритие на стоманена мостова конструкция на км 39+346 в междугарното Земен-Раждавица по 6-та жп линия.	кв.м	1 200	48									48
																0
				ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №6:			166		191		85		68		10	520
№ 7: МЕЗДРА ЮГ-РУСКА БЯЛА и МЕЗДРА-ВИДИН (държава граница с Република Румъния)																
	Мездра юг-Руска бяла	0+879	стб.	Ремонт хидроизолация.	кв.м			30	6							6
	Мездра юг-Руска бяла	2+135	стб.	Ремонт хидроизолация.	кв.м			25	5							5
	Мездра-Руска бяла	2+135	стб.	Ремонт хидроизолация.	кв.м			30	6							6
	Мездра-Руска бяла	1+047	стб.	Ремонт хидроизолация.	кв.м			25	5							5
	Враца-Бели извор	27+135	стб.	Ремонт хидроизолация.	кв.м			30	6							6
	Враца-Бели извор	28+133	стб.	Ремонт хидроизолация.	кв.м			36	7							7
	Мърчево-Медковец	64+153	мет.	Песъкоутруне и боядисване.	кв.м			130	5							5
	Срацимир-Видбол	168+069	мет.	Песъкоутруне и боядисване.	кв.м					300	12					12
				1. Мост на км. 94+830 в междугарното Брусарши-Дреновец;		1	10	1	10	1	10					30
				2. Мост на км. 96+385 в междугарното Брусарши-Дреновец;												
				3. Мост на км. 96+460 в междугарното Брусарши-Дреновец.												
				Възстановяване на антикорозивно покритие на стоманен мост на км. 94+830 в междугарното Брусарши-Дреновец по 7-ма жп линия.	кв.м			800	32							32
	жп секция Враца			Ремонт на стоманени мостове.	бр.			3	140							140
	Срацимир-Видбол	168+344	СТ	Песъкоутруне и боядисване.	кв.м							600	24			0
	Видбол-Видин	171+375	СТ	Песъкоутруне и боядисване.	кв.м									300	15	15
	Медковец-Брусарши	86+960	СТ	Смяна мет. конструкция със стоманобетонна	М1							3	50			50
																0
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №7:			10		222		22		74		15	343
№ 71: БОЙЧИНОВЦИ-БЕРКОВИЦА																
				Възстановяване на антикорозивно покритие на стоманен мост на км. 30+178 в междугарното Монгана-Берковича по 71-ва жп линия.	кв.м	1 200	48									48
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №71:			48	0	0	0	0	0	0	0	0	48
№ 72: БРУСАРЩИ-ЛОМ																

Път №	Междугарие	КМ	Вид мат.	Видове ремонтни работи	Ед. мяр. ка	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо Х. лв.
						К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв			
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
				Мост на км. 6+612 в междугарията Брусарци-Сталийска махала;		1	20									20
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №72:		1	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №7 И ОТКЛОНЕНИЯТА:		78			222		22		74		15	411
Я № 8: ПЛОВДИВ-ФИЛИПОВО-СКУТАРЕ И ПЛОВДИВ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА-ИЗТОК-СТАРА ЗАГОРА-ЗИМНИЦА-КАРНАБАТ-БУРТАС																
				1. Мост на км 3+500 междугарие Пловдив-Филипово;	бр.	1	40	1	30	1	35					105
				2. Мост км 3+602 междугарие Пловдив-Филипово;	кв.м	1 700	72									72
				3. Мост км 14+555 междугарие Филипово-Скутаре;	кв.м	1 000	40									40
				Възстановяване на антикорозивно покритие на стоманен мост в междугарията Скутаре-Белозем на км. 21+243 по 8-ма жп линия.	кв.м											0
1	Филипово-Скутаре	14+500	СТ	Пясъчноструене и боядисване	бр			1	45							45
1	Скутаре-Маноло	21+243	СТ	Пясъчноструене и боядисване	кв.м			600	48							48
2	Коньово-Кермен	152+170	СТ	Ремонт кукнетни греди и устой страна Коньово и смяна на 4 броя оловни плочи под лагерите.	м	30	5									5
				Ремонт на тротоарите.	м	80	3									3
1	Черна гора-Чирпан	30+180	СТ	Пясъчноструене, боядисване и замаяна на дефектни ламели и нитове.	кв.м											15
1	Михайлово-Калояновец	91+255	СБ	Ремонт на хидроизолацията на фугите-3 фуги по 10 м.	кв.м	250	15									15
				Пясъчноструене и боядисване на стоманените посетни греди и цялостно саниране на стълбовете.	м	39	3									3
				Ремонт на хидроизолацията в зоната на фугите-6 фуги по 6,50 м.	кв.м			15	2							2
				Ремонт на хидроизолацията в зоната на фугите-2 фуги по 7,50 м.	м			80	4							4
				Ремонт на хидроизолацията.	кв.м			95	12							12
				Ремонт на хидроизолацията и цялостно саниране на конструкцията.	кв.м	200	45									45
				Хидроизолация, саниране на бетоновото покритие и фуги на мост на км 105+360 в междугарията Калояновец-Стара Загора. Хидроизолация 200 м2; Саниране 100 м2; Ремонт фуги 18 м.	бр	1	10									10
				-Инженерингово изпълнение за възстановяване облицовка на конуси на водосток на км 99+910 в междугарията Калояновец-Стара Загора.	кв.м	50	10									10
				Ремонт на хидроизолацията и напречни фуги на мост км 107+909 в междугарията Стара Загора-Калитиново. Ремонт фуги 25 м; Хидроизолация 50 м2.	кв.м	50	10									10
				Възстановяване на хидроизолацията на мост км 78+369 в междугарията Свобода-Михайлово.	кв.м	50	10									10
				Ремонт фуги 15 м; Хидроизолация 50 м2.	кв.м	70	14									14
				Възстановяване на хидроизолацията на мост км 90+320 в междугарията Михайлово-Калояновец. Ремонт фуги 20 м; Хидроизолация 70 м2.	кв.м	1	5	2	20	1	5	1	5			35
				1. Мост км 42+089 междугарие Белозем-Оризново.	кв.м					600	24					24
				2. Мост км. 50+180 междугарие Ч. Гора-Чирпан.	кв.м					170	7					7
				3. Мост км. 152+170 междугарие Коньово-Кермен.	кв.м	400	16									16
				Възстановяване на антикорозивното покритие на стоманен мост на км.50+180 в междугарията Черна гора-Чирпан по 8-ма жп линия.	кв.м											0
				Възстановяване на антикорозивното покритие на стоманен мост на км.42+089 в междугарията Белозем-Оризново по 8-ма жп линия.	кв.м											0
				Възстановяване на антикорозивно покритие на мост на км 105+360 в междугарията Калояновец Ст.Загора по 8-ма жп линия.	кв.м											0

Път №	Междугарие	КМ	Вид мат.	Видове ремонтни работи	Ед. изм.	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо Х. лв.
						К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
				Възстановяване 290 м2 хидроизолация на мост на км 276+133 в гара Дружба и на 100 м2 хидроизолация на мост на км 267+080 в междугарното Айтово-Българово. Хидроизолация 390 м2. Прогнозен срок за изпълнение 2008 г.	кв.м	390	35									35
				Инженерингово изпълнение за направа на отводнителни канали в междугарното Ямбол-Завой от км 186+500 до км 187+500 по 8-ма жп линия.	М			1 000	30							30
				Инженерингово изпълнение за направа нов водосток км 184+426 в междугарното Ямбол-Завой по 8-ма жп линия.	БР.			1	30							30
				Възстановяване хидроизолация на мост на км 225+754 в междугарното Церковски-Карнобат. Ремонт фуги 40м. Хидроизолация 260 м2.	кв.м			260	43							43
				Инженерингово изпълнение за направа стоманобетонен кожух на опората на стоманен мост на км 191+765 в междугарното Ямбол-Завой по 8-ма жп линия.	Бр стърж			1	30							30
				Възстановяване на хидроизолация на мост на км 254+376 в междугарното Черноград-Айтово. Ремонт фуги 20 м. Хидроизолация 100 м2.	кв.м	100	18									18
				1. Мост на км 191+170 в междугарното Ямбол-Завой;		2	10	1	10	1	20					40
				2. Мост на км 191+756 в междугарното Ямбол-Завой.												0
																0
																400
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №8:					304		91		5		0	

ЛЯ № 82: ФИЛИПОВО-КАРЛОВО

				1. Мост км 9+920 междугарие Труд-Граф Игнатиево;												
				2. Мост км 15+645 междугарие Граф Игнатиево-Калояново;												
				3. Мост км 29+251 междугарие Долна Махала-Бани;												
				4. Мост км 37+835 междугарие Долна Махала-Бани;												
				5. Мост км 43+338 междугарие Долна Махала-Бани;		3	15	2	6	3	15					36
				6. Мост км 48+010 междугарие Бани-Карлово;												
				7. Мост км 51+672 междугарие Бани-Карлово;												
				8. Мост км 58+174 междугарие Бани-Карлово.												
				Възстановяване на антикорозивно покритие на стоманен мост на км 43+338 в междугарното Долна Махала-Бани по 82-ра жп линия-през възлагане.	кв.м	1 800	72									72
				Възстановяване на антикорозивно покритие на стоманен мост на км 48+010 в междугарното Бани-Карлово по 82-ра жп линия.	кв.м	600	24									24
	Бани-Карлово	58+174	СТ	Боядисване.	кв.м							130	5			5
	Бани-Карлово	59+627	СТ	Боядисване.	кв.м											8
	Долна Махала-Бани	29+251	СТ	Боядисване.	кв.м											0
	Бани-Карлово	51+672	СТ	Боядисване.	кв.м	600	21									21
																0
																0
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №82:			132		6		15		5		8	166

ЛЯ № 83: НОВА ЗАГОРА-СИМЕОНОВГРАД

	Радиево-Нова Загора	60+680	СТ	Смяна на мостови траверси.	кв.м					24	8					8
	Гълъбово-Любеново	22+985	СТ		кв.м					31	10					10
	Радиево-Нова Загора	45+825	СТ	Смяна на мостови траверси.	кв.м							19	7			7
	Любеново пред-Радиево	36+383	СТ	Смяна на мостови траверси.	кв.м			8	3					58	17	20
	Симеоновград-Гълъбово	8+698	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията.	кв.м			200	8							8

Ъг №	Междугарие	КМ	Вид мат.	Видове ремонтни работи	Ед. мър ка	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо Х. лв.
						К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
	Любеново пред-Раднево	25+462	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м			50	2							2
	Любеново пред-Раднево	26+006	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м					50	2					2
	Любеново пред-Раднево	30+313	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м					80	3					3
	Любеново пред-Раднево	35+525	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м							80	3			3
	Любеново пред-Раднево	36+383	СТ	Плъскоструене и боядисване на конструкцията.	кв.м							350	14			14
	Раднево-Нова Загора	45+825	СТ	Плъскоструене и боядисване на конструкцията.	кв.м									150	6	6
	Раднево-Нова Загора	60+680	СТ	Плъскоструене и боядисване на конструкцията.	кв.м									150	6	6
																0
							0		13		23		24		29	89
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №83:												
1 № 84: ЯМБОЛ-ЕЛХОВО																
				Възстановяване на хидроизолация и ремонт на устон на мост на км 31+367 в междугарното Ямбол-Елхово. Ремонт фуги 15 м; Хидроизолация 300 м2.	кв.м			300	45							45
				1. Мост на км 36+338 в междугарното Ямбол-Елхово;		2	10	1	10	1	20					40
				2. Мост на км 39+823 в междугарното Ямбол-Елхово.												0
				Възстановяване на антикорозионно покритие и смяна на 4 броя оловни подлагерни плочи на мост на км 39+823 в междугарното Ямбол-Елхово по 84-та жп линия.	кв.м	200	7									7
				Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманени мостове на км 36+338 и 36+575 в междугарното Ямбол-Елхово по 84-та жп линия.	кв.м			400	15							15
																0
																0
						202	17	701	70	1	20	0	0	0	0	107
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №84:												
				ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №8 И ОТКЛОНЕНИЯТА:		202	149	701	393	1	149	0	34	0	37	762
1 №9: РУСЕ-КАСПИЧАН																
	гара Ветово	34+140	СБ	Ремонт на хидроизолацията на стоманобетонен мост от Генерална ревизия 2008г.	кв.м			200	19							19
	гара Разград	66+111		Ремонт на хидроизолацията и помазване огонена армировка по главните греди, предписано от Ген. Ревизия 2008г.	кв.м	120	14									14
																0
				Санране на бетоново покритие на крайните греди на мост на км 66+111 в гара Разград. Санране-100 м2	кв.м	100	12									12
				Възстановяване на хидроизолацията и санране на бетоновото покритие по надлъжните греди на мост км 34+140 в междугарното Ястребово - Ветово. Хидроизолация 50 м2; Напрежни фуги -15 м; Санране-60 м2.	кв.м			50	16							16
				Възстановяване на хидроизолацията на стоманобетонен мост на км.89+290 в гара Самуил. Хидроизолация 80 м2; Напрежни фуги -20 м.	кв.м	80	15									15
	Русе Р-Обр. Чифлик, гара Разград		СБ	Боядисване парапети след предписане на Генерална ревизия 2008г на мостове на км-6+820, 7+602, 8+645, 9+850, 4+100, 20+790.	кв.м			131	6							6

Път №	Между- гарне	КМ	Вид мат.	Видове ремонтни работи	Ед. мяр ка	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		Общо Х. лв.
						К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
																0
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №9:			41		41	0	0		0		0	82
ЛЯ №91: САМУИЛ-СИЛИСТРА																
Ислерих-Дулово				Частичен ремонт и фугиране радиета на водостоци на км 31+655, 32+126 и 35+070.	бр			3	15							15
Дулово-Алфатар		86+545	СтБ	Ремонт на лагерите на рамковиден стъ мост със светъл отвор 19,5 м.	бр			2	10							10
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №91:			0		25	0	0		0		0	25
				ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №9 И ОТКЛОНЕНИЯТА:			41		66	0	0		0		0	107
				ОБЩО ЗА НСЖИ:			9 265		5 682	6 623	3 798		1 179			26 547

ПРОГРАМА

емонт на ТУНЕЛИТЕ ПО ОСНОВНИТЕ ЖП ЛИНИИ И ОТКЛОНЕНИЯТА ОТ ЖП МРЕЖАТА НА НКЖИ за периода 2016 - 2020 год.

път №	Общ дълъж на (Σ)	ВИДОВЕ РЕМОНТНИ РАБОТИ	Ед. М	Общо к-во	2016 год.		2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		ОБЩО Х. ЛВ.
					К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА															
1+2	323	Изграждане "вторична" облицовка и хидроизолация на тунел № 23 в междугарието Кунино - Червен Бряг	M1	320	160	3 000	160	3 000							6 000
Подделение железен път и съоръжения															
	348	Заздравяване на пиедритите на тунел № 1 в междугарието Ловеч-Троян	M2	1 150	575	230	575	230							460
	70	Изграждане на облицовка от армиран торкрет в тунел № 2А в междугарието Ловеч-Троян	M2	850					425	170	425	170			340
	316	Изграждане на облицовка от армиран торкрет в тунел № 3 в междугарието Ловеч-Троян	M2	850	425	170	425	170							340
Всичко ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА и отклоненията														7 140	
ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ТУЛОВО-ДЪБОВО-ЗИМНИЦА и КОМУНАРИ-СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА															
	5 812	Етап 2 основен ремонт на тунел № 7 - железен път, усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, осветление, вентилация, пожаробезопасяване, надзор	M1	5 812	1 938	12 800	1 938	12 800	1 936	12 800					38 400
	1 850	Етап 2 основен ремонт на тунел № 9 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, осветление, вентилация, пожаробезопасяване, надзор	M1	1 850	1 850	6 000									6 000
	575	Етап 2 основен ремонт на тунели № 10 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, осветление, надзор	M1	575			575	1 700							1 700
	238	Етап 2 основен ремонт на тунели № 11 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, осветление, надзор	M1	238			238	800							800
	293	Етап 2 основен ремонт на тунели № 12 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, осветление, надзор	M1	293					293	800					800

ПРОГРАМА

за укрепване на "СЛАБИТЕ" МЕСТА ПО ЖП ЛИНИИТЕ от мрежата на НСЖИ за периода 2016 - 2020 година

№	междугарие	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-кв	2016 г.			2017 г.			2018 г.			2019 г.			2020 г.			ОБЩО Х. ЛВ.					
						к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.											
																17	18	19	20	21		22	23	24	25	26
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ - ГОРНА ОРЯХОВИЦА - КАСПИЧАН - СИНДЕЛ - ВАРНА																										
1	Курило - Вл. Тричков П2	14+400	14+800	Обрушване, замрежаване.	кв.м											30	150								70	70
2	Курило - Вл. Тричков П2	16+450	17+000	Проектиране, пломби, греди, подпорни стени.	М ¹																					150
3	гара Вlado Тричков	20+000	20+100	Възстановяване на разрушена подпорна стена.	бр.												1	80	1	220						300
4	Вlado Тричков - Бов			Почистване на канавки и оформяне на банкети по втора жп линия.	бр.																					0
5	Ребово - Своге	28+050	28+150	Укрепване.	кв.м																					0
6	Ребово - Своге п2	28+800	29+000	Обрушване, замрежаване.	кв.м												3 000	70								70
7	Ребово - Своге п2	30+350	30+450	Укрепване на свлачище - проектиране и изпълнение.	М ¹														100	200	100	250				450
8	Ребово - Своге п2	32+000	32+030	Обрушване, замрежаване, укрепване.	кв.м															1 000	45					45
9	Своге - Бов П2	35+000	35+800	Обрушване, замрежаване.	кв.м													3 000	70							70
10	Своге - Бов П2	38+700	39+000	Обрушване, замрежаване, укрепване.	кв.м												3 000	30			3 000	250				280
11	гара Вlado Тричков	19+900	20+000	Проектиране и изграждане на подпорна стена.	М																					450
12	Своге - Бов, път 1 и 2	41+200	41+500	Обрушване, укрепване и замрежаване.	кв.м																			80	450	450
13	гара Бов, път 1	42+250	42+270	Обрушване, пломби.	кв.м																					30
14	Бов - Лакатник, път 1	44+600	44+900	Обрушване, укрепване и замрежаване.	кв.м																			2 000	60	60
15	Бов - Лакатник, път 1 и 2	46+500	47+100	Обрушване и укрепване.	кв.м												2 000	40							40	
16	Бов - Лакатник, път 1	47+800	48+100	Обрушване и замрежаване.	кв.м																					50
17	Лакатник - Левеще, път 1	51+800	52+300	Джоб стена.	М ¹																					0
18	Лакатник - Левеще, път 1	54+500	54+730	Обрушване и укрепване.	кв.м																					60
19	Левеще - Елсейна, път 1	59+800	60+100	Обрушване и укрепване.	кв.м																			1 000	20	20
20	Зверино - Ребърково, път 2	71+639	71+714	Обрушване и укрепване на откос.	кв.м																					40
21	Зверино - Ребърково, път 1 и 2	76+216	76+220	Обрушване, пломби.	кв.м												3 000	70								70
22	Зверино - Ребърково, път 1 и 2	77+525	77+870	Обрушване, пломби и анкери.	кв.м																					40
23	гара Лакатник, път 1	48+650	48+987	Надизждане на подпорна стена - по проект.	М ¹																					350
24	гара Левеще, път 1	58+843	58+934	Изграждане на дренаж зад подп. стена - по проект.	М ¹																					250
25	Своге - Бов, път 1 и 2	41+200	41+500	Обрушване и укрепване.	кв.м																					20
26	гара Бов, път 1	42+250	42+270	Обрушване, пломби.	кв.м																					10
27	Бов - Лакатник, път 1	44+600	44+900	Обрушване и укрепване.	кв.м																					50
28	Бов - Лакатник, път 1 и 2	46+500	47+100	Обрушване и укрепване.	кв.м																					40
29	Бов - Лакатник, път 1	47+800	48+100	Обрушване и замрежаване.	кв.м																					20
30	гара Левеще, път 2	51+800	52+300	Проект за изграждане на дренажна система.	бр.																					60
31	Лакатник - Левеще, път 1	54+500	54+730	Обрушване и укрепване.	кв.м																					40
32	Лакатник - Левеще, път 1	59+800	60+100	Обрушване и укрепване.	кв.м																					30
33	Левеще - Елсейна, път 1	71+639	71+714	Обрушване и укрепване на откос.	кв.м																					20
34	Зверино - Ребърково, път 2	76+216	76+220	Обрушване, пломби.	кв.м																					10
35	Зверино - Ребърково, път 1 и 2	77+525	77+870	Обрушване, пломби и анкери.	кв.м																					100
36	Зверино - Ребърково, път 1 и 2	83+750	83+800	Изграждане на подпорна джоб стена.	кв.м																					60
37	Ребърково - Медра юг, п 2	346+700	347+000	Обсапосяване на слабо място.	бр.																					0
38	Славяново - Попово	361+300	361+600	Укрепване откосите на изкол.	М ¹																					150

междугарие	от км	до км	Необходимы виды ремонтных работ	ед. м-ка	2016 г.				2017 г.				2018 г.				2019 г.				2020 г.				ОБЩО Х. ЛВ.
					к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	
2	3	4	5	6	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
Драфта - Търговище - п 1 и 2	372+800	373+200	Укрепване откосите на изкол.	М ¹	800	100																			100
Драфта - Търговище - п 1 и 2	380+950	381+100	Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на съгласи насип.	М ¹																					600
Хан Крум - Шумен - п 1 и 2	425+600	426+300	Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на съгласи насип.	М ¹	700	700	700	500																	1 200
Мъглица - Каспичан - п 1 и 2	455+900	456+000	Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на съгласи насип.	М ¹																					300
Каспичан - Невша п 1 и 2	470+450	471+000	Укрепване откосите на изкол.	М ¹																					450
Белослав - Езерово	527+400	528+400	Обушване на оголени камъни, редовно почистване на канавките.	куб.м	20	6	20	6	20	6	20	6	20	6	20	6	20	6	20	6	20	6	20	6	30
Изграждане на канавка с коритообразни елементи тип ЛПС.																									0
ШО ЖП ЛИННИЯ №2:					1 066				836				1 266				1 441						1 616		6 225
ЛИНИЯ № 22: ЧЕРВЕН БРЯГ - ЗЛАТНА ПАНЕГА																									0
Луковит - Златна Панега	32+330	32+420	подпорна дъжоб стена	м	0	0																			0
Луковит - Златна Панега	16+450	17+000	обушване, замреждане, оформяне канавки	м	1 510	300																			300
ОБЩО ЗА ЖП ЛИННИЯ № 22:						300			0				0				0								0
ЛИНИЯ № 24: СВИЩОВ - ЛЕВСКИ - ТРОИ																									0
Ореш-Левски	38+200	38+500	Неотложно трайно укрепване и заздравяване на свлачище от км 38+200 до км 38+500 в междугарното Ореш - Левски по 24-та жп линия.	бр.	1	500																			500
Ловеч - Трои	96+100	96+420	обушване, замреждане	кв.м																					140
Ловеч - Трои	102+400	102+600	обушване, пломби	кв.м																					30
Ловеч - Трои	103+050	103+250	укрепване, съгласно проект	м	200	50	200	150																	200
Ловеч - Трои	103+250	103+650	укрепване, съгласно проект	м	400	100	400	400																	1 100
Ловеч - Трои	106+500	107+800	обушване, замреждане	кв.м																					72
ОБЩО ЗА ЖП ЛИННИЯ №24:						650			550				630				212								0
ШУМЕН-КОМУНАРИ																									0
Шумен-Смъдово	4+900	5+100	Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на съгласи насип.	М ¹																					300
Шумен-Смъдово	19+950	21+500	Направа на дренаж и поставяне на отводнителни канавки от дъното.	М ¹	1550	150	1550	310																	460
Смъдово-Комунари	27+500	27+600	Обушване и укрепване откосите на изкол.	М ¹			200	100																	100
Смъдово-Комунари	30+150	30+200	Обушване и укрепване откосите на изкол.	М ¹																					50
Смъдово-Комунари	34+100	34+400	Обушване и укрепване откосите на изкол.	М ¹																					300
Смъдово-Комунари	35+800	35+940	Обушване и укрепване откосите на изкол.	М ¹																					140
Смъдово-Комунари	37+200	37+700	Обушване и укрепване откосите на изкол.	М ¹																					0
ОБЩО ЗА ЖП ЛИННИЯ №26:						150			410				50				600								0
ЛИНИЯ № 28: РАЗДЕЛНА - ДОБРИЧ - КАРДАМ ГРАНИЦА																									0
Добрич - Добрич север	68+200	68+500	Редовно механизировано подбиване.	МС	5	10	5	10	5	10	5	10	5	10	5	10	5	10	5	10	5	10	5	10	40
Добрич - Добрич север	68+200	68+500	Укрепване на слабо място.	бр.	1	50	1	350																	400
ОБЩО ЗА ЖП ЛИННИЯ №28:						60			360				10				10								0
ЛИНИЯ № 3: ИЛИЯНЦИ - КАРДОВО - ТУЛОВО - ДЪБОВО - ЗИМНИЦА - КАРНОВАТ - КОМУНАРИ - СИНДЕЛ - ВАРНА ФЕРИБОТНА																									0
БТВ - Свж	157+950	158+050	Обушване.	кв.м		500			500				500				500								25

ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3:

П Л И Н И Я № 4 : Р У С Е - П О Д К О В А

[illegible]

№	междугарне	от км	до км	Необходимы виды ремонтных работ	ед. м-ка	2016 г.		2017 г.		2018 г.		2019 г.		2020 г.		ОБЩО Х. ЛВ.
						к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	
2	2	3	4	5	6	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	29
1	Кре - Рдц	203+100	203+200	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	300	4	300	4	300	4	300	4	300	4	20
2	Кре - Рдц	203+700	203+770	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	200	3	200	3	200	3	200	3	200	3	15
3	Кре - Рдц	204+440	204+670	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	600	7	600	7	600	7	600	7	600	7	35
4	Кре - Рдц	207+460	207+560	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	500	5	500	5	500	5	500	5	500	5	25
5	Кре - Рдц	207+730	207+900	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	50
6	Кре - Рдц	208+000	208+140	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	500	5	500	5	500	5	500	5	500	5	25
7	Кре - Рдц	208+300	208+480	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	500	5	500	5	500	5	500	5	500	5	25
8	Кре - Рдц	208+770	208+810	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	200	3	200	3	200	3	200	3	200	3	15
9	Кре - Рдц	209+290	209+320	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	200	3	200	3	200	3	200	3	200	3	15
10	Кре - Рдц	209+790	209+820	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	150	2	150	2	150	2	150	2	150	2	10
11	Кре - Рдц	210+480	210+600	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	500	5	500	5	500	5	500	5	500	5	25
12	Кре - Рдц	210+720	210+900	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	500	5	500	5	500	5	500	5	500	5	25
13	Рдц - Дбв	217+900	218+000	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	300	4	300	4	300	4	300	4	300	4	20
14	Рдц - Дбв	218+870	218+910	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	150	2	150	2	150	2	150	2	150	2	10
15	Рдц - Дбв	219+120	219+150	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	60	1	60	1	60	1	60	1	60	1	5
16	Рдц - Дбв	219+290	219+340	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	200	3	200	3	200	3	200	3	200	3	15
17	Рдц - Дбв	219+560	219+580	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	60	1	60	1	60	1	60	1	60	1	5
18	Рдц - Дбв	221+310	221+450	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	300	4	300	4	300	4	300	4	300	4	20
19	Рдц - Дбв	221+940	222+080	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	500	5	500	5	500	5	500	5	500	5	25
20	Рдц - Дбв	222+850	222+950	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	400	4	400	4	400	4	400	4	400	4	20
21	Рдц - Дбв	224+450	224+500	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	100	2	100	2	100	2	100	2	100	2	10
22	Рдц - Дбв	211+050	211+120	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	100	2	100	2	100	2	100	2	100	2	10
23	Рдц - Дбв	231+800	231+900	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	250	3	250	3	250	3	250	3	250	3	15
24	Рдц - Дбв	235+000	235+050	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	200	3	200	3	200	3	200	3	200	3	15
25	Рдц - Дбв	236+500	236+600	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	200	3	200	3	200	3	200	3	200	3	15
26	Рдц - Дбв	240+470	240+570	Изовозание скальная масса и оформление канавки.	куб.м	200	3	200	3	200	3	200	3	200	3	15

№	междугарне	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2016 г.				2017 г.				2018 г.				2019 г.				2020 г.				ОБЩО Х. ЛВ.
						к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	
2	2	3	4	5	6	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
3	3о - Сз	243+450	243+550	Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	5																				0
4	3о - Сз	243+450	243+550	Джоб стена.	м																					0
5	3о - Сз	245+350	245+500	Обрушване.	куб.м	5	3	200	3	200	3	200	3	200	3	200	3	200	3	200	3	200	3	200	3	15
6	3о - Сз	245+650	245+850	Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	300	4	300	4	300	4	300	4	300	4	300	4	300	4	300	4	300	4	300	4	20
7	3о - Сз	245+650	245+850	Обрушване.	куб.м	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	0
8	3о - Сз	246+200	246+400	Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	400	5	400	5	400	5	400	5	400	5	400	5	400	5	400	5	400	5	400	5	25
9	3о - Сз	246+200	246+400	Обрушване.	куб.м	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	0
10	3о - Сз	246+850	246+900	Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	150	2	150	2	150	2	150	2	150	2	150	2	150	2	150	2	150	2	150	2	10
11	3о - Сз	246+850	246+900	Обрушване.	куб.м	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
12	3о - Сз	274+600	275+300	Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	100
13	3о - Сз	274+600	275+300	Обрушване.	куб.м	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	0
14	3о - Сз	41+600	43+300	Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	100
15	3о - Сз	41+600	43+300	Обрушване.	куб.м	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	0
16	3о - Сз	30+270	30+310	Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	40	32	40	32	40	32	40	32	40	32	40	32	40	32	40	32	40	32	40	32	32
17	3о - Сз	82+600	82+950	Обрушване, протекосирене и закриване на двата ската - вляво и вдясно.	куб.м																					120
18	3о - Сз	82+600	82+950	Обрушване вляво по километража.	куб.м	4 520	45	4 520	45	4 520	45	4 520	45	4 520	45	4 520	45	4 520	45	4 520	45	4 520	45	4 520	45	45
19	3о - Сз	115+930	116+250	Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	90	27	90	27	90	27	90	27	90	27	90	27	90	27	90	27	90	27	90	27	27
20	3о - Сз	116+160	116+250	Възстановяване на твърдоблатова стена.	м																					27
21	3о - Сз	116+160	116+250	мех. Починване на отводнителен канал.	бр.																					56
22	3о - Сз	115+930	116+250	Изграждане на 4 броя волостости за отвеждане на скални маси.	бр.																					240
23	3о - Сз	63+000	63+220	Обрушване вляво и вдясно по километража.	куб.м																					33
24	3о - Сз	63+330	63+380	Обрушване вляво по километража.	куб.м																					10
25	3о - Сз	63+330	63+380	Обрушване вляво по километража.	куб.м																					8
26	3о - Сз	63+425	63+475	Обрушване вляво по километража.	куб.м																					10
27	3о - Сз	69+820	69+880	Обрушване вляво и вдясно по километража.	куб.м																					12
28	3о - Сз	70+000	70+200	Обрушване вляво по километража.	куб.м																					20
29	3о - Сз	70+370	70+450	Обрушване вляво и вдясно по километража.	куб.м																					10
30	3о - Сз	71+100	71+300	Обрушване вляво и вдясно по километража.	куб.м																					60
31	3о - Сз	29+180	29+230	Направа на прорези вляво по километража - 5 броя.	м																					40
32	3о - Сз	65+500	65+525	Обрушване вляво по километража.	куб.м																					3
33	3о - Сз	65+550	65+570	Обрушване вляво по километража.	куб.м																					2
34	3о - Сз	65+625	65+740	Обрушване вляво по километража.	куб.м																					5
35	3о - Сз	65+775	65+850	Обрушване вляво по километража.	куб.м																					4
36	3о - Сз	65+975	66+025	Обрушване вляво по километража.	куб.м																					8
37	3о - Сз	112+000	113+000	Обрушване вляво и вдясно по километража.	куб.м																					40
38	3о - Сз	72+200	72+400	Обрушване вляво по километража.	куб.м	6 000	60	6 000	60	6 000	60	6 000	60	6 000	60	6 000	60	6 000	60	6 000	60	6 000	60	6 000	60	60
39	3о - Сз	72+550	72+700	Обрушване вляво и вдясно по километража.	куб.м	2 250	23	2 250	23	2 250	23	2 250	23	2 250	23	2 250	23	2 250	23	2 250	23	2 250	23	2 250	23	23
40	3о - Сз	73+200	73+750	Обрушване вляво по километража.	куб.м	1 200	12	1 200	12	1 200	12	1 200	12	1 200	12	1 200	12	1 200	12	1 200	12	1 200	12	1 200	12	12
41	3о - Сз	73+830	73+930	Обрушване вляво по километража и над портал 1 на тунел 4.	куб.м	600	6	600	6	600	6	600	6	600	6	600	6	600	6	600	6	600	6	600	6	6
42	3о - Сз	74+440	74+440	Обрушване вляво по километража.	куб.м	1 200	12	1 200	12	1 200	12	1 200	12	1 200	12	1 200	12	1 200	12	1 200	12	1 200	12	1 200	12	12
43	3о - Сз	103+930	104+030	Обрушване вляво по километража.	куб.м	1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	10
44	3о - Сз	104+750	104+900	Обрушване вляво по километража.	куб.м	1 500	15	1 500	15	1 500	15	1 500	15	1 500	15	1 500	15	1 500	15	1 500	15	1 500	15	1 500	15	15
45	3о - Сз	104+950	105+020	Обрушване вляво по километража.	куб.м	1 400	14	1 400	14	1 400	14	1 400	14	1 400	14	1 400	14	1 400	14	1 400	14	1 400	14	1 400	14	14
46	3о - Сз	112+798	112+858	Обрушване вляво по километража.	куб.м																					10
47	3о - Сз	125+340	125+550	Обрушване в тунел 5.	куб.м																					10
48	3о - Сз	133+850	134+050	Стоманоторкрет.	куб.м																					378
49	3о - Сз	133+850	134+050	Стоманоторкрет.	куб.м																					1 440
50	3о - Сз	135+250	135+350	Пологане предпазни мрежи.	куб.м	1 200	23	1 200	23	1 200	23	1 200	23	1 200	23	1 200	23	1 200	23	1 200	23	1 200	23	1 200	23	46
51	3о - Сз	149+010	149+070	Пологане предпазни мрежи.	куб.м																					14
52	3о - Сз	153+280	153+320	Пологане предпазни мрежи.	куб.м																					17
53	3о - Сз	161+660	161+760	Пологане предпазни мрежи.	куб.м																					36
54	3о - Сз	170+140	170+925	Пологане предпазни мрежи.	куб.м	2 580	50	2 580	50	2 580	50	2 580	50	2 580	50	2 580	50	2 580	50	2 580	50	2 580	50	2 580	50	50

междугарне	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2016 г.		2017 г.		2018 г.		2019 г.		2020 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	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	29
5	Травна - Пляковци	176+100	176+300	Стопанобетонна подпорна стена.	кв.м		200	360			8 100	729			360
5	Пляковци-Раденци	185+900	186+711	Укрепване с мрежи.	кв.м										729
7	Раденци - Кръстец	193+130	194+159	Укрепване с мрежи.	кв.м				4 200	380					380
8	Царева ливада - Габрово	0+000	17+000	Обрушване по опис.	кв.м				3 600	40					40
9	Горна Ораховица - Ласковец	4+000	4+200	Укрепване свлачище.	м								200	2 400	2 400
10	Венско Търново - Дебелец	139+200	139+300	Подпорна стена.	кв.м				300	360					360
11	Соколов - Дряново	147+210	147+315	Укрепване с мрежи.	кв.м		2 100	189							189
12	Дряново - Царева ливада	158+100	158+500	Облицоване предпазен канал.	кв.м						400	48			48
3	Царева ливада - Трявна	173+400	173+480	Укрепване с мрежи.	кв.м	1 920	173								173
4	Пляковци - Раденци	188+025	188+075	Полагане предпазни мрежи.	кв.м	600	15								15
5	Раденци - Кръстец	196+518	196+538	Стопанобетонна подпорна стена.	кв.м		114	149							149
6	Царева ливада - Габрово	0+000	17+000	Обрушване по опис.	кв.м	3 560	24				3 560	24			48
7	Соколов - Дряново	156+800	156+920	Стопанобетонна подпорна стена.	кв.м								360	648	648
8	Царева ливада - Трявна	175+100	175+350	Стопанобетонна подпорна стена.	кв.м										0
9	Раденци - Кръстец	195+150	195+275	Укрепване с мрежи.	кв.м										0
10	Царева ливада - Габрово	0+000	17+000	Обрушване по опис.	кв.м								3 560	24	24
															0
						728		1 498		2 572		1 467		3 231	9 496
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №4:															
ЛИНИЯ № 5: СОФИЯ - ВЪЛДЯ - РАДОМИР - ДУПНИЦА - КУЛАТА															
Захарна фабрика-Горна баня					бр.				1	2 000	1	7 000	1	5 000	14 000
Дряново - Дупница					м						100	200			200
Дряново - Дупница					м								100	200	200
Черница - Пейо Яворов					м								150	300	300
Десян - Дряново					м	500	30								30
Ген. Тодоров - Кулата					м		400	800							800
															0
															0
						30		800		2 000		7 200		5 500	15 530
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №5:															
ЛИНИЯ № 6: ВОЛУЯК - РАЗМЕННА - БАТАНОВЦИ и РАДОМИР - ГЮЕШЕВО (Държавна граница с Република Македония)															
Храбърско - Разменна					кв.м	50	2	50	2						4
Храбърско - Разменна					кв.м		200	2							2
Храбърско - Разменна					кв.м				200	4					4
Размена - ПРР					м	150	10								10
Размена - ПРР					м		140	10							10
Радомир - Ал. Димитров					м				850	50					50
Кюстендил - Гюешево					м				600	1200					1 200
															0
															0
						12		14		1 254		0		0	1 280
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №6:															
ЛИНИЯ № 7: МЕЗДРА-ВИДИН															
Медра - Руска Бела					м			320	20						20
Орешец - Димово					бр.			1	85	1	850				955
															0
						0		105		850		0		0	955
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 7:															

междугарие	от км	до км	Необходимы видове ремонтни работи	ед. м-ка	2016 г.			2017 г.			2018 г.			2019 г.			2020 г.			ОБЩО Х. ЛВ.
					к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.						
2	3	4	5	6	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		
ЛИНИЯ № 91																				
Алфатар - Силистра	105+200	105+400	Укрепване изгнанах насип.	м							200	1 800					1 800			
Алфатар - Силистра	108+700	109+100	Укрепване сличащ се скат вследствие на подпочвени води.	м									400	2 000			2 000			
Исперих - Дулово	52+700	52+800	Обрушване изветрели скални маси.	м	100	20											20			
Исперих - Дулово	54+900	55+000	Обрушване изветрели скални маси.	м	100	20											20			
																	0			
																	0			
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 91:						40		0		0		1 800		2 000		3 840		0		
ВСИЧКО ЗА МРЕЖАТА НА НКЖИ:						3 132		4 665		8 729		12 827		12 584		41 936				

ПРОГРАМА

ЗА РЕМОНТ И ДОСТАВКА НА РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ ЗА "ЛЕКА" И "ТЕЖКА" ЖЕЛЕЗОПЪТНА МЕХАНИЗАЦИЯ, ПОДВИЖЕН
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ, КАРИЕРА "КАРЛУКОВО", ЦЕХ ЗА ЕЛЕКТРОКОНТАКТНО ЗАВАРЯВАНЕ гр. ШУМЕН, КАКТО И ДОСТАВКА
НА НОВА "ЛЕКА" И "ТЕЖКА" ЖЕЛЕЗОПЪТНА МЕХАНИЗАЦИЯ ЗА ПЕРИОДА 2016 - 2020 година

Наименование на разхода	Стойност (млн. лв.)				Общо
	2016	2017	2018	2019	2020
Ремонт на вагони и доставка на резервни части	2,500	3,000	3,000	3,000	3,000
Ремонт и доставка на жп влекачи	14,000	17,500	18,000		15,000
Ремонт и доставка на "лека" и "средна" железопътна механизация		3,000		4,500	
Ремонт и доставка на "тежка" железопътна механизация и резервни части	2,200	2,200	16,000	17,000	15,000
Ремонт и доставка на автомобили, багери, фадроми и резервни части	6,000	6,000	4,000	4,000	6,000
Доставка на гориво-смазочни материали	5,500	5,900	6,500	6,500	6,600
Жп кариери и цех за електроконтактни заварки	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800
Общо разходи за механизация	31,000	38,400	48,300	35,800	46,400
					199,900

Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2016 год.

№	Вид ремонт	Жп линия	ОТ ГАРА/СПИРКА	Дължина (км)	V _{пр.}	V _{к.р.}		Общо завишаване на скоростта в ремонтираните участъци
						Стара	Нова	
1	МП	III	Стряма - Клисуре	9,100	85	85	85	
2	МП	III	Клисура - Христо Даново / преходен 2015 - 2016 г. /	7,332	100	50	100	
3	МП	III	Иганово - Сопот	6,107	120	80	120	
4	МП	III	Свежен - Калофер	5,190	100	70	100	
5	МП	III	Калофер - Тъжа / преходен 2015- 2016 г. /	8,140	100	70	100	
6	МП	III	гара Калофер II к-з / преходен 2015- 2016 г. /	0,740	100	70	100	
7	МП	IV	Стара Загора - Змейво	12,925	65	55	65	
8	МП	V	Батановци - Радомир Път № 1	8,000	80	40	80	
9	МП	V	Делян - Дяково	2,563	70	50	70	
10	МСП	I	Костенец - Сестримо път №1	6,000	70	60	70	
11	МСП	I	Веринско - Ихтиман път №2	6,830	130	70	120	
12	МСП	I	Ихтиман - Немрово път № 1	4,500	130	80	120	
13	МСП	I	ПОР изток - Крумово път № 1	4,334	100	100	100	
14	МСП	II	Горна Оряховица - Джулоница път № 1	6,000	130	100	120	
15	МСП	II	Джулоница - Стражица Път № 1	9,040	130	80	120	
16	МСП	II	Джулоница - Стражица Път № 2	9,065	130	80	120	
17	МСП	II	Попово - Дралфа път № 2	21,539	130	100	120	
18	МСП	II	Дралфа - Търговище път №2	18,050	130	80	120	
19	МСП	II	Търговище - рп. Надарево път №2	13,520	130	100	120	
			ОБЩО	158,975		78,0	105,6	27,6

Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2017 год.

№	Вид ремонт	Жп линия	ОТГАРА/СПИРКА	Дължина (км)	V _{пр}	V _{кар}		Общо завишаване на скоростта в ремонтираните участъци
						Стара	Нова	
1	МП	II	Бов - Лакатник п.2	6,492	70	70	2	
2	МП	III	Сопот - Карлово	5,200	120	80	110	
3	МП	III	Калофер - Тъжа / преходен от 2016 г. /	8,140	100	70	100	
4	МП	III	г. Калофер II к-з / преходен от 2016г. /	0,740	100	70	100	
5	МП	III	Дунавци - Казанлък / преходен 2017-2018 г. /	8,623	100	70	100	
6	МП	III	Подвис - Ведрово	4,812	85	60	80	
7	МП	III	Ведрово - Завет п.1 / преходен 2017-2018 г. /	5,428	130	80	120	
8	МП	III	Завет - Люляково п.1 и п.2 / преходен 2017- 2018 г. /	11,578	130	80	120	
9	МП	III	Люляково - Дъскотна	10,414	85	60	85	
10	МП	IV	Долапите - Иваново 22+510 - 24+100 и II к-з Долапите	2,607	65	65	65	
11	МП	IV	Борово - Моруница 60+511 - 61+900	3,859	60	60	60	
12	МП	IV	Бяла - Полски Тръмбеш	6,715	70	70	70	
13	МП	IV	Дъбово - Радунци	7,345	65	65	65	
14	МП	IV	Змейово - Тулово	12,321	65	60	65	
15	МП	V	Владая - Драгичево	2,800	90	80	90	
16	МП	VII	Криводол - Ракево	6,500	85	80	85	
17	МСП	I	Немирово - Костенец път № 1	7,800	70	60	70	
18	МСП	I	Костенец - Белово път № 1	6,000	90	80	90	
19	МСП	II	Кунино - Червен бряг път № 1	21,489	130	100	120	
24	МСП	II	рп. Надарово - Хан Крум път № 2	13,761	130	80	120	
25	МСП	II	Тополи - РП Варна Запад - път 1 .	2,380	100	80	90	
26	МСП	II	Тополи - РП Варна Запад - път 2	2,380	100	80	90	
20	МСП	II	Славяново - Попово път № 1	8,600	130	80	120	
21	МСП	VII	Кракра - Батановци	4,576	90	90	90	
22	МСП	VII	Ракево - Бойчиновци	9,900	70	70	70	
23	МСП	VIII	Скутаре - Маноле	6,000	100	70	90	
			ОБЩО	186,460		72,6	91,2	18,6

Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2018 год.

№	Вид ремонт	Жп линия	ОТГАРА/СПИРКА	Дължина (км)	V _{пр}	V _{стар}		Общо завишаване на скоростта в ремонтираните участъци
						Стара	Нова	
1	МП	II	Реброво - Своге п № 2	8,80	70	70	70	
2	МП	II	Елисейна - Зверино, Път № 1	5,38	70	70	70	
3	МП	III	Копривщица - Стряма т.7	6,80	100	40	100	
4	МП	III	Дунавци - Казанлък /преходен 2017- 2018 г. /	8,62	120	70	100	
5	МП	III	Ведрово - Завет п.1 /преходен от 2017г. /	5,43	130	80	110	
6	МП	III	Ведрово - Завет п.2	5,43	130	80	110	
7	МП	III	Завет - Люляково п.1 и п.2 /преходен 2017- 2018 г. /	11,58	130	80	120	
8	МП	IV	Бяла - Морунца / 72+834 - 74+999, 75+160 - 75+465 /	2,47	60	60	60	
9	МП	IV	Димитровград - Хасково	3,40	65	40	65	
10	МП	IV	Хасково - Книжовник	10,00	65	40	65	
11	МСП	I	Костинброд - Петърч	6,10	100	80	90	
12	МСП	II	Славяново - Попово път № 2	8,60	130	80	100	
13	МСП	II	Попово - Дралфа път № 1	21,54	130	100	120	
14	МСП	IV	Полски Тръмбеш - Петко Каравелово	6,85	70	70	70	
15	МСП	IV	Гара П Тръмбеш - 2 коловоз	0,70	70	70	70	
16	МСП	IV	Гара П Каравелово - 2 коловоз	0,70	70	70	70	
17	МСП	IV	Самоводене - В Търново	6,46	65	65	65	
18	МСП	VII	Бели извор - Криводол	10,00	80	80	80	
19	МСП	VII	II ^{PH} коловоз в гара Ракево	1,26	80	80	80	
20	МСП	VIII	Тракия - Скутаре път № 1	8,26	130	90	110	
			ОБЩО	138,368		74,6	93,5	18,9

Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2019 год.

№	Вид ремонт	Жп. линия	ОТ ГАРА/СПИРКА	Дължина (км)	Vпр	V макс.		Общо завишаване на скоростта в ремонтираните участъци
						Стара	Нова	
1	МП	II	София север - Илиянци път № 1	1,803	110	70	110	
2	МП	II	София север - Илиянци път № 2	1,803	110	70	110	
3	МП	II	г. Илиянци път № 1	0,806	110	70	110	
4	МП	II	г. Илиянци път № 2	0,806	110	70	110	
5	МП	II	сп. Асеново - сп. Горица път № 2	4,496	100	80	100	
6	МП	II	сп Горица - Славяново път № 2	8,752	65	65	65	
7	МП	III	сп. Орешак - Гавраилово	4,255	65	65	65	
8	МП	III	Тъжа II к-з	0,675	100	70	100	
9	МП	III	Тъжа - Съхране	10,519	120	70	110	
10	МП	III	Сахране - Дунавци	6,194	120	70	110	
11	МП	IV	Русе - Долапите	2,086	65	65	65	
12	МП	VI	Храбърско - Разменна	16,900	70	70	70	
13	МП	VI	Радомир - Ал.Димитров	9,900	90	65	80	
14	МП	VI	РП Ал. Димитров - Земен	15,200	70	50	70	
15	МСП	I	Пловдив - ПОР път № 1 и път № 2	6,280	100	80	100	
16	МСП	II	Търговище - Надарево път № 1	15,500	130	100	120	
17	МСП	II	Дралфа - Търговище път № 1	18,046	130	80	120	
18	МСП	II	Г.Дъбник - Д.Дъбник път № 1 и път № 2	17,740	130	110	120	
19	МСП	IV	Табачка - Две могили + ТП гара Табачка	6,880	65	65	65	
20	МСП	IV	Велико Търново - Дебелец	3,000	65	65	65	
21	МСП	IV	Дебелец - Дряново	2,300	65	65	65	
22	МСП	VII	Враца - Бели извор път № 1 и път № 2	11,000	90	80	90	
23	МСП	VII	Дреновец - Орешец	21,000	70	60	70	
24	МСП	VII	II ^{PH} коловоз в гара Мърчево	1,069	80	70	80	
			ОБЩО	187,010		74,7	91,3	16,6

Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2020 год.

№	Вид ремонт	Жп линия	ОТГАРА/СПИРКА	Дължина (км)	V _{пр}	V _{ст}		Общо завишаване на скоростта в ремонтираните участъци
						Стара	Нова	
1	МП	II	Джулоница - Стражица път № 1	8,944	130	80	120	
2	МП	III	Карлово - Ботев	5,735	100	70	100	
3	МП	IV	Книжовник - Мост	10,000	55	40	55	
4	МП	IV	Мост - Кърджали	10,000	65	40	65	
5	МП	VI	Земен - Ръждавица	15,180	65	40	65	
6	МП	VI	Ръждавица - Копиловци	6,000	90	40	80	
7	МП	VI	Копиловци - Кюстендил	7,100	75	40	75	
8	МП	VI	Кюстендил - Гюешево	34,100	60	25	60	
9	МСП	II	Костенец - Сестримо път №1	6,000	70	60	70	
10	МСП	II	Веринско - Ихтиман път №2	6,830	130	70	110	
11	МСП	II	Ихтиман - Немирово път № 1	4,500	130	80	110	
12	МСП	II	ПОР изток - Крумово път № 1	4,334	100	100	100	
13	МСП	II	Горна Оряховица - Джулоница път № 1	6,000	130	100	120	
14	МСП	II	Джулоница - Стражица Път № 1	9,040	130	80	120	
15	МСП	II	Джулоница - Стражица Път № 2	9,065	130	80	120	
16	МСП	II	Попово - Дралфа път № 2	21,539	130	100	120	
17	МСП	II	Дралфа - Търговище път №2	18,050	130	80	120	
18	МСП	II	Търговище - рп. Надарево път №2	13,520	130	100	120	
19	МСП	II	Ясен - Плевен запад, път №1 и път №2	10,736	95	95	95	
20	МСП	II	Плевен запад - Плевен, път №1 и път №2	4,390	75	75	75	
21	МСП	II	Синдел - Разделна път №1 и път №2	12,166	110	100	110	
22	МСП	II	Разделна - Повеляново път №1 и път №2	6,940	120	100	110	
23	МСП	II	Повеляново - Белослав път №1 и път №2	11,124	120	100	110	
24	МСП	II	Белослав - Езерово път №1 и път №2	11,494	100	80	100	
25	МСП	III	Илиянци - Световрачене	6,000	100	60	90	
26	МСП	III	Световрачене - Кремиковци	9,780	100	60	90	
27	МСП	III	Кремиковци - Яна	6,200	100	40	90	
28	МСП	III	Яна - Столник	2,805	100	80	90	
29	МСП	III	Столник - Саранци	13,538	90	80	90	
30	МСП	III	Саранци - Макоцево	4,962	75	75	75	
31	МСП	IV	Соколово - Дряново	9,600	65	65	65	
32	МСП	VIII	Белозем - Оризово	13,400	100	100	100	
ОБЩО				319,072		71,0	93,6	22,6

Обобщена таблица

Година	Средства по видове дейности (млн лв.)				Общо (млн лв.)
	Механизирано подновяване	Механизиран среден ремонт	Жп съоръжения	Механизация	
2016	114,394	24,720	38,856	31,000	208,970
2017	136,216	20,721	30,955	38,400	226,292
2018	138,451	17,968	31,518	48,300	236,236
2019	151,526	26,732	18,691	35,800	232,749
2020	178,730	32,015	16,179	46,400	273,324
ОБЩО	719,317	122,156	136,198	199,900	1 177,571

ПОДЕЛЕНИЕ "СИГНАЛИЗАЦИЯ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ"

Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването
в периода 2016 – 2020 година

№	Наименование на проекта	в млн. лв. (с ДДС)					
I.	ОБЩА ЧАСТ	2016	2017	2018	2019	2020	Общо
1.	Техника и апаратура за поддръжка на съоръженията	0,80	0,70	0,80	0,60	0,80	3,70
1.1.	Доставка на измервателна и тестова апаратура за текуща поддръжка.	0,30		0,30		0,30	0,90
1.2.	Доставка на автомобили за сервизна дейност.	0,50		0,50		0,50	1,50
1.3.	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.		0,40				0,40
1.4.	Доставка на апаратура и мобилна техника за /текуш/ ремонт на кабелни /оптични и медни/ линии.		0,30				0,30
1.5.	Доставка на товарни автомобили с кран.				0,60		
ОБЩО ЗА ЧАСТ I:		0,80	0,70	0,80	0,60	0,80	3,70
II.	ЧАСТ "ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА"	2016	2017	2018	2019	2020	Общо
1.	Изготвяне на проекти и тръжни процедури за модернизация и строителство на осигурителна техника.	19,70	25,45	37,85	21,00	21,00	125,00
1.1.	Изграждане МКЦ г. Пирдоп и оптика за участък Златица-Сопот (преходен обект 2015-2017 г.) с обща стойност 18 000 000 лв.	6,70	10,80				17,50
1.2.	Изграждане МКЦ възел Плевен (вкл. г.Плевен, г.Плевен запад, г. Ясен, г.Долни Дъбник и г.Горни Дъбник). Преходен обект 2015-2017 г. с обща стойност 14 500 000 лв.	7,00	7,00				14,00
1.3.	Изграждане МКЦ възел Дупница (г.Делян, г.Дяково, г.Дупница и г.Бобошево).		1,00	17,50			18,50
1.4.	Изграждане МКЦ възел Червен бряг (г.Червен бряг-г.Телиш).		0,65	12,35			13,00
1.5.	Модернизация на осигурителна техника в участък София - Мездра.			2,00	15,00	15,00	32,00
1.6.	Модернизация на релейни централизации.	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	10,00
1.7.	Проектиране и изграждане на АБ с БО по оптичен кабел (10 бр. на година).	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5,00
1.8.	Модернизация на апаратурата в действащи АПУ по приоритетен списък.	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	15,00
2.	Текуш ремонт на съоръжения на ОТ	2,76	2,76	2,95	2,95	2,70	14,12
2.1.	Доставка на резервни и ремонт на дефектирали възли, детайли и апаратура.	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	2,00
2.2.	Подмяна на сигнални кабели на осигурителната техника.	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	1,50
2.3.	Подмяна на стрелкови обръщателни апарати, стрелкови гарнитури и светофори.	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	10,00
2.4.	Доставка на светофорни лампи за осигурителната техника.	0,06	0,06	0,25	0,25		0,62
ОБЩО ЗА ЧАСТ II "ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА"		22,46	28,21	40,80	28,95	23,70	139,12
III.	ЧАСТ "ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ"	2016	2017	2018	2019	2020	Общо
1.	Проектиране и изграждане на оптични връзки и телекомуникационно оборудване /по направления/:	16,65	10,20	9,50	11,05	10,95	58,35
1.1.	Червен бряг - Перник (преходен обект 2015-2016 г.)	3,60					3,60

III.	ЧАСТ "ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ"	2016	2017	2018	2019	2020	Общо
1.3.	Горна Оряховица - Бяла (преходен обект 2015-2016 г.)	2,30					2,30
1.4.	Радомир - Благоевград (преходен обект 2015-2016 г.)	3,80					3,80
1.5.	Горна Оряховица - Каспичан (преходен обект 2015-2017 г.)	1,50	4,75				6,25
1.6.	Мездра - Червен бряг	2,50	2,55				5,05
1.7.	Русе - Бяла		0,90	3,00			3,90
1.8.	София - Златица		1,00	2,50	0,50		4,00
1.9.	София - Мездра		1,00	3,00	1,30		5,30
1.10.	Величково - Карнобат			1,00	3,00	1,70	5,70
1.11.	Разменна - Волюяк				1,00	0,90	1,90
1.12.	Карлово - Тулово				1,50	2,60	4,10
1.13.	Пловдив - Карлово				1,50	2,40	3,90
1.14.	Димитровград - Михайлово				0,75	1,25	2,00
1.15.	Симеоновград - Нова Загора				1,50	2,10	3,60
2.	Проектиране, изграждане и внедряване на GSM-R система /по направления/:	0,00	0,00	0,00	6,50	10,60	17,10
2.1.	Русе - Горна Оряховица				4,80	4,50	9,30
2.2.	Горна Оряховица - Каспичан				1,70	2,70	4,40
2.3.	Мездра - Горна Оряховица					3,40	3,40
3.	Подмяна на въздушни линии с кабел.	0,50	0,50	0,50	0,00	0,00	1,50
4.	Изграждане на системи за охрана и видеонаблюдение на обекти и съоръжения.	0,80	0,80	0,60	0,60	0,60	3,40
5.	Текущ ремонт на съоръженията и системите за телекомуникации:	0,40	0,50	0,40	0,40	0,40	2,10
5.1.	Доставка на резервно телекомуникационно оборудване	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	1,00
5.2.	Доставка на телекомуникационни кабели.	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	1,00
5.3.	Подмяна на аналогови АТЦ - тип АТСК с цифрови.		0,10				0,10
6.	Поддръжка на съоръжения на ТК от външни фирми (аутсорсинг), изградени по ОПТ - GSM-R и др.	2,00	2,00	2,50	2,50	2,50	11,50
ОБЩО ЗА ЧАСТ "ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ":		20,35	14,00	13,50	21,05	25,05	68,90
IV	ЧАСТ "ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ"	2016	2017	2018	2019	2020	Общо
1.	Модернизация на външно гарово осветление (Въвеждане на LED осветление и изграждане на автоматизирани системи за управление на осветлението).	0,35	0,35	0,25	0,25	0,25	1,45
2.	Въвеждане на "Система за дистанционно отчитане на статични електромери в ДП „НК ЖИ“ в ССТ - София, Г.Оряховица и Пловдив.	0,15	0,15	0,15			0,45
3.	Преустройство на системите за отопление на жп стрелки.	0,50	0,50	0,20	0,20		1,40
4.	Енергийна ефективност и възобновяеми източници на електроенергия.	0,40	0,50	0,60	0,30	0,30	2,10
5.	Модернизация на трафопостове и остарели кабелни линии.	0,50	0,50	0,50	0,40	0,40	2,30
ОБЩО ЗА ЧАСТ „ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ“:		1,90	2,00	1,70	1,15	0,95	7,70
ОБЩО ЗА ПОДЪЛЖЕНИЕ "СИГНАЛИЗАЦИЯ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ":		45,51	41,91	56,80	46,75	50,50	244,47

Разпределение на средства по години - 2016 - 2020 - Собствени средства ЕРП

Година	Рс-Го-Яц	Сф-Кв-Зимн-Вн		Сф-По		Сф-Мз-Го-Вн		Сф-Дца		Русе-Касп		Всичко:	
		Х.ЛВ	Х.ЛВ	Х.ЛВ	Х.ЛВ	Х.ЛВ	Х.ЛВ	Х.ЛВ	Х.ЛВ	Х.ЛВ	Х.ЛВ	Х.ЛВ	Х.ЛВ
2016	Контактна мрежа	2000	2000			2000	2000	2000	2000	2000		10000	
	Тягови подстанции		6500			6500						13000	
	Механизация												
	Общо:	2000	8500	0	0	8500	2000	2000	2000	2000		23 000	
2017	Контактна мрежа		2100			3200	1000					6300	
	Тягови подстанции	7000		6000								13000	
	Механизация		5500									5500	
	Общо:	7000	7600	6000	6000	3200	1000		0			24 800	
2018	Контактна мрежа		3000			2350	2500		400			8250	
	Тягови подстанции								13000			13000	
	Механизация	1200	4100									5300	
	Общо:	1200	7100	0	0	2350	2500		13400			26 550	
2019	Контактна мрежа	1000	2000			3250	1350		650			8250	
	Тягови подстанции		6400									6400	
	Механизация	3600		3200		6700						13500	
	Общо:	4600	8400	3200	3200	9950	1350		650			28 150	
2020	Контактна мрежа	2000	900			1700			1450			6050	
	Тягови подстанции								5600			5600	
	Механизация			6500		2900	4800		4800			19000	
	Общо:	2000	900	6500	6500	4600	4800		11850			30 650	

ЩО 6 - 20	Контактна мрежа	5 000	10 000	0		12 500	6 850		4 500			38 850	
	Тягови подстанции	7 000	12 900	6 000		6 500	0		18 600			51 000	
	Механизация	4 800	9 600	9 700		9 600	4 800		4 800			43 300	
	Общо:	16 800	32 500	15 700		28 600	11 650		27 900			133 150	

РЕКАПИТУЛАЦИЯ НА ПРОГРАМА

за развитие на енергийните съоръжения за периода 2016 - 2020 - собствени средства на ЕРП

Сектори	Русе-ГО-Яц	Сф-Кв- Зимн.- Варна	Сф- Пловдив	Сф-Мз-Го- Варна	Сф-Дупница- Кулата	Русе- Каспичан	Всичко ЕРП
	Ст./х.лв/	Ст./х.лв/	Ст./х.лв/	Ст./х.лв/	Ст./х.лв/	Ст./х.лв/	Ст./х.лв/
0							
контактна мрежа							
устройство и модернизация на контактната жа и съоръженията към нея в площадни пунктове	5 000	10 000	0	12 500	6 850	4 500	38 850
О б щ о:	5 000	10 000	0	12 500	6 850	4 500	38 850
ягови подстанции и секционни постове							
модернизация на тягови подстанции (ТПС) и ОСП -та	ТПС Русе	ТПС Величково и Варна	ТПС Вакарел	ТПС Провадия		ТПС-Ч.вода Разград,Хитрино	
	7 000	12 900	6 000	6 500		18 600	51 000
О б щ о:	7 000	12 900	6 000	6 500	0	18 600	51 000
специализирана механизация							
тавка на релсови, самоходни, специализирани дини, вагони	4 800	9 600	9 700	9 600	4 800	4 800	43 300
О б щ о:	4 800	9 600	9 700	9 600	4 800	4 800	43 300
ВСИЧКО:	16 800	32 500	15 700	28 600	11 650	27 900	133 150

Инвестиции ЕРП 2016 г.- 2020 г.- собствени средства

№	Обект	Бюджет	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
		млн. лв	млн. лв	млн. лв	млн. лв	млн. лв	млн. лв
I.	Модернизация на тягови подстанции , в т.ч.:	51,00	13,00	13,00	13,00	6,40	5,60
1.	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - подмяна на съоръжения 110 kv - 8 бр.ТПС	27,00	7,0	7,0	7,0	3,0	3,0
2.	Модернизация на тягови подстанции - подмяна на съоръжения ЗРУ 27.5 kv - 5 бр.ТПС	11,20	2,8	2,8	2,8	2,8	
3.	Модернизация на тягови подстанции - подмяна на съоръжения ОРУ 27.5 kv - 8 бр.ТПС	8,00	2,0	2,0	2,0		2,0
4.	Ремонт на тягови трансформатори - 16 бр.	2,40	0,6	0,6	0,6	0,3	0,3
5.	Телеуправление на 10 бр. ТПС-SCADA	2,40	0,6	0,6	0,6	0,3	0,3
II.	Преустройство на контактната мрежа и съоръженията към нея в участъци извън оперативните програми, в т.ч.:	38,85	10,00	6,30	8,25	8,25	6,05
1	Подмяна изолацията в контактната мрежа	3,60	1,90	1,70			
2	Доставка на бронзови възета, свързващи възли и детайли, медни гъвкави възета, за подмяна на носещи възета на контактната мрежа от експлоатационния персонал.	8,50	2,50	1,00	2,50	2,50	
3	Доставка на контактен проводник, за подмяна по стопански начин.	2,15	0,35	0,35	0,55	0,55	0,35
4	Доставка на компенсиращи у-ва и възета към тях - за подмяна от експлоатационния персонал.	1,80	0,45		0,45	0,45	0,45
5	Ремонт на контактната мрежа с подмяна на напукани, наклонени, и амортизирани стълбове - (демонтаж и монтаж на нови стълбове с направа на фундаментите), подмяна на контактната мрежа в участъците, където ще се извършва ремонт на	11,00	2,50	1,00	2,50	2,50	2,50
6	Преустройство на контактната мрежа и съоръженията към нея в закрити гари.	2,50	0,40	0,40	0,40	0,40	0,90
7	Нанасяне на антикорозионни покрития на железни повърхности и железорешетъчни стълбове.	2,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
8	Изграждане на система за дистанционно телеуправление на	2,55	0,55	0,50	0,50	0,50	0,50

№	Обект	Бюджет	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
		млн. лв	млн. лв	млн. лв	млн. лв	млн. лв	млн. лв
9	Ремонт на специализирана механизация.	2,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
10	Ремонт сгради на подрайони и тягови подстанции.	1,75	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35
III.	Доставка на релсови, самоходни, специализирани машини, вагони.	43,30		5,50	5,30	13,50	19,00
Общо по години собствени средства:		133,15	23,00	24,80	26,55	28,15	30,65

Забележка:

1. Поделение "Електроразпределение" за периода 2016-2020 г. не планира инвестиции с капиталови средства, в предвид лицензионната си дейност за разпределение на тягова ел.енергия, за което са планирани инвестиции в енергийните съоръжения със собствени средства, съгласно направения разчет.
2. В тази програма не са включени обектите за модернизация на енергийните съоръжения, които ще се съфинансират с европейски средства.

Инвестиции от собствени средства в тягови подстанции за периода 2016 -2020 г., Поделение "Електроразпределение"						
години		2016	2017	2018	2019	2020
1.	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - подмяна на съоръжения 110 kv - 8 бр.ТПС	Величково	Вакарел	Разград	Варна	Червена Вода
		Провадия	Русе	Хитрино		
2.	Модернизация на тягови подстанции - подмяна на съоръжения ЗРУ 27.5 kv - 5 бр.ТПС					
		Величково	Вакарел		Варна	Червена Вода
			Русе			
3.	Модернизация на тягови подстанции - подмяна на съоръжения ОРУ 27.5 kv - 3 бр.ТПС	Провадия		Разград		
				Хитрино		
4.	Ремонт на тягови трансформатори - 16 бр.	Величково-2 бр.	Вакарел-2 бр.			
				Разград- 2 бр.	Варна- 2 бр.	Ч.Вода- 2 бр.
		Провадия-2 бр.	Русе- 2 бр.	Хитрино- 2 бр.		
5.	Телеуправление на 8 бр. ТПС-SCADA	Величково	Русе	Разград	Варна	Червена Вода
		Провадия	Вакарел	Хитрино		

Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на НКЖИ за периода 2016 – 2020 г.

(в лева)

№ по ред	РАЗХОДИ ПО ПЕРА / ГОДИНИ	2016	2017	2018	2019	2020	Забележка
1	Разходи за Отбранително мобилизационна подготовка на НКЖИ	246 849	250 000	250 000	250 000	250 000	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	770 000	770 000	790 000	850 000	850 000	Средствата се изплащат от Държавна агенция „Държавен резерв и военновременни запаси“ (ДА „ДР ВВЗ“) на основание сключен договор за съхранение на ВВЗ, сключен между НКЖИ и ДА „ДР и ВВЗ“
3	Възстановяване на щети от бедствия и аварии	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	Средствата се отпускат от Междуведомствена комисия за възстановяване и подпомагане към МС
	ОБЩО	2 216 849	2 220 000	2 240 000	2 300 000	2 300 000	

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

Инвестиционна програма на НКЖИ за периода 2016-2020 г.*

№ по ред	ПРОЕКТ	2016 ГОДИНА						2017 ГОДИНА						2018 ГОДИНА						2019 ГОДИНА						2020 ГОДИНА						
		ДБ Капит. Трансфер	НКЖИ/ заемни средства	КФ	Нап. съфин	ЕФРР	ЕИБ	ДБ Капит. Трансфер	НКЖИ/ заемни средства	КФ	Нап. съфин	ЕФРР	ЕИБ	ДБ капит. Трансфер	НКЖИ/ заемни средства	КФ	Нап. Съфин.	ЕФРР	ЕИБ	ДБ Капит. трансфер	НКЖИ/ заемни средства*	КФ	Нап. съфин	ЕФРР	ЕИБ	ДБ Капит. трансфер	НКЖИ/ заемни средства	КФ	Нап. съфин	ЕФРР	ЕИБ	
Проекти, изпълнявани изцяло чрез финансиране от Капиталов трансфер**		39,700						57,700						52,800						52,800						52,800						
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	30,970						29,650						37,150						37,150						37,150						
2	Модернизирание на осигурителни системи и прелезни устройства	6,317						2,669						8,644						8,644						8,644						
3	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	18,272						15,931						42,082						42,082						42,082						
4	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	0,600						0,500						0,500						0,500						0,500						
5	Доставка на автомобили и механизация	39,187						42,700						56,898						56,898						56,898						
6	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	2,500						2,500																								
7	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в НКЖИ																															
Проекти, съфинансирани чрез ОПТ 2007-2013																																
8	Електрификация и реконструкция на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: Първомай-Свиленград	49,272																														
9	Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив	27,395																														
10	Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив-Бургас	40,979																														
11	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив: железопътни участъци София-Елин Пелин, Елин Пелин-Септември“	16,033																														
12	Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Медковец	2,732																														
13	Изграждане на интермодален терминал в Южен-централен район на планиране за България – Пловдив	4,203																														
14	Инструмент за подготовка на железопътни проекти по трансевропейската транспортна мрежа	11,385																														
15	Подготовка за изграждане на интермодален терминал в Северен Централен район на планиране в България – Русе	0,903																														
16	Рехабилитация на гарови комплекси: централна гара София, жп гара Бургас и жп гара Пазарджик	8,536																														
17	Техническа помощ за обезпечаване на разходите за проектиране и внедряване на система за планиране и управление на ресурсите (СПУР) в НКЖИ																															
18	Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“																															
19	Рехабилитация на жп инфраструктурата в участъци от жп линията Пловдив-Бургас																															
Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020																																
20	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив (строителство) в участъците:							28,168						30,045																		
20.1	Елин Пелин - Ихтиман			44,959	7,934					58,318	10,291					58,318	10,291				21,470	77,749	13,720				21,470	77,749	13,720			
20.2	Ихтиман - Септември									54,957	9,698					80,016	14,120				48,756	176,563	31,158				48,756	176,563	31,158			
21	Рехабилитация на жп линията Пловдив – Бургас – фаза 2			64,254	11,339			11,173		110,481	19,497			9,410		146,818	25,909				64,729	21,189					64,729	21,189				
22	Реконструкция на ключови гарови комплекси по направленията, по които се реализират железопътни инфраструктурни проекти (Стара Загора, Нова Загора и Чирпан)				3,400	0,600					10,200	1,800					20,400	3,600														
23	Изграждане на GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на ж.п. инфраструктурата по приоритетна ос I)										8,667	1,529				8,667	1,529			2,294		11,050	1,950				2,294		11,050	1,950		
24	Изграждане на интермодален терминал Русе			4,322	0,763					12,967	2,288					25,934	4,577															
25	Разширяване функционалния обхват на Географска Информационна Система (ГИС) на НКЖИ				0,731	4,144					1,013	5,738																				
26	Техническа помощ за модернизация на жп линия Радомир - Гюешево			0,959	0,169					2,158	0,381					2,158	0,381				4,315	0,762										
27	Техническа помощ за укрепване капацитета на НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 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				2,757	0,487					4,136	0,730				4,136	0,730					0,391	0,069					0,391	0,069			
28	Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексиранието, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от Европейските фондове				0,225	1,275																										
29	Анализ и актуализиране на "Стратегия за интегриране на Българската железопътна инфраструктура в Еропейската мрежа за интермодален транспорт"				0,095	0,536					0,063	0,357																				
30	Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете				0,810	4,590					1,350	7,650				0,540	3,060															
Проектни предложения по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК																																
31	Модернизация на железопътната линия София-Септември - участък София - Елин Пелин			12,676	2,237					24,012	4,237					24,370	4,301				12,200	2,153					12,200	2,153				
32	Развитие на железопътен възел София: жп участък Централна гара София - Волуяк, вкл. гара Волуяк и Централна гара София			25,449	4,491			15,473		51,779	9,137			10,373		51,779	9,137				7,364	1,300					7,364	1,300				
33	Модернизация на железопътната линия Видин-София: железопътен участък Видин - Медковец									62,675	11,060					103,413	18,249				115,165	20,323					115,165	20,323				
34	Модернизация на жп линията София-Перник																															
35	Модернизация на жп линията Драгоман-София																															
Други проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране, европейско финансиране и/или държавни заеми от МФИ																																
36	Подготовка на жп участъците Медковец-Руска Бяла и Руска Бяла-Столиник																															
37	Възстановяване на проектите параметри на жп линията Русе-Варна																															
38	Модернизация и рехабилитация на железопътната линия София-Варна (участъци Мездра Горна Оряховица и Горна Оряховица-Каспичан)																															
39	Модернизация на железопътната линия Карнобат-Синдел (изграждане на тунел Лозарево-Прилеп) и на отсечки от линията																															
40	Техническа помощ за предпроектни проучвания за модернизация на жп линия Русе-Горна Оряховица-Димитровград																															
41	Модернизация на жп линията Перник-Радомир																															
42	Развитие на жп възел София																															
43	Модернизация на жп участъци Медковец-Руска Бяла и Руска Бяла-Столиник																															
44	Модернизация на железопътната линия Радомир - Гюешево																															
45	Модернизация на жп линия Русе-Горна Оряхови																															

*Заб.: Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответствие със "Средносрочната бюджетна прогноза за периода 2016-2018 г. на НКЖИ за необходимите средства за проекти съфинансирани чрез ОПТ, ОПТТИ и МСЕ", актуализирана към м. август 2015 г.

**Заб.: Стойността на предвидените средства за КТ отразява общо необходимите средства за НКЖИ, които са заявени в "План-програмата на НКЖИ за средства от ДБ за периода 2016-2018 г." в рамките на процедурата за подготовка на Бюджет 2016 г. и актуализация на бюджетната прогноза за 2016-2018 г., съгласно Указания за подготовката и представянето на проектобюджетите на първостепенните разпоредители с бюджет за 2016 г. и на актуализираните им бюджетни прогнози за 2017 и 2018 г. които възлизат на 298,983 млн. лв за 2016 г., 206,434 млн. лв за 2017 г. и 247,902 млн. лв за 2018 г.

Източник на финансиране	Общо за периода
Капиталов трансфер - 2016-2020	1149,496
НКЖИ заемни средства - 2016-2020	145,040
Кохезионен фонд - 2016-2020	1934,625
Национално съфинансиране - 2016-2020	451,007
Европ. фонд за рег. развитие - 2016-2020	42,392
ЕИБ - 2016-2020	0,000
ОБЩО:	3722,560