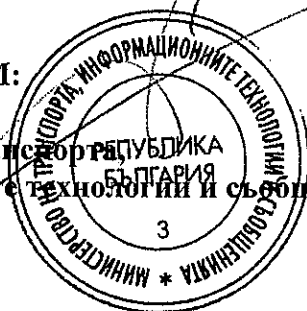


УТВЪРЖДАВАМ:

Министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията



Ком ДА-2/29.12.2015.

ГОДИШНА ПРОГРАМА

ЗА

ИЗГРАЖДАНЕТО, ПОДДЪРЖАНЕТО, РЕМОНТА, РАЗВИТИЕТО И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

2016 г.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“

СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ	5
1. ОСНОВНИ ПОЛОЖЕНИЯ, ОГРАНИЧЕНИЯ И ДОПУСКАНИЯ, МАКРОИКОНОМИЧЕСКА РАМКА И ИКОНОМИЧЕСКИ ТЕНДЕНЦИИ	6
1.1. МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ОЧАКВАНИЯ И ПРОГНОЗА ЗА ОСНОВНИТЕ МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА 2016 Г.	6
1.2. РЕФЕРЕНТНИ ДОКУМЕНТИ	12
1.3. РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ	20
2. ОСНОВНИ ЦЕЛИ И НАМЕРЕНИЯ НА НК ЖИ	21
2.1. ОСНОВНИ ПРИОРИТЕТИ НА НК ЖИ	21
2.2. ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ НА НК ЖИ	21
2.3. ЦЕЛИ, СВЪРЗАНИ С УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ	21
2.4. ТЕХНОЛОГИЧНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ	23
2.5. ТЪРГОВСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ	23
2.6. ФИНАНСОВИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ	24
3. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ	25
3.1. ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА НКЖИ	26
3.2. ПЕРСОНАЛ И ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ	27
3.3. ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ	28
4. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА НК ЖИ	29
4.1. УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА	30
4.2. ДЕЙНОСТИ ПО ПОДДЪРЖАНЕ И РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ	33
4.3. ДЕЙНОСТИ ПО СИГНАЛИЗАЦИЯТА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЯТА	40
4.4. ДЕЙНОСТИ ПО ЕНЕРГЕТИЧНИТЕ И ЕЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ	46
4.5. СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК	53
4.6. СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД	57
4.7. МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА	58
5. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ	60
5.1. ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА НК ЖИ ЗА УЧАСТИЕ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ СТРУКТУРНИТЕ И КОХЕЗИОННИЯ ФОНД	72
5.2. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	74
5.3. ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ	76
ПРИЛОЖЕНИЯ	125

Списък на използваните съкращения

АЛС	Автоматична локомотивна сигнализация
АРП	Анализ разходи – ползи
БВП	Брутен вътрешен продукт
БФП	Безвъзмездна финансова помощ
ВТУ	Висше транспортно училище
ВЧ	Високочестотни
БСК	Българска стопанска камара
ГДВ	График за движение на влаковете
ГИС	Географска информационна система
ДБФП	Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
ДКЗВР	Държавна комисия за енергийно и водно регулиране
ДМА	Дълготрайни материални активи
ЕИБ	Европейска инвестиционна банка
ЕК	Европейска комисия
ЕРП	Поделение „Електроразпределение“
ЕМЦ	Електро-механична централизация
ЕЦ	Електрическа централизация
ИМТ	Интермодален терминал
ЗОН	Закон за обществените поръчки
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ЗУИП	Звено за управление и изпълнение на проекти
КНСБ	Конфедерацията на независимите синдикати в България
КМ	Контактна мрежа
КР	Капитален ремонт
КТД	Колективен трудов договор
ВНПЗ	Вътрешни правила за работна заплата
КФП	Консолидирана фискална програма
МБВР	Международна банка за възстановяване и развитие
МКЦ	Маршрутно-компютърни централизации
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МРЗ	Минимална работна заплата
МРЦ	Маршрутно-релейни централизации
МТСП	Министерство на труда и социалната политика
НИИКН	Национален институт за недвижимо културно наследство
ОВОС	Оценката на въздействието върху околната среда
ОИ	Осигурителна инсталация
ОП	Оперативна програма
ОПН	Оперативна програма „Транспорт“
ОПНИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
ОРД	Обща разгъната дължина

ОТ	Осигурителна техника
ПАБ	Полуавтоматична блокировка
ПАТЕЖПС	Програма за аварийно подновяване на железния път и ремонт на съоръжения по главните железопътни линии
ПЖПС	Поделение „Железен път и съоръжения“
ПГЕЕ	Професионална гимназия по електротехника и електроника
ПЗУ	Пускови захранващи устройства
ПСТ	Поделение „Сигнализация и телекомуникации“
ПРЗ	План за регулация и застрояване
ПЧП	Публично-частно партньорство
ПУП	Подробен устройствен план
РП	Разделен пост
РССМ	Релсова самоходна специализирана машина
СМР	Строително-монтажни работи
СКАДА (SCADA)	Система за контрол, визуализация и събиране на данни
СКФ	Структурни и Кохезионен фонд
СОА	Стрелкови обръщателни апарати
СР	Среден ремонт
СТ	Сигнализация и телекомуникации
ТЗУ	Токозахранващи устройства
ТК	Телекомуникации
ТММ	Тежка пътна механизация
ТПС	Тягови подстанции
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
ТУ	Технически университет
УАСГ	Университет по архитектура, строителство и геодезия
УДВГД	Управление на движение на влаковата и гаровата дейност
УДВК	Поделение „Управление на движение на влакове и капацитет“
УНСС	Университет за национално и световно стопанство
УЧР	Управление на човешките ресурси
УО	Управляващ орган
ЦГ	Централна гара
ЦПК	Център за професионална квалификация
ЦУ	Централно управление

ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящата програма е краткосрочен оперативен документ за изпълнение на основните приоритети и цели на НК „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ), залегнали в Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за периода 2016 – 2020 г. Годишната програма е изготвена на основание изискванията на чл. 28, ал.1 от Закона за железопътния транспорт, съгласно който министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията утвърждава годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Тя е неразделна част от Договора между държавата и НКЖИ.

Годишната програма за изграждането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2016 г. съдържа:

- дейностите, свързани с анализ и изпълнение на задачите и целите на оперативната производствена дейност на НКЖИ за 2016 г.
- дейностите, свързани с анализ и изпълнение на технологичните, финансовите и управленски цели и задачи за 2016 г.
- инвестиционната дейност на компанията за 2016 г.

НКЖИ е със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон и е управител на железопътната инфраструктура като организира, осъществява и отговаря за изпълнението на своите задължения по дългосрочен договор, сключен между компанията и държавата. Компанията организира цялостната си дейност въз основа на проучвания, прогнози и програми за развитие на железопътната инфраструктура в съответствие с този договор.

Дейностите в компанията са регламентирани от Закона за железопътния транспорт, подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане, международните споразумения за железопътни превози, по които Република България е страна, и са съобразени с изискванията на директивите на Европейската комисия, а именно:

- Директива 2008/57/ЕО за оперативната съвместимост на Трансевропейската конвенционална железопътна система и последващите я изменения;
- Директива 2008/110/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт;
- Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство.

1. ОСНОВНИ ПОЛОЖЕНИЯ, ОГРАНИЧЕНИЯ И ДОПУСКАНИЯ, МАКРОИКОНОМИЧЕСКА РАМКА И ИКОНОМИЧЕСКИ ТЕНДЕНЦИИ

1.1. МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ОЧАКВАНИЯ И ПРОГНОЗА ЗА ОСНОВНИТЕ МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА 2015 г.- 2018 г.

С Решение № 1025 от 28 декември 2015 г. на Министерския съвет са одобрени промени в актуализираната средносрочна бюджетна прогноза за периода 2016-2018 г. приета с РМС № 847 от 30 октомври 2015 г., които имат за цел осигуряване на съответствието ѝ с параметрите на приетите от Народното събрание бюджетни закони за 2016 г. и данъчните закони.

Основен приоритет на провежданата фискална политика в средносрочен план остава стремежът за запазване стабилността на публичните финанси.

Прогнозите и очакванията за развитието на българската икономика в средносрочен план са ревизирани в положителна посока и отразяват по-добро от планираното представяне през 2015 г. и благоприятни тенденции в периода до 2018 г.

През 2015 г. се очаква растежът на световната икономика слабо да се забави в резултат на рисковете пред икономиките на развиващите се страни, произлизащи от тяхната структура и от натрупаните макроикономически дисбаланси. В средносрочен хоризонт ръстът на световната икономика ще започне постепенно да се ускорява.

В таблицата по-долу са показани основните макроикономически показатели за периода 2013–2018 г.

	отчетни данни		прогноза			
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Световна икономика (реален растеж, %)	3,4	3,4	3,2	3,8	3,9	3,9
Европейска икономика - ЕС28 (%)	0,1	1,3	1,9	2,0	1,9	1,9
Валутен курс щ.д./евро	1,33	1,33	1,12	1,13	1,13	1,13
БВП (млн. лв.)	81 971	83 612	85 967	88 282	91 342	95 055
БВП, реален растеж, (%)	1,3	1,5	2,0	2,1	2,5	2,7
Дефлатор на БВП, %	-0,7	0,4	0,8	0,6	0,9	1,3
Средногодишна инфлация (ХИПЦ) (%)	0,4	-1,6	-0,9	0,5	1,0	1,9
Компенсации на един нает (%)	8,8	5,6	3,0	3,6	4,3	4,9
Коефициент на безработица (НРС) (%)	12,9	11,4	9,9	9,1	8,5	8,0
Текуща сметка (% от БВП)	1,8	1,2	2,1	1,8	1,6	1,3
Преки чуждестранни инвестиции (% от БВП)	3,6	3,5	3,1	3,2	3,3	3,3

Източник: РМС № 1025 от 28.12.2015 г. за одобряване на промени в Актуализирана средносрочна бюджетна прогноза за периода 2016-2018 г., одобрена с РМС № 847 от 30.10.2015 г.

Брутен вътрешен продукт

През 2015 г. се очаква икономиката на страната да отбележи реален ръст от 2 %, свързан с растежа както на външното, така и на вътрешното (потребление и инвестиции) търсене. Потреблението на домакинствата се очаква да бъде подкрепено от увеличението на

разполагаемия доход и по-ниските цени на енергийните стоки, а инвестициите да нараснат, поради увеличението на публичните инвестиции. До края на 2015 г. предстоят интензивни плащания по оперативните програми, финансирани от СКФ 2007-2013 г. за проекти, които са във финална фаза на реализация.

През 2016 г. растежът на българската икономика слабо ще се ускори до 2,1 %, при забавяне на растежа на инвестициите, поради преминаване към изпълнението на програмите, финансирани от фондовете на ЕС по новата финансова рамка 2014-2020 г., при отчитане на необходимото време за техническо оформление и стартиране на реализацията на проектите по тях.

За периода 2017-2018 г. се очаква постепенно ускоряване на растежа на БВП до 2,7 %, основно от вътрешното търсене. Както частното потребление и инвестициите, така и публичният сектор ще увеличават своя принос в растежа на икономиката. Нарастването на вътрешното търсене ще се отрази в покачване на нивата на вноса, но въпреки очакваното ускорение на износа, нетният износ ще има отрицателен принос за реалния растеж на БВП в края на прогнозния период.

Пазар на труда и доходи

За 2015 г. се очаква броят на заетите да се повиши средно с 0,3 %, а равнището на безработица да възлезе на 9,9 %.

През 2016 г. се очаква слабо ускоряване на търсенето на труд и на темпът на увеличение на заетостта до 0,4 %. Това ще подпомогне по-нататъшния спад в нивото на безработица до 9,1 %, който се очаква да бъде по-ограничен в сравнение с 2015 г., тъй като очакваното понижение на работната сила ще бъде по-слабо, поради предприетите мерки за повишаване на възрастта и стажа за пенсиониране. С повишаването на вътрешната икономическа активност и засилването на положителното влияние от външната среда, растежът на заетите се очаква да достигне 0,6 % средногодишно, а равнището на безработица да се понижи до 8 % в края на прогнозния период.

През 2016 г. доходите от труд ще продължат да се повишат с по-висок темп от 3,6 %, следвайки ускоряването на реалния растеж на производителността на труда, инфлационните процеси и повишеното търсене на труд в страната. До 2018 г. се очаква възходящ тренд на развитие на доходите от труд и нарастване на дела на компенсациите на наетите в брутна добавена стойност.

Инфлация

Средногодишната инфлация за 2015 г. се очаква да остане отрицателна в размер на 0,9 %.

За 2016 г. средногодишната инфлация се очаква да бъде 0,5%, като нарастването на общото равнище на потребителските цени в края на периода се очаква да бъде 0,4 %. В периода 2017-2018 г. инфлацията ще се ускори при допускане за по-високи международни цени на петрола и основните суровини и прогнозирано нарастване на вътрешното търсене.

Влиянието на промените в данъчната политика върху динамиката на потребителските цени в страната се очаква да бъде сравнително слабо.

Платежен баланс

За периода 2015-2016 г. номиналното нарастване на износа на стоки ще изпреварва това на вноса и ще се отрази в ограничаване на търговския дефицит до 4,6 % през текущата година и 3,9 % през 2016 г.

За периода 2017-2018 г. постепенното възстановяване на потреблението и активизирането на инвестиционната дейност ще се отрази в ускорение на растежа на вноса,

но темповете на изменение ще останат по-ниски или близки до тези на износа, което ще поддържа търговския дефицит на около 4% от БВП.

Излишъкът по текущата сметка ще бъде съответно 1,6 % и 1,3 % от БВП. Притокът на ПЧИ ще продължи постепенно да се възстановява, като размерът на ПЧИ ще възлиза на около 3-3,3 % от БВП средногодишно за прогнозния период.

Паричен сектор

Годишният темп на растеж на паричното предлагане в края на 2015 г. се очаква да достигне 5,2 %. През 2017 и 2018 г. растежът на депозитите в банковата система ще започне да се ускорява. Паричното предлагане леко ще ускори годишния си темп на прираст до 5,9 % през 2017 г. и 6,8 % през 2018 г. в условия на плавно ускоряване на номиналния растеж на БВП.

През целия период ще се наблюдава тенденция на постепенно увеличение на приноса на кредитите за домакинства, което ще следва тенденцията на постепенно възстановяване на пазара на труда, плавно нарастване на номиналните доходи от труд и възстановяване на частното потребление.

Съпоставка на макроикономическата прогноза за периода 2015-2018 г. с тази на Европейската комисия

Съществените различия в прогнозите на МФ (от края на м. септември 2015 г.) и ЕК (от 5 май 2015 г.) се дължат на използваните различни отчетни статистически данни и техния обхват, както и на допусканията за външната среда и международните цени на суровините.

Очакваният икономически растеж за 2015 г. на МФ е завишен от 1,4 на 2 %, тъй като отчетните данни на НСИ за полугодieto показват по-високо нарастване на БВП в реално изражение в сравнение с пролетната прогноза на МФ. Различията по отношение на основните компоненти на БВП са значителни, като най-голяма разлика има при прогнозираните инвестиции.

Съществените разлики в прогнозите на двете институции за 2015 г. предопределят и тези за 2016 г. Основните различия са при вътрешното търсене (потребление и инвестиции). Европейската комисия очаква доста по-слабо вътрешно търсене и поради тази причина запазва почти същия положителен принос на нетния износ към растежа на БВП, докато в прогнозата на МФ ускоряването на вътрешното търсене ще предизвика и по-висок растеж на вноса и намаление на приноса на нетния износ към реалното нарастване на БВП.

Фискална политика

Като държава-членка на ЕС България е обект на превантивните мерки на Пакта за стабилност и растеж и е в процедура по макроикономически дисбаланси, главно поради последствията върху икономиката и публичните финанси от сътресенията в банковия сектор през 2014 г., като по отношение на фискалната политика усилията са насочени към елиминиране на бюджетните дисбаланси и осигуряване на изпълнението на бюджетните цели.

Основен приоритет на фискалната политика за 2016 г. и в средносрочен план остава стремежът за запазване на стабилността на публичните финанси.

За 2015 г. се очаква в държавния бюджет да постъпят значително по-високи приходи в резултат на допълнителния ефект от дискреционните мерки и по-ефективната работа на приходните администрации (повишена събираемост на данъчно-осигурителните приходи). По отношение на разходите е отчетено по-високото усвояване на средствата от ЕС, предвид приключването на проектите от програмния период 2007-2013 г. и допълнителните разходи по бюджетите на общините за сметка на наличности, както и невъзможността за свиване на разходите за персонал в някои сектори (в т.ч. и възникналите в резултат на оптимизацията на персонала непредвидени разходи за обезщетения) и редуцирането на неефективни разходи в

секторите, предоставящи публични услуги. Очаква се дефицитът по консолидираната фискална програма (КФП) на касова основа за 2015 г. да достигне до 3,3 % от БВП.

В средносрочен план се запазва политиката за постепенна консолидация, изразяваща се в годишна стъпка за подобряване на бюджетната позиция от около 0,5 % от БВП и планиран дефицит за 2017 и 2018 г. съответно на нива от 1,4 % от БВП и 1,0 % от БВП.

Независимо от фискалните предизвикателства целта за повишаване ефективността на публичните разходи кореспондира с основния разходен приоритет – инвестиции в човешкия капитал, чрез финансиране на целенасочени мерки в областта на средното образование, както и инвестиции в инфраструктура.

Политики в областта на приходите

Данъчна политика

Данъчната политика през периода 2016-2018 г. ще бъде ориентирана към утвърждаване на ефективна данъчна система, предоставяща макроикономическа и бюджетна стабилност в средносрочен и дългосрочен план. Не се очакват значителни промени в основните данъци и ставки, с изключение на някои конкретни законодателни промени при акцизите (облагането при цигарите и горивата, използвани за отопление. Планирано е увеличение на приходите от косвени данъци в резултат на различни мерки за борба с укриването на данъци (по-строг контрол на стоките с висок фискален риск, подобрения на акцизното законодателство/събираемост).

Осигурителна политика

Осигурителната политика през периода 2016-2018 г. предвижда: запазване на съотношенията на осигурителните вноски за фондовете на държавното обществено осигуряване за 2016 г. и повишаване на размера на осигурителната вноска за фонд „Пенсии” на ДОО с по един процентен пункт за 2017 и 2018 г.; създаване от 01.01.2016 г. на фонд за служителите от сектор „Сигурност” – фонд „Пенсии за лицата по чл. 69”; запазване на диференцирания минимален осигурителен доход за самоосигуряващите се лица, съобразно облагаемия им доход; запазване на осигурителната вноска за универсален пенсионен фонд от 5 % за 2017 г.; запазване на размера на здравноосигурителната вноска на нивото от 2015 г. и на максималния осигурителен доход.

Други приходи

При приходите от дивидент за държавата се запазва тенденцията за намаляване на ставката на отчисление (60 % през 2015 г. и 50 % през 2016-2018 г.) с цел стабилизиране на финансовото състояние на държавните дружества и предприятия. Запазват се 50 % отчисления от наемите, получени от държавните предприятия и търговски дружества, отдали под наем предоставените им застроени или незастроени недвижими имоти, с изключение на лечебните заведения за болнична помощ. Основна мярка за повишаване събираемостта на приходите от концесии е подобряване контрола върху концесионните договори чрез своевременно начисляване и предявяване на предвидените неустойки по договорите, завеждане на съдебни дела и прекратяване на концесионни договори със стари задължения и сключване на нови.

Разходни политики

Планираните мерки са насочени към подобряване на ефективността на публичните разходи, вкл. чрез засилване ролята на пазарните механизми и спазване на бюджетните тавани и ограничения.

Политика по доходите

В актуализираната средносрочна бюджетна прогноза по отношение на минималната работна заплата е предвидено: увеличаване на нейния размер от 1 януари 2016 г. на 420 лв., от 1 януари 2017 г. на 460 лв. и запазването му за 2018 г. на нивото от 2017 г. Това повишаване

цели постигане на номинален ръст на възнагражденията на най-нискодоходните групи на пазара на труда и ще способства за постигане на социално сближаване и създаване на равни възможности за пълноценен социален и продуктивен живот за всички социални групи от населението.

Други секторни политики

Политиката в областта на **енергетиката** има за цел установяване на по-чисто и ефективно производство на енергия чрез по-ефективно използване на изкопаемите и възобновяеми енергийни източници, минимизиране влиянието на производството и използването на енергия върху околната среда, подобряване управлението на естествените ресурси. Тенденцията е да се гарантира сигурно, безопасно и устойчиво снабдяване с енергия на достъпни цени.

Опазването на околната среда е предпоставка за осигуряване на икономически растеж, нови възможности за бизнеса, по-висока заетост и повече работни места, здравословен начин на живот, сигурност и социална равнопоставеност. Усилията ще бъдат насочени към овладяване на негативните промени в климата чрез използване на по-малко и по-чиста енергия, увеличаване дела на нискоемисионната енергия и бърз технически напредък.

Сред основните приоритети в областта на околната среда е продължаване на ускореното изграждане на екологична инфраструктура на страната и екологична мрежа Натура 2000, което ще съдейства за подобряване на качеството на живот на населението и опазване на екосистемите, както и за изпълнение на ангажиментите на страната към ЕС.

Основен акцент ще бъде развитието на екологичния потенциал на икономиката посредством въвеждане на екологично чисти технологии и производства, намаляване потреблението на първични суровини и ресурси, превенция и ограничаване на промишленото замърсяване, насърчаване на рециклирането, развитието на агроекологични практики, биологично земеделие и екотуризм, които опазват природното богатство на страната и предотвратяват неблагоприятното въздействие върху човешкото здраве.

В областта на транспорта и съобщенията стратегическа цел на провежданата политика е изграждане на устойчива транспортна система, развит съобщителен и пощенски сектор, съвременна електронна инфраструктура и услуги, технологично развитие и иновации. За периода 2016-2018 г. изпълнението на политиката ще бъде насочено към: изграждане на модерна, балансирана и интегрирана транспортна инфраструктура по основната и разширената Трансевропейска мрежа на територията на България, както и подобряване на инфраструктурната свързаност на регионите чрез модернизирани на пътната инфраструктура; развитие на железопътния транспорт като евтин, достъпен и екологичен; осигуряване на качествени транспортни услуги на населението, равнопоставен достъп, сигурност, безопасност и опазване на околната среда; изграждане на цифрова администрация, преориентирана от рутинни дейности към услуги за гражданите и бизнеса. Ще продължи работата по ОП „Транспорт” на базата на разработения план за действие за приключване на проектите в рамките на програмен период 2007–2013 г., както и по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014–2020 г.

За периода 2016-2018 г. ще се изпълняват мерки, насочени към развитие на електронните съобщения и националния пощенски сектор. Политиката в областта на електронното управление ще бъде насочена към предоставяне на качествени, ефективни и достъпни електронни услуги за гражданите и бизнеса, както и към трансформиране на администрацията в цифрова администрация.

Финансово подпомагане на реалния сектор

Държавното финансово подпомагане на реалния сектор е насочено към предоставяне на средства под формата на субсидии и капиталови трансфери за нефинансови предприятия

от транспортния сектор и за финансиране на проекти за отстраняване на минали екологични щети на приватизирани предприятия, причинени от минали действия или бездействия до приватизацията им, както и предоставяне на средства за осигуряване извършването на универсална пощенска услуга.

Със средствата от държавния бюджет за нефинансовите предприятия се покриват само разходи, свързани с изпълнението на възложените от държавата дейности. Предоставянето на средствата е обвързано с конкретни изисквания и критерии, като по този начин се цели повишаване на качеството на изпълняваните услуги и ефективното разходване на средствата от държавния бюджет за съответната дейност.

Предвижда се запазване на размера на средствата за капиталови трансфери за 2017 и 2018 г. на нивото от 2016 г.

Субсидии за нефинансови предприятия

В изпълнение на чл. 25, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт държавата участва във финансирането на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Съгласно действащото законодателство НКЖИ стопанисва и управлява предоставените ѝ активи – публична и частна държавна собственост и изпълнява дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура.

За периода 2016-2018 г. се предвижда запазване на размера на средствата за субсидии на нивото от 2015 г. – по **135 млн. лв.** на година. Чрез тези средства ще се осигури финансиране и изпълнение на дейностите по текущо поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура. Предвидените средства за субсидии са съобразени с тенденциите и възможностите за реализиране на приходи от други дейности на управителя на железопътната инфраструктура, както и с очакванията за изменение на размера на инфраструктурните такси за годините от периода 2016-2018 г.

Капиталови трансфери

Финансовото подпомагане от страна на държавата за изграждане и развитие на железопътната инфраструктура е насочено към повишаване на качеството и нивото на безопасност на транспортните услуги, ускоряване реализацията на проекти, свързани с европейските транспортни оси и коридори на територията на страната, ремонт и рехабилитация на железопътната мрежа. Финансирането на новите проекти по основните европейски коридори, включени в Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г., е предвидено основно да се осъществява със средства от ЕСИФ. По отделни проекти, в резултат на прилагане на европейското законодателство, НКЖИ следва да осигури собствен принос с цел успешно изпълнение на програмата.

С предвидените средства за капиталови трансфери за НКЖИ за периода 2016-2018 г. ще се осигури изпълнението и съответно финансирането на проектите от инвестиционната програма на предприятието за ремонт, рехабилитация и изграждане на обекти от железопътната инфраструктура – публична държавна собственост.

За периода 2016-2018 г. се предвижда запазване на размера на средствата за капиталови трансфери на равнището на 2015 г. в размер на **105 млн. лв.** на година. Част от предвидените средства за капиталови трансфери могат да бъдат насочени за осигуряване на собствения принос на НКЖИ за финансиране на проектите, генериращи приходи.

Средства от фондовете и програмите на ЕС за периода 2016-2018 г.

При планирането на разчетите за периода 2016-2018 г. са отчетени както спецификите във връзка с изпълнението на програмите за текущия програмен период, така и опитът от прилагането на предходния период.

Прогнозата за разходите по оперативните програми, съфинансирани със средства от СКФ 2007-2013 е разработена в съответствие с предвижданията за приключване на разплащанията по съответните програми. Отчетена е и необходимостта за финансиране на последните 5 % от плащанията с национални средства, като се очаква европейската компонента в тях да бъде възстановена от Европейската комисия при плащане на окончателното салдо по всяка от оперативните програми.

При планиране на приходите от програмите, които ще бъдат финансирани от Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд на Европейския съюз за финансовата рамка 2014-2020 г., са взети под внимание предварителното финансиране (първоначално и годишно), което се очаква да получи България, както и европейската част на извършените разходи, които ще бъдат възстановени от ЕК при съобразяване с разпоредбите на приложимите регламенти.

Съгласно приетите в края на 2013 г. регламенти ЕК ще превежда първоначално предварително финансиране за 2014 г., 2015 г. и 2016 г. по всяка оперативна програма в размер на 1 % от нейния бюджет. Изключение правят Оперативната програма по Фонда за европейско подпомагане на най-нуждаещите се лица, с предварително еднократно финансиране в размер на 11 % от бюджета на програмата и Инициативата за младежка заетост, с предварително еднократно финансиране в размер до 30%. Също така, в периода 2016-2022 г. се предвижда ЕК да превежда на държавите членки годишно предварително финансиране, като за 2016 г. то е в размер на 2%, за 2017 г. - 2,625% и за 2018 г. - 2,75% от европейската компонента в бюджетите на оперативните програми.

За текущия програмен период с Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета се въвежда и годишно уравниване на сметките с ЕК на база представените от държавите-членки годишни счетоводни отчети. В тези отчети се включва информация за изминалата счетоводна година, която обхваща периода от 1 юли на година „n-1” до 30 юни на година „n“. Съгласно това правило ЕК ще възстановява текущо 90 % от допустимите разходи, включени в изпратените от държавите-членки заявления за плащания, а останалата за възстановяване част ще се изчислява след приспадане на полученото годишно предварително финансиране и вече получените 90 %. При годишното уравниване на сметките се взимат под внимание следните компоненти: общият размер на допустимите разходи, включени в исканията за плащане, изпратени до ЕК; оттеглените и събраните суми; сумите, подлежащи на събиране към края на счетоводната година; неподлежащите на събиране суми, както и полученото годишно предварително финансиране. На база на изчисленията ЕК уравнива съответното годишно предварително финансиране и изплаща всяка допълнителна дължима сума в срок от 30 дни от приемането на годишните счетоводни отчети.

В Годишната програма за 2016 г. е взето в предвид Решение № 847 от 30 октомври 2015 г. на МС за одобряване на актуализираната тригодишна бюджетна прогноза за периода 2016 – 2018 г.

1.2. РЕФЕРЕНТНИ ДОКУМЕНТИ

При изготвяне на настоящата Годишна програма за 2016 г. 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 2016-2018 г.
- Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. (правилото N+2)
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. (правилото N+3)
- 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.
- Бизнес-план за 2016 г. на НКЖИ
- Закон за публичните финанси в сила от 01.01.2014 г.
- Петгодишна програма за развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура за периода 2016 – 2020 г.

НК ЖИ 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 от Механизма за свързване на Европа (МСЕ)
- Проекти, финансирани със средства от Държавния бюджет.

Европейска политика за развитието на железопътния транспорт

Стратегия „Европа 2020”

Стратегия „Европа 2020” е десетгодишна стратегия за растеж на ЕС. 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.

Бяла книга 2011

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”, съдържаща 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.

В изложената стратегия има заложили 40 конкретни инициативи с цел изграждане 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.

Стратегия на ЕК за развитие на Дунавския регион

Стратегията за развитие на Дунавския регион е инициатива на ЕК, чиято идея е регионалната политика на ЕС да се базира на партньорството между заинтересованите страни за по-целенасочено постигане приоритетите за конкурентоспособност, иновации, енергийна ефективност и териториално сближаване. Целта е, чрез общо стратегическо планиране на един голям географски регион с обединяващи го характеристики, да се създаде програма за реализиране на конкретни проекти, значими за развитието на дунавските страни и на целия ЕС.

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

Законодателни пакети за железниците

През последните 20 години ЕК е много активна в усилията си да реструктурира пазара на Европейския железопътен транспорт, както и да засили позицията му по отношение на другите видове транспорт. ЕК предложи редица мерки, които да способстват за повишаване атрактивността и конкурентоспособността на екологосъобразните видове транспорт, какъвто е железопътният, и да се поставят клиентите, в частност пътниците, в центъра на висококачествена и ефективна транспортна система. Последваха 3 законодателни инициативи за адаптиране на железниците, т.нар. железопътни пакети:

- В **Първия железопътен пакет** са заложили три директиви, целящи отварянето на пазара за международни железопътни товарни услуги
- **Вторият железопътен пакет** съдържа пет нови законодателни мерки за постигане на по-пълна интеграция, концентрирани върху подобряване на оперативната съвместимост и безопасността и към по-обширно и бързо отваряне на европейския железопътен пазар
- **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.

Отчитайки необходимостта от постигане на по-голямо интегриране на транспортния сектор на Съюза като важен елемент от изграждането на вътрешния пазар, подобряване

ефикасността на железопътната система с оглед нейното включване в рамките на конкурентен пазар, като при това се отчитат особените характеристики на железниците, както и с цел насърчаване на конкуренцията в областта на управлението на железопътните услуги по отношение подобряването на удобствата и обслужването на клиентите, като държавите-членки да продължат да носят обща отговорност за развитието на подходяща железопътна инфраструктура, Европейската комисия ревизира Първия железопътен пакет. Преработката бе публикувана през 2012 г. като Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Единно европейско железопътно пространство.

Към настоящия момент все още е в процес на обсъждане **Четвърти железопътен пакет**, който включва мерки за подобряване 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.

Регламенти за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа

Регламент № 1315/11.12.2013 г. за насоките за развитие на TEN-T. С него се създава **основна мрежа** (Core Network) – състояща се от най-важните международни връзки, които следва да бъдат реализирани до 2030 г., и **разширена 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. Това ще осигури ефективна връзка на източните и западните части на Съюза, 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. Разширената мрежа ще покрива, захранва и осигурява достъп до основната мрежа и ще допринесе за териториалното сближаване и лесната достъпност до всички региони на Съюза.

Развитието на TEN-T ще бъде подкрепено от Механизма за свързване на Европа и от ЕСИФ посредством годишни и многогодишни програми. На следващата фигура са показани железопътните направления с европейски приоритет на територията на страната.

- 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 „разширената” TEN-T мрежа:

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

Регламент № 1316/11.12.2013 г. за създаване на „Механизъм за свързване на Европа“. 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 разпределение на средствата, които да се предоставят по многогодишната финансова рамка за периода 2014 – 2020 г.

Средствата са фокусирани върху:

- предварително определени проекти от основната мрежа, дефинирани в Приложение I към Регламента;

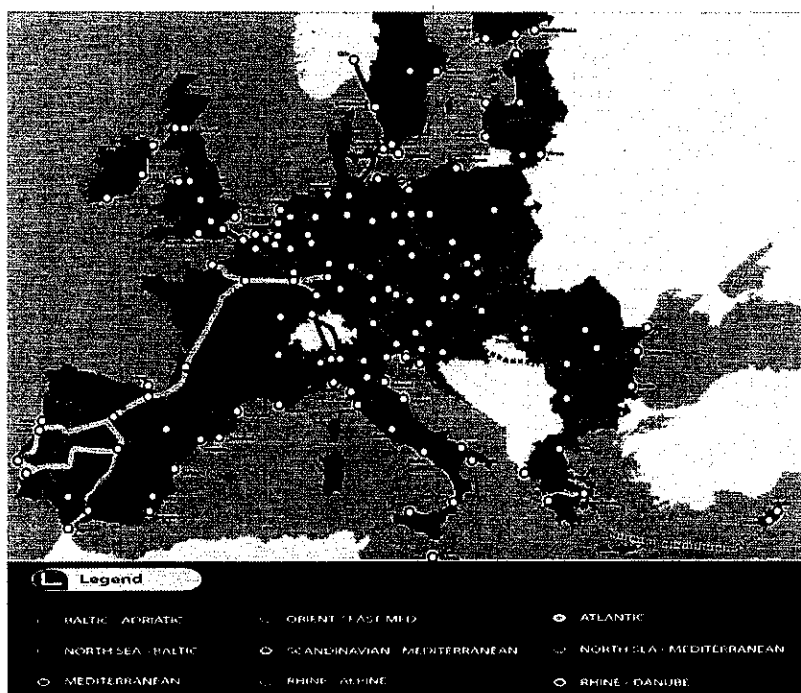
- хоризонтални проекти в основната мрежа, свързани с въвеждане на нови технологии и иновации (SESAR, ERTMS и др.).

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

Амбицията на МСЕ 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 възможностите за дългосрочни инвестиции със стабилни доходи.

Механизмът за свързване на Европа действа в периода 2014 – 2020 г. Инструментът финансира основно проекти в железопътния и водния транспорт. Безвъзмездното съфинансиране за проучвания е до 50 %, а за строителство, свързано с: елиминиране на „тесните места“ – до 30 %, облекчаване на трансграничните преходи – до 40%, въвеждане на интелигентни транспортни системи – до 50%, а за други проекти от общ интерес – до 20%. Т.нар. кохезионен пакет на инструмента финансира между 85% и 100% от различните видове проекти.

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

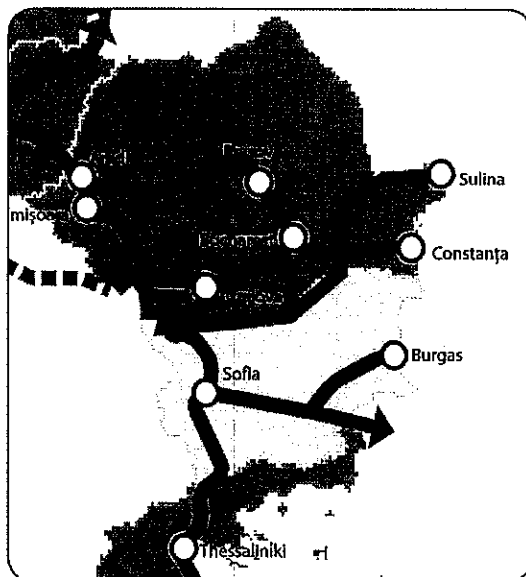


През територията на Република България преминават коридор „Оrient/Източно-Средиземноморски” с основни трасета:

- Хамбург – Берлин
- Роток – 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:



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 в пътния, железопътния и вътрешно-водния транспорт (ITS, ERTMS и RIS);
- Пристанища, морски магистрали и летища на основната мрежа.

На 11-ти септември 2014 г. ЕК публикува покана за представяне на предложения за проекти за подобряване на транспортните връзки в Европа. С този акт беше даден старт на Механизма за свързване на Европа. Поканата за набиране на проекти за 11.3 милиарда евро беше първият транш от новия вид финансиране на транспортни проекти. Важно изискване беше проектите да са от голямо значение за транспортните връзки на континента и да са екологични, поради което се набляга на жп и водния транспорт. Средствата бяха отпуснати за най-конкурентните проекти и са насочени към 9-те главни европейски транспортни коридора от „основната“ TEN-T мрежа. Кандидатите разполагаха със срок до 26 февруари 2015 г. да представят своите предложения, а резултатите от процедурата и отпуснатите за проекти средства бяха обявени през лятото на 2015 г. В момента е отворена текущата покана за кандидатстване, като срокът за кандидатстване е до 16/02/2016 г.

Регламент № 913/2010/ЕС относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз. В Регламента се съдържат разпоредби, които обхващат международното управление на железопътните инфраструктури и които не биха могли да

бъдат осъществени от страните-членки поотделно. В основата му са залегнали принципите на солидарност и пропорционалност.

Чрез регламента се създават 9 международни коридора за конкурентоспособни товарни превози. Изграждането на международните коридори за железопътен товарен превоз следва да се осъществява координирано и по начин, съвместим с Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и ERTMS коридорите.

Целта е създаване на международни железопътни коридори с благоприятни условия за движение на товарните влакове и за лесно преминаване от една национална мрежа към друга, което да позволи подобряване на условията за използване на инфраструктурата и предлагания капацитет. През България преминава трасето на **товарен коридор „Ориент/Източно-средиземноморски“: Прага – Виена/Братислава – Будапеща – Букурещ – Констанца и – Видин – София – Солун – Атина RFC7**, който беше пуснат в експлоатация на 8 ноември 2013 г. За нуждите на коридора е създаден орган за обслужване на едно гише (ситуиран в Унгария), който дава възможност за обслужване на кандидатите за предоставяне на капацитет на едно място и чрез една операция.

През програмния период 2014 – 2020 г. следва да се осигури приемственост и логична последователност на инвестициите от програмния период 2007 – 2013 г., гарантиращо завършване на направлението, в които вече е било инвестирано. Балансът в инвестициите от фондовете по Обща стратегическа рамка (ОСР) за различни видове транспорт трябва да бъде в полза на железопътния транспорт.

ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г.

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.

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 „разширената” 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.

1.3 РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Ролята на държавата за развитието на железопътната инфраструктура се изразява в предоставянето на управителя на железопътната инфраструктура да стопанисва публична държавна собственост

Инструменти, които се използват съгласно нормативните документи в сектора:

- Договор между държавата и НКЖИ
- Инфраструктурни такси.

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

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

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

- Построени нови участъци от железопътни линии (км);
- Модернизирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа);
- 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/рехабилитирани мостове и тунели;
- Повишаване скоростите на движение по жп мрежата в ремонтираните участъци (км/час).

2. ОСНОВНИ ЦЕЛИ И НАМЕРЕНИЯ НА НК ЖИ

2.1. Основни приоритети на НК ЖИ

- 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 оперативна съвместимост;
- 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 лица с увреждания и лица с намалена подвижност ;

2.2. Основни цели за развитие на НКЖИ

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

- Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура

- Реконструкция и подновяване на железопътните линии, разположени по общоевропейските транспортни оси, част от „основната“ и “разширената” 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 енергийно ефективни 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.

2.3. Цели, СВЪРЗАНИ С УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ

През октомври 2013 г. беше приета Стратегия за управление на човешките ресурси 2014 – 2020 г. Стратегическите цели, заложиени за изпълнение в нея са:

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

- Професионално развитие, определяне и развиване на професионални компетенции;

- Обучение и повишаване на професионалната квалификация;

- Изграждане на ръководители, способни да постигнат обвързаност на поставените стратегически цели на предприятието с управлението на човешките ресурси;

- Подобряване капацитета на звената по управление на човешките ресурси и превръщането им в стратегически партньор на административното ръководство;

- Мотивиране на работниците и служителите за постигане на необходимите качество и ефективност на вложения труд, управление на талантите;

- Развитие и укрепване на административния капацитет на структурите, отговорни за изготвяне, управление и изпълнение на проекти с европейско финансиране;

- Управление на дейността по безопасност и здраве при работа;
- Развитие и усъвършенстване на социалната политика.

2.4. ТЕХНОЛОГИЧНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Изоставането на железопътния транспорт в Република България в технологично и техническо отношение води до трудности при сравняване на основните му характеристики, тенденции за развитие и определяне на пазарната политика в страната със съпоставими международни организации. Съществуващото ниво на технологиите и техническа съоръженост в НКЖИ не дава възможност за амбициозни промени в средносрочен план. В 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 постигне високо ниво на оперативна съвместимост;
- 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, система за билетоиздаване и информация на пътниците 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.

2.5. 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
- Модернизиране на приемните здания и площите около тях в гари по определени приоритети (гранични гари, интересити гари, централни гари в големи градове и др.)
- Приложение на фирмената програма за управление на отпадъците на НКЖИ
- Изготвяне на предложения за отдаване на концесия на малододелни железопътни линии и на приемните здания на основните железопътни гари
- Изграждане на интермодални терминали и товарни селища
- Обучение на персонала.

2.6. ФИНАНСОВИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Очакваните финансови аспекти в дейността на НКЖИ за 2015/2016 г. са следните:

- Увеличение на приходите от дейността през 2016 г. с 30 865 хил. лв спрямо очакваните приходи за 2015 г. – вследствие увеличени приходи от „Финансирания” главно от „Други финансирания”.
- Увеличение на разчетените приходи през 2016 г. от инфраструктурни такси с около 1 100 хил. лв., спрямо очакваните за 2015 г. при запазване на тарифните ставки.
- Реализиране на приходи от дейност „Електроразпределение” през 2016 г. в размер на 45 280 хил. лв, при влизане в сила на нова цена в размер на 146,73 лв/MWh (без ДДС).
- Увеличаване на приходите от финансирания през 2016 г. спрямо очакваните за 2015 г., поради приключване на първия програмен период на оперативните програми на Европейския съюз за развитие и модернизация на транспортната инфраструктура.
- Ефективно и пълно усвояване на средствата предоставени от Държавния бюджет за 2016 г. и други.
- Своевременно покриване на задълженията по предоставената безлихвена финансова помощ в размер на 35 000 хил. лв.
- Продължаване на наложената стриктна финансова дисциплина, приоритизиране и контрол при изразходването на финансовите средства.
- Изплащане по график на дължимите възнаграждения и надбавки на персонала.
- Подобряване на финансовите показатели в т.ч.: по-добро равнище на показателите за ликвидност, на производителността на едно лице.

На база на анализ и допускания в прогнозата за приходите и разходите в бизнес плана на НКЖИ за 2016 г. е разчетен финансов резултат счетоводна загуба в размер на 24 400 хил. лв.

Финансовите цели на НКЖИ са следните:

- Намаляване негативния ефект от финансово-икономическата криза;
- Намаляване на загубата от дейността;
- Намаляване периода за събиране на вземанията;
- Намаляване на текущите вземания от клиенти и доставчици;
- Намаляване на текущите задължения към доставчици и клиенти и персонал;
- Увеличаване на производителността на труда;
- Усъвършенстване на планирането на финансовите средства – прозрачност и добро финансово управление;
- Изваждане на неоперативни дълготрайни материални активи – публична собственост от баланса на НКЖИ

Задачи:

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

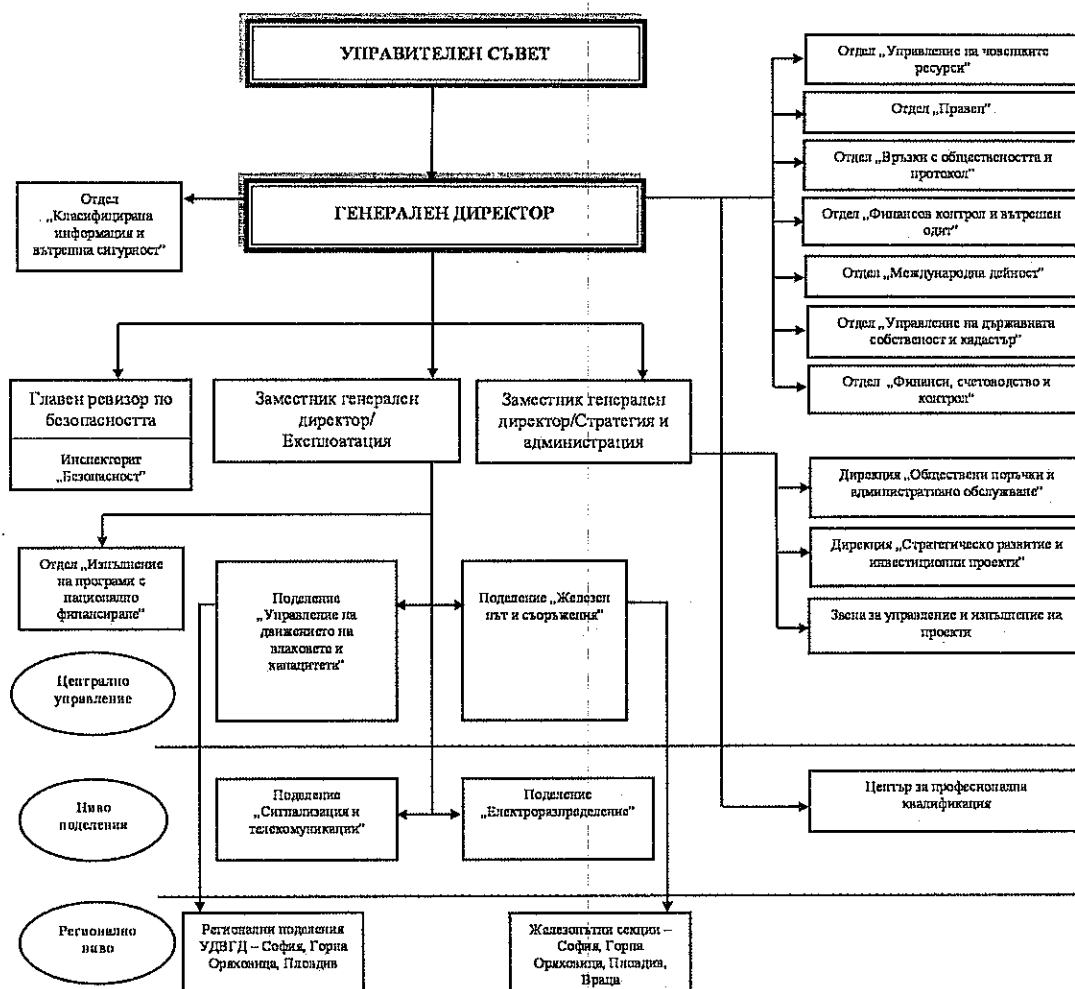
Принципи:

- Отчетност и отговорност – спазване сроковете за отчетност и отговорност при изпълнението на финансовата политика на предприятието;
- Адекватност – съответствие на фискалната политика на предприятието с макроикономическите и социално-икономическите цели на държавата;
- Икономичност – придобиване с най-малки разходи на необходимите ресурси, при спазване на изискванията за качество;
- Ефикасност – ефективно, ефикасно и целесъобразно усвояване на всички приходи – постигане на икономия от мащаба;
- Ефективност – ефективно усвояване на инфраструктурните такси, таксите от разпределение на тягова електрическа енергия, предоставената субсидия за текущо поддържане и експлоатация и средствата за инвестиции и текущ ремонт. Икономическа и финансова целенасоченост и целесъобразност на управленческите решения на всички нива на управление и контрол на ефективността;
- Прозрачност – осигуряване на публичен достъп до данни, относно изпълнението на бюджетната програма;
- Законосъобразност – спазване на приложимото законодателство, на вътрешните актове и на договорите.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

3.1. ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА НКЖИ

Организационно-управленската структура на Държавно предприятие "Национална компания Железопътна инфраструктура" към 31.10.2015 година е следната:



Структурни и организационни промени през 2015 г.:

На централно ниво:

• С цел подобряване управлението на дейността, осъществявана от оперативно-диспечерския апарат, в сила от 01.01.2015 е извършена структурна и организационна промяна в подделение УДВК към ЦУ на НКЖИ, в резултат на която звена „Оперативно-диспечерски“ и сектори „Безопасност и контрол на движението“ – София, Пловдив и Горна Оряховица преминаха към структурите на съответните регионални подделения Управления на движението на влаковете и гаровата дейност (УДВГД) – София, Пловдив и Горна Оряховица.

• Във връзка с настъпилите и предстоящи за изпълнение политики и стратегии от новия програмен период на ОПТТИ, сила от 01.01.2015 г. е извършена корекция на вътрешната организация в дирекция СРИП, както следва:

- Създаден е нов отдел „Подготовка на проекти“, който включва настоящите три звена за подготовка на проекти в дирекцията и едно ново звено.

- За развитие на дейностите по програмиране, планиране, подготовка и изпълнение на проекти за информационни транспортни системи в железопътната инфраструктура е

създадено Звено за Развитие на информационните системи (РИС), което поема и функциите на Звено за работа и поддръжка на ГИС.

- За осъществяване на функции за комуникации и дейности по публичност, изрично задължителни за проекти, финансирани от ЕС, както и за координация с Управляващия орган (УО), в отдел „Мониторинг“ е създаден нов сектор „Комуникационно планиране на дейности по ОПТ“.

- Извършени са организационни промени в отдел УЧР и отдел ОП, като са променени функциите, респ. наименованията на сектори.

- На основание промяна в правилника за устройството и дейността на НКЖИ (ДВ бр.76 от 02.10.2015 г.) е закрыта дирекция „Финанси и управление на собствеността“, като са създадени два самостоятелни отдела на пряко подчинение на Генералния директор - отдел „Финанси, счетоводство и контрол“ и отдел „Управление на държавната собственост и кадастър“.

На регионално ниво:

- В сила от 01.01.2015 г. са направени промени във функционалните структури на поделения УДВГД.

Дейността по поддържане и ремонт на вагонни везни (кантари), концентрирана в звено „Кантарно стопанство“ УДВГД Пловдив, от 01.01.2015 година с цел по-ефективно управление премина в структурите на трите регионални поделения УДВГД – София, Пловдив и Горна Оряховица, като за целта във функционалните структури бяха създадени съответни Цехове за ремонт и поддържане на кантари.

- В поделение „Сигнализация и телекомуникации“ е извършена структурна промяна и възстановяване дейността на лаборатории от вид В за извършване на контрол и лабораторни измервания.

3.2. ПЕРСОНАЛ И ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ

• Персонал

За 2015 г. – 2016 г. бе одобрена „Програма за организационни и инвестиционни мероприятия на НКЖИ“ (като част от Програмата за оперативно реструктуриране на НКЖИ за периода 2011 – 2016 г.). В резултат на изпълнението на заложените мероприятия за 2015 г. е реализирано намаление на 236 бр. по щат.

През 2016 г. ще продължи изпълнението на „Програмата за организационни и инвестиционни мероприятия на компанията“.

При реализиране на инвестиционните и организационни мероприятия, като пресъоръжаване на прелези с автоматични прелезни устройства, закриване на експлоатационни пунктове, изграждане на система SCADA, извеждане дейности по телекомуникации за изпълнение от външни фирми, структурни и организационни промени, оптимизиране на персонал в резултат на въвеждане на нови технологии, съвместяване на дейности и др., през 2016 г. се очаква намаление на 71 бр. персонал.

• Политика на доходите

В сила от 01.01.2015 година се индексиряха с 2% достигнатите към 31.12.2014 година основни заплати на работещите в предприятието вследствие, на което минималната основна заплата за НКЖИ достигна 396 лв. В сила от 01.06.2015 година по договореностите в КТД се увеличиха ставките на допълнителните трудови възнаграждения за нощен труд и време на разположение на работодателя с 0,15 лв. В резултат на договореностите в КТД и актуализиране на Вътрешните правила за работна заплата (ВПРЗ) през отчетния период средната брутна работна заплата в НКЖИ към 30.09.2015 година достигна размер от 793 лв

спрямо 30.09.2014 година, когато е била 747 лв. (без дирекция СРИП и ЗУИП), т.е. постигнат е ръст от 6,2 %.

През 2016 год. ще продължи провеждането на политиката за повишаване доходите на персонала, съобразно Стратегията за УЧР и договореностите в КТД 2014 г.

С решение №267 на Министерския съвет е одобрена средносрочна бюджетна прогноза за периода 2016-2018 г., съгласно която се предвижда увеличение на минималната работна заплата за страната от 01.01.2016 г. от 380 лв. на 420 лв. Имайки предвид ръста на минималната заплата с 10,5 %, за 2016 г. се предвижда увеличение на основните заплати в НКЖИ с 6,06 % в абсолютен размер, като това увеличение на заплатите няма да се прилага в Дирекция СРИП и ЗПУИП.

3.3. ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ

Продължава провеждането на последователна политика по вътрешна преквалификация и обучение на персонала с цел минимизиране на недостига от експлоатационен персонал и преодоляване на дефицитите в компетенциите.

За професионалното обучение на работниците и служителите на НКЖИ ежегодно се изготвя Програма за провеждане на курсове за професионално обучение в Центъра за професионална квалификация. По Програмата за 2015 г. към 31.10.2015 г. са обучени 494 служители и работници за нуждите на компанията, както следва:

- | | |
|--|------------|
| - за придобиване на правоспособност | - 207 бр.; |
| - за придобиване на професионална квалификация | - 121 бр.; |
| - за преквалификация | - 39 бр.; |
| - за разширяване на професионалната квалификация | - 127 бр. |

Извършено е и краткосрочно периодично обучение на работното място по силата на нормативни документи на 3122 бр. служители на Компанията.

От преминалите професионално обучение придобиване на квалификация и правоспособност са преназначени на длъжности, съответстващи на новата квалификация 130 бр. работници/служители.

Като част от мерките за насърчаване на заетостта и преодоляване на кадровия дефицит предприятието е предприело следните стъпки:

- за 2015 г. са разписани договори за сътрудничество със следните висши училища: ВТУ „Тодор Каблешков“, УАСГ, УНСС (факултет „Икономика на инфраструктурата“), Минногеоложкия университет и професионални гимназии по жп транспорт в страната: „Никола Корчев“, гр. София; „Христо Смирненски“, гр. Карлово и „Никола Йонков Вапцаров“, гр. Горна Оряховица;

- по Стажантската програма на компанията е проведен стаж и производствена практика на 104 студента;

- по Програмата за развитие на кадрите чрез обучение на млади специалисти от ВУЗ в системата на НКЖИ са постъпили на работа 9 бр. служителя и преназначени на постоянни трудови договори 5 бр.

- Проведе се проучване за нивото на удовлетвореност на работещите в системата на НКЖИ.

На 30.11.2015 г. е подписан договор за безвъзмездна помощ за проект „По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания“, който ще се изпълнява в периода 2016-2020 г. Основната цел на проекта за техническа помощ е да се повиши административният капацитет и експертният потенциал на НКЖИ като единствен управител на железопътната инфраструктура в България при управление на финансираните от ЕСИФ железопътни проекти чрез провеждане на обучения, семинари и дискусии, осъществявайки взаимни работни посещения с цел обмяна на опит и добри практики с други страни-членки на ЕС.

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2016 г.

Мерки в годишен и средносрочен план за ефективно управление на човешките ресурси – срок за реализиране, необходими средства, ефект

№ по ред	Вид мярка	Срок за реализиране	Необходими средства	Ефект
1	2	3	4	5
I. Мерки в средносрочен план				
1	Провеждане на общо събрание(събрание на пълномощниците) и стартиране на преговори за сключване на КТД 2016 г.	Ноември 2015 г.		
2	Обвързване на експлоатационната и инвестиционна програма на всяко поделение с необходимия човешки ресурс за изпълнението ѝ. Изготвяне разписания на длъжностите за 2016 г.	Декември-2015г.-януари 2016 г.	Бюджети на поделенията	Осигуряване на необходимия човешки капитал за изпълнение целите на предприятието.
3	Идентифициране и планиране необходимостта от професионално обучение. Изготвяне годишна програма за обучение 2016 г.	Ноември-декември 2015 г.	Изготвяне на Финансова сметка и бюджети на поделенията	Повишаване квалификацията на персонала
4	Сключване на договори за сътрудничество с висшите училища и професионални гимназии	януари 2016 г.	Не са необходими финансови средства	Осигуряване на кадрови капацитет
II. Мерки в годишен план				
1	Провеждане на ефективна политика за обезпечаване с кадри за ключови експлоатационни длъжности. Организиране на срещи с външни лица обучаващи се в ЦПК за презентирание на компанията, с цел мотивация за бъдеща работа.	При наличие на обучение на външни лица	Не са необходими финансови средства	Обезпечаване с кадри за ключови длъжности

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2016 г.

2	Изготвяне на годишен Справочник по управление на ЧР, съдържащ сравнителна информация по поделения за дейностите по ЧР(структурата и профил на персонала, възнаграждения, извънреден труд, обучение..)		Не са необходими финансови средства	За нуждите на управленски анализ и вземане на решения за управление и развитие на ЧР.
3	Търсене на механизми за задържане на ключови служители чрез мотивационни схеми, вкл. социални придобивки и възнаграждения; Разработване на система за кариерно развитие в зависимост от професионалните качества, опит, принос и ангажираност.	януари - декември 2016г.		Задържане на високо квалифицирани специалисти и ключови служители

4. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ

Производствен капацитет

НКЖИ като управител на железопътната инфраструктура предоставя използването ѝ от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия. Производственият капацитет на железопътната мрежа е сравнително постоянна величина от 28 000 хил. влаккилометри за товарни превози и 35 000 хил. влаккилометри за пътнически превози.

Ниската натовареност, намалените приходи от инфраструктурните такси и необходимостта от оптимизиране на разходите на Компанията налага спирането и изваждане от експлоатация на част от линиите, както и силно ограничаване разходите по някои слаботатоварени линии само на ниво охрана и аварийни ремонти.

Всички услуги, които НКЖИ предоставя на железопътните превозвачи, са посочени в Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура, издадена от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

4.1. УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА

Достъпът и използването на железопътната инфраструктура става на база на предварителни заявки за капацитет. Поделение УДВК извършва обработка на заявките за ползване на капацитета, осигурява правото за използване на предоставените капацитети и управление на движението, осъществява комуникация при управлението на превозния процес и предлага информация за движението на влаковете. Обработва и подава информация, необходима за въвеждането или експлоатацията на обслужването на влаковете трасета, за които е предоставен съответен капацитет.

План за дейността на поделение УДВК през 2016 г.:

1. Осигуряване на оперативно управление на влаковете и гаровата дейност, разработване Графика за движението на влаковете за периода 2016/2017 година с разпределение на капацитета на мрежата при наличието на повече от един превозвач при спазване Закона за железопътния транспорт.

2. Реализиране на прогнозираните обемни показатели на база заявени влакове от превозвачите и разработения график за движение на влаковете за 2016 г. в размер на около **29 854 711** влаккилометри и около **13 509 135 784** брутотонкилометри в т.ч.:

от пътнически превози – 21 967 231 влаккилометри и **5 052 463 130** брутотонкилометри;

от товарни превози – 7 312 891 влаккилометри и **8 398 107 492** брутотонкилометри

от изолирани локомотиви – 574 588 влаккилометри и **58 656 162** брутотонкилометри

3. Продължаване денонощното управление движението на влаковете, приемане и обработване на заявките и осигуряване на достъп до железопътната инфраструктура.

4. Подобряване условията за работа на персонала по управление на движението в гарите и прелезите: ръководители движение, постови стрелочници и прелезопазачи.

5. Актуализиране на основните нормативни документи по безопасността на превозите с цел привеждането им в съответствие с новите структури в железопътния транспорт, хармонизирането им с европейското законодателство и изискванията за оперативна съвместимост. Координация на дейностите, извършвани от гаровия персонал, с останалите подразделения на Компанията и превозвачите при извършване на строителни, ремонтни и профилактични дейности с цел провеждане на превозния процес при пълна безопасност. Разработване на нови технологии за организацията на работата в гарите и управление на движението на влаковете след приключване на извършващите се модернизации на жп инфраструктурата.

6. С цел елиминиране на субективния фактор при осигуряване движението на влаковете, издигане на по-високо ниво работата на гаровия персонал, увеличаване на пропускателната способност и подобряване безопасността на движението считаме, че е необходимо внедряване на съвременна осигурителна техника при спазването на следните приоритети:

а/ въвеждане в експлоатация на модернизирания и електрифицирана железопътна линия от Димитровград до Свиленград и границата с Република Турция, едновременно с компютърни гарови централизации и компютърна диспечерска централизация, включена в диспечерския център Пловдив – Свиленград.

б/ проектиране и изграждане на диспечерски центрове за управление 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.

в/ новоизграждащите се системи осигурителна техника в експлоатационните пунктове трябва напълно автоматизирано да управляват, регулират и контролират движението на влаковете, като се предвиди и да позволяват гарите, в участъка в който се изграждат, да може да се предават на местно управление.

Системи осигурителна техника, с които управлението на движението на влаковете и маневрената дейност се осъществява чрез въвеждане на отделни команди от оператор (ръководител движение) за всяко едно отваряне на разрешаващ сигнал не са ефективни в достатъчна степен от гледна точка на съвременните системи за управление на движението на влаковете и следва да се преустанови внедряването им в НКЖИ

г/ изграждане на нови и усъвършенстване на съществуващи системи за осигурителна техника за междугарие и телекомуникации, приоритетно по протежението на жп магистралите и жп линии I категория, както и пристъпване към внедряване на ETCS

(Европейска система за влаков контрол) и последващо изграждане на ERTMS (Европейска система за управление на железопътния трафик) с цел постигане на съвместимост с жп администрациите на страните от ЕС.

д/ изграждане и внедряване на компютърни телекомуникационни системи за връзка между гарите, влаковите диспечери и енергодиспечери. Създаване на национална система за предаване на информация и координация на транспортните процеси и други, чрез използване на оптична преносна среда.

е/ изграждане на системи за запис на електронен носител на всички служебни разговори, които провежда експлоатационният персонал при осигуряване движението на влаковете и извършването на маневрената дейност.

ж/ интензивно пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери в прелези с автоматични прелезни устройства. С елиминирането на субективния фактор при управлението на прелезите се повишават многократно сигурността и безопасността на превозите, както и се намалява времето, през което същите са затворени за преминаване на жп возила.

з/ изграждане на система от устройства за динамично следене на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав т.е. контролни точки (**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.

и/ проектиране, разработване и внедряване на „Система за управление на влаковата работа (СУВР) в НКЖИ“.

7. Ремонт и модернизация на сградния фонд – гари и спирки съобразно съвременните функционални и санитарно-хигиенни изисквания.

Приемните здания и пространствата около тях следва да се прилагат изискванията на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт и на Регламент (ЕС) № 1300/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

Да се извърши преоценка за нуждите от сградите на закрити гари и спирки, като ненужните и полуразрушени се премахнат.

Поделение УДВК има готовност, при поискване от някой превозвач да предприеме необходимите действия за разработване на стратегия за модернизация на определени гари с цел задоволяване нуждите от капацитет за превозвача.

8. През 2016 г. поделение УДВК ще продължи да повишава ефективността на персонала чрез промяна на организацията на работа чрез:

- закриване на гари за службата по движението за част от денонощието, като в следствие на това да бъде реализирана икономия от работно време съизмерима с тази от настоящата година в размер на 300 000 часа, което съответства на около 160 щата постови стрелочници, както и съответната икономия от разлика в часова ставка за нощен труд на ръководители движение.

- промяна в организацията на работа в гари без постови стрелочници;
- управление на две гари от един началник гара;

9. Създадена е организация за функциониране и се провежда непрекъснат контрол върху дейностите: продажба на билети и карти от служители на НКЖИ (ръководители движение и прелезопазачи), измерване на вагони на вагонни везни и почистване и дезинфекция на вагони, както и от изготвяне на инструкции.

4.2. Дейности по поддържане и ремонт на железния път

Състоянието на железния път е определящо за скоростите в Графика за движение на влаковете (ГДВ), сигурността на превозите и резултатите от реализацията на Бизнес-плана на Компанията.

Основни параметри на железопътната мрежа на НКЖИ

Общата разгъната дължина (ОРД) на железопътната мрежа е 6 481 км, от които с нормално междурелсие 1 435 мм – 6 329 км (или 97,6% от ОРД), в т.ч.:

- Дължина на открит железен път с нормално междурелсие – 3 898 км (или 60,1 % от ОРД);
- Дължина на гарови коловози – 1 470 км (или 22,7 % от ОРД);
- Брой железопътни стрелки – около 7 300 бр.;
- Брой жп прелези – 777 бр.;
- Брой на жп мостове – 1 003 бр., с обща дължина 42,8 км, в т.ч.:
 - със стоманена конструкция – 262 бр., с обща дължина 12,2 км;
 - със стоманобетонна конструкция – 692 бр., с обща дължина 28,7 км;
 - с друга конструкция – 49 бр. с обща дължина 1,9 км.
- Брой тунели – 186 бр., с обща дължина 47,9 км;
- Безнаставов релсов път – с обща разгъната дължина 1 860 км (или 28,7 % от ОРД).

В по-голямата си част техническото състояние на железния път и съоръженията, като основни елементи на железопътната инфраструктура, не кореспондира със завишените европейски изисквания по отношение на скорости, осови натоварвания и комбиниран транспорт.

Железопътната инфраструктура на Република България предоставя скорости на движение, които все още не отговарят в достатъчна степен на поетите международни ангажименти за развитие на железопътния транспорт.

Поради нарушен през последните 20 години междуремонтен цикъл техническото състояние на железния път, стрелките и съоръженията на много места в мрежата е незадоволително, което оказва негативно влияние на допустимите максимални скорости, времеупътванията и комфорта на влаковото движение.

Оценка на общото техническо състояние на железния път и железопътните стрелки

Основният метод за обективна оценка на състоянието на железния път като техническа система се основава на измерването му с пътеизмерителни средства – мотриса EM 120 Plasser&Theurer, а на железопътните стрелки – с метрична записваща станция SGMT5-D.

Резултатите от измерванията са едно от изходните условия, използвани при планиране на работите по поддържане и ремонтите на железния път.

Оценка на техническото състояние на железния път

През 2015 година не е извършено измерване на геометричните параметри на железния път в натоварено състояние.

Последното измерване на геометричните параметри на железния път в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория, съгласно изискванията на нормативната уредба – 2 пъти за главни железопътни линии и един път за второстепенни железопътни линии бе извършено през 2013 г. с Договор № 4273.

Като цяло, железният път по цялата жп мрежа е в „лошо“ състояние по геометрични параметри, квалифицирано в „по-лошо“ подсъстояние. Това означава, че в момента среднопретеглената бална оценка на инфраструктурата от главни жп линии позволява нормална експлоатация при движение със скорост по книжка-разписание, но при движение с проектна скорост разходите за поддържане биха се увеличили многократно поради бързи темпове на влошаване на геометрията. Средно 52% от измерените главни линии са в „лошо“ състояние, 15% – в „задоволително“ състояние, а 33% – в „добро“ състояние. От дължините с лоша геометрия, 30 % надвишават критериите за клас „С“ при проектна скорост, от които 17% не отговарят на него и при скорост по книжка-разписание („най-лошо“ подсъстояние). Част от регистрираните геометрични неизправности налагат намаляване на скоростта за достигане на критериите за безопасна експлоатация. Но друга част от тях не могат да удовлетворят тези критерии дори и за най-ниската категория по скорост. Това означава, че за да е безопасен железният път по отношение на геометрията си, в такива участъци е необходимо коригиране на неизправностите (т.е. необходим е ремонт).

Сравнени помежду им, само жп линии 7-ма (Мездра – Видин), 8-ма (Пловдив – Бургас) и 1-ва по направление (Пловдив – Свиленград) са в „задоволително“ състояние по геометрия, а всички останали – в „лошо“. С лоши геометрични показатели при експлоатационна скорост се отличават жп линии 6-та (София – Гюешево) и 3-та (Илиянци – Варна фериботна), като 6-та по направление (Радомир – Гюешево) се намира в „най-лошо“ подсъстояние. С най-голяма обща дължина на отсечки с „лоша“ геометрия са 2-ра (София – Варна), 3-та (Илиянци – Варна фериботна) и 4-та (Дунав мост – Подкова) жп линии, съответно с 28%, 20% и 15% от всички регистрирани такива.

Разгледани сами за себе си, с голям процент от съответната дължина на отсечки в „лошо“ състояние са жп линиите 6-та (София – Гюешево) – 86%, 9-та жп линия (Русе разпределителна – Каспичан) – 72%, 3-та (Илиянци – Варна фериботна) – 69%. Жп линията (София – Гюешево) се отличава и с най-голям процент дължини от железния път, при които той не отговаря на клас С при проектна скорост – 75% и скорост по книжка-разписание – 55%.

През 2015 г. беше проведена процедура за сключване на четиригодишно рамково споразумение за контрол на геометричните параметри на железния път и визуален контрол на техническото състояние на елементите на горното строене в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория. С Решение № 39/13.10.2015 г. на Генералния директор на НКЖИ е определен изпълнител на Рамковото споразумение, като до края на месец октомври със същия ще бъде сключен договор. Следващ етап е провеждане процедура за конкретен договор за измерване на геометричните параметри на железния път през 2016 г.

Оценка на геометричните параметри и общото техническо състояние на железопътните стрелки

Въпреки че ключовата роля на железопътните стрелки за гарантиране на ритмичен транспортен процес и безопасност на превозите не подлежи на съмнение, „вниманието“, което им се отделя, е повече от недостатъчно. Състоянието, в което те са сега е следствие преди всичко от затихващия през последните 20 години процес на обновяването им по главните линии, както и на снижаването на темповете на основни ремонти по тях (ако през 80-те години в Мрежата ежегодно са влагани от порядъка на 300+350 броя нови стрелки, то монтираните в рамките на годината нови стрелки сега буквално се броят на пръстите на едната ръка).

През 2015 г. е извършено общо обследване с метричната записваща станция SGMT5-D на 274 бр. жп стрелки (253 бр. обикновени стрелки, 17 кръстовидни стрелки и 4 бр.

кръстолиния) в 13 жп гари по II жп линия София – Горна Оряховица – Варна в участъка от Горна Оряховица – до Варна. Към настоящия момент се извършва обработване на данните.

Повод за сериозно безпокойство продължава да бъде и прогресивно влошаващото се техническо състояние на стрелките в големите възлови гари. Забавянето в обновяването на стрелките вече е толкова голямо, че и тук все повече се налага усещането за непреодолимост на натрупаното изоставане. Ориентир за това колко значителен би бил финансовият ресурс, необходим за осигуряване на промяна на нещата при железопътните стрелки, може да бъде фактът, че стойността на смяната на една стрелка от преобладаващия тип по главните коловози в гарите СО-60Е1-Б-300-ЕЕРП (като ремонтно-строителни работи и материали) възлиза на 252 хил. лева.

Оценка на техническото състояние на жп съоръженията

Вниманието, което (по причини от обективен характер, най-вече ограничен финансов ресурс) може да се отделя на инженерните съоръжения във все по-голяма степен е обратно пропорционално на тяхната „възраст”: „най-младите” стоманени мостове в Мрежата датират от началото на 30-те години на миналия век, а има съоръжения, които са строени още в средата на 70-те и 80-те години на XIX век и продължават да обслужват трафика.

Забавеното във времето възстановяване на антикорозионното покритие при стоманените мостове се откроява като основен проблем. Общата квадратура на антикорозионните покрития на тези мостове в мрежата е около 240 500 м². Дълготрайността на прилаганите сега покрития против корозия варира в порядъка средно на 5÷15 години, т.е. за осигуряване на нормален междуремонтен цикъл на всички експлоатирани в Мрежата конструкции ежегодно би трябвало да се обновяват около 16 000 м² – задача, която сега е трудноизпълнима както финансово, така и поради относителната неразвитост на пазара на тази дейност у нас. Над 40 е броят на стоманените съоръжения, чието техническо състояние е оценено като критично, и които освен от възстановяване на антикорозионна защита, се нуждаят и от други ремонтни работи. Необходимият финансов ресурс за ремонт на тези съоръжения е от порядъка на 2 500 хил. лева. Въпреки „по-младата” възраст на стоманобетонните и бетонните мостове, проблемите от техническо естество при тях са съизмерими с тези на стоманените. При обща квадратура на хидроизолационните покрития в мрежата от около 130 000 м² е наложително като минимум, средно годишно да се подменят над 2 500 м² хидроизолации, за да не излизат масивните мостове извън средните междуремонтни срокове, които са от около 50 години. Такива са тези срокове и за ремонта на откритите повърхности на стоманобетонните конструкции: при обща квадратура на тези повърхности от около 250 000 м², се изисква като минимум годишно да се санират по около 5 000 м². Трябва да се отбележи, че преобладаващата част от масивните мостове отдавна са надвишили средните междуремонтни срокове. Броят на обектите, които попадат в обсега на тази констатация е над 20, а необходимия финансов ресурс за преодоляване на проблемите по тях е около 2 000 хил. лева.

Констатациите, направени при последната генерална ревизия на тунелите в мрежата, налагат извода, че 10 % от тунелните облицовки са с гранична носимоспособност, т.е. необходимо е подходящо усилване на около 4 400 м тунелни облицовки, най-вече по 2-ра, 3-та и 5-та жп линии; 17 % от тунелните облицовки са силно оводнени, което налага провеждането на отводнителни мероприятия на около 7400 м от общата дължина на тунелите, преди всичко по 3-та, 4-та и 24-та жп линии; 16 % от тунелните облицовки са с ерозирал бетон и фуги, което е около 6 900 м. от общата дължина на тунелите, основно по 3-та, 5-та и 7-ма жп линии. Липсата на стационарно осветление, изкуствена вентилация и пожарообезопасяване допълва групата основни проблеми, които поставят тунелите от нашата железопътна мрежа в много голямо несъответствие с изискванията на Техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС). Тунели, чието състояние е оценено като най-тежко са 10 броя, като

средствата за необходимите ремонтно-строителни работи по тях възлизат на около 29 000 хил. лева.

Необходими мерки за подобряване на техническото състояние на железния път и съоръженията.

Очакванията, че завършването на „големите“ инфраструктурни проекти (ОП „Транспорт“) скоро ще внесе подобрение в експлоатационните условия на мрежата също не дават повод за оптимизъм по две причини:

- реализацията им постоянно се отлага във времето;
- относителният им дял (като разгъната дължина) не надвишава 15 % от тази на основните направления.

В преобладаващата част от мрежата железният път и съоръженията като техническа система на този етап все още се намират в относително устойчиво „равновесие“, което обаче на някои участъци следва да бъде оценено вече като твърде „крехко“. Независимо от ограниченията от инвестиционно и друго естество, извършването на ремонтно-строителните работи на тези места наистина вече не търпи отлагане.

Във връзка с това състояние на нещата, ПЖПС подготви проект за един следващ етап за развитие на реализираното до сега по ПАПЖПС. Поради значимостта на проблема (ежегодно все повече километри железен път увеличават територията на аварийността) предложеният от Поделението проект има характер на разширена програма (Приложение 1), чийто основни параметри са:

- брой на обектите – 47;
- обща разгъната дължина на аварийните обекти – 344 км;
- брой на инженерните съоръжения – 125 моста и 25 тунела;
- прогнозна стойност на необходимия финансов ресурс за реализация – 696 917 хил. лв.

В Приложение 2 е показан относителният дял в проекта (в км) за всяка от главните железопътни линии. Прави впечатление, че с дял от 20 % в зоната на аварийност попадат участъци, които предстои да се реализират чрез ОП „Транспорт“. Поради очевидната трудност от една страна обектите на „Програма за аварийно подновяване на железния път и съоръженията по главните жп линии, Етап 2: 2014 – 2019 г.“ да бъдат „подредени във вертикала“ като степен на неотложност (например, за позиция № 3 с основание могат „да претендират“ едновременно няколко обекта), а от друга страна за кратък период от време да бъде концентриран толкова голям финансов ресурс, в Приложение 3 е предложена схема за степенуване „по групи“, съответно: Група А – отсечки с наситен трафик и тежко техническо състояние, изискващи неотложно финансиране, Група Б – отсечки в състояние, аналогично на тези от Група А, но с отложено до 3 години финансиране и Група В – чието финансиране може да бъде отложено до 5 години.

Осезаемо е изоставането в изпълнението на механизирани средни ремонти по железния път. Затова през месец февруари 2015 год. ПЖПС изготви доклад до Генералния Директор на НКЖИ, в който са фиксирани участъците с крайно належащо извършване на механизано пресяване на железния път.

От друга страна, отчитайки намаляващите възможности със силите на железопътните секции да бъде извършвано поддържане на железния път, беше оценена необходимостта от изготвяне и на програма, която да акцентира върху отсечките с изчерпани възможности за поддържане, тъй като голяма част от тях „се преливат“ в списъка с участъците с крайно належащо механизано пресяване или проекта за програма за аварийни ремонти по железния път.

Проблеми, свързани с управлението на поддържането на железния път и съоръженията

Контролът върху техническото състояние на пътя и прилежащите към него съоръжения е една от основните насоки по управлението на процесите в поддържането.

Този контрол може да бъде сравнен с една условна „мрежа“, която е поставена със задача „да прихваща“ своевременно опасностите (дефекти и откази по горното строене, активизирани свлачища и др.), които могат да предизвикат недопустими за сигурността на превозите произшествия. Големината на „квадратчетата“ на тази мрежа (или нейната „гъстота“) са определящи за ефективността и.

Ролята на тази условна мрежа, свързана със своевременно откриване, оценяване и вземане на бързи решения за преодоляване на възникналите проблеми по безопасността, сега в Поделение „Железен път и съоръжения“ изпълняват системите за обективен и субективен контрол върху състоянието на пътя и съоръженията, изградени в съответствие със съществуващите на настоящия етап възможности.

При обективния контрол

Обективният контрол се основава на изградената система за дефектоскопия на релсите и елементите на железопътните стрелки. Нормативно това е регламентирано чрез „Методика за организация на безразрушителен контрол на релси, железопътни стрелки, заварени настави и на възстановени чрез напластяване на елементи на железния път“ и „Каталог на неизправностите в релсовите елементи“, утвърдени от Генералния директор на НКЖИ през 2006 год.

Системата за обективен контрол чрез дефектоскопия се основава на изградените във всяка железопътна секция звена за извършване на безразрушителен контрол.

Съставът на звеното включва минимум двама правоспособни дефектоскописти, като съставът на групата може да се променя на основание на решение на директора на железопътната секция. В системата на НКЖИ общият брой на дефектоскопистите е 35 души. Техническото оборудване за осъществяване на безразрушителен контрол включва общо 27 дефектоскопа, от които: „РДМ 2“ – 7 бр., „РДМ 22“ – 4 бр., „ПОИКС 10Э“ – 3 бр., „РДМ 33“ – 1 бр., „РДМ 3“ – 3 бр. и „РДМ 1-М1“ – 9 бр.

Безразрушителният контрол на железния път се извършва съгласно годишни и месечни графици. Главните железопътни линии в мрежата се контролират два пъти годишно, а второстепенните – един път годишно.

Заварените съединения в релсови елементи се контролират епизодично, обикновено след настъпване на масови скъсвания на заварки.

Наличната дефектоскопна апаратура позволява в железопътните стрелки да бъдат контролирани само някои от техните елементи – раменните, междинни релси и част от езика.

От 2008 год. е разработена и внедрена методика и система за оценка на дефектността в преходното сечение на езичите на стрелката, където дефектите възникват най-често.

Качеството на безразрушителния контрол се определя основно от използваната апаратура и квалификацията на дефектоскопистите. Поради тежките условия на работа през последните години се забелязват много сериозни трудности по набиране на квалифициран персонал за дефектоскопия.

Последните нови дефектоскопи „РДМ 22“ и „РДМ 33“ – общо 5 бр. са доставени през 2007 год., а дефектоскопи „РДМ 2“, „РДМ 1 – М1“ и „РДМ 3“ – общо 19 бр., в периода 2003÷2006 год. Останалите 3 бр. са в експлоатация повече от 20 год. и вече са морално и физически остарели.

При субективния контрол

Субективният контрол се свежда до периодичен визуален оглед на елементите от горното строене на железния път, осъществяван от жп кантонери, охранители на слаби места и технически персонал от железопътните участъци. Охранителите на слаби места са ангажирани основно с контрола на срутища и свлачища в планинските участъци на мрежа, като те извършват и оглед на горното строене. Жп кантонерите и охранителите осъществяват контрол ежедневно по предварително одобрени графици.

Във всеки железопътен участък периодично със субективен контрол за състоянието на железния път са ангажирани и:

- началник жп участък – 1 път на три месеца;
- техник, ръководител група – 1 път месечно;
- жп кантонери и охранители на слаби места – ежедневно по одобрени графици.

По тази причина резултатите от субективния контрол се определят основно от работата на кантонерите и охранителите на слаби места.

Ефективността от работата на кантонерите се определя от дължината на наблюдавания от тях участък. *За постигане на ефект същият не трябва да превишава 4 км за еднопътен и 2 км за двупътен участък, което позволява двукратен обход и работа по отстраняване на констатираните неизправности в рамките на работната смяна.*

В резултат на многократните корекции на персонала в железопътните секции през последните 20 години, в много райони от мрежата дължината на контролираните от кантонерите участъци вече достига 7 и повече километра, което силно ограничава възможностите за своевременно откриване на дефектите и неизправностите на горното строене и предотвратяване на преминаването през тях на жп возила.

Статистиката ни от последната година показва, че има периоди, когато над 75% от констатираните дефекти и неизправности ежесмесечно се откриват от кантонери, което може да се оцени като един много добър резултат.

Към края 2015 год. със субективен контрол в мрежата са ангажирани 804 кантонери и 53 кантонер/охранители на слаби места, което не позволява да се постигне необходимото ниво на „плътност“ на контрола.

Поради недостиг на персонал, контролът за състоянието на железния път не може да бъде денонощен. В интервала време от 19,00 часа до 7,00 часа практически не може да се осъществява контрол, т.е. през половината от денонощието железният път в мрежата е извън контрол.

Статистиката от последните години показва, че средно около 70% от констатираните дефекти и неизправности се откриват от кантонери, което може да се оцени като приемливо.

План за дейността на Поделение „Железен път и съоръжения“ през 2016 г.

Финансовата рамка за 2016 г. на Поделение „Железен път и съоръжения“ е разработена на основа Капиталов трансфер в общ размер на 50 266 888 лв., в това число: – *Проект № 3* на стойност 24 186 186 лв., *Проект № 7* на стойност 7 817 750 лв. и *Проект № 8* на стойност 21 262 952 лв. и *Инфраструктурни такси* в размер на 60 000 000 лв.

При съществуващото ниво на технологиите и техническата съоръженост Поделение „Железен път и съоръжения“ няма възможност за много амбициозни промени в краткосрочен план, но целите на Компанията са, чрез изпълнението на Големите инфраструктурни проекти да се осъществи модернизация на железопътната инфраструктура, техническа и ефективна поддръжка на железния път, възстановяване при възможност на проектните параметри на железопътната мрежа и експлоатация на същата при високо ниво на безопасност.

Изходните условия, на които се основава планирането на средствата през 2016 год., са:

- отчитане с приоритет на необходимостите от ремонт по следните приоритетни направления:

- Калотина запад – София – Септември;
 - София – Мездра – Горна Оряховица – Варна;
 - Илиянци – Карлово – Тулово – Дъбово – Зимница – Карнобат – Синдел – Варна фериботна;
 - Пловдив – Михайлово
 - София – Владая – Радомир – Кулата;
 - Русе – Горна Оряховица – Дъбово – Димитровград – Подкова;
 - Русе – Каспичан.
- максимално използване на собствената тежка пътна механизация за механизирано текущо поддържане и ремонтна дейност;
- полагане и неутрализация на безнаставов релсов път;
 - осигуряване на устойчиви скоростни условия за ГДВ 2015/2016 г.;
 - стабилизиране на релсо-траверсовата скара, в отсечките, където нейното състояние е оценено като критично;
 - активни усилия за ограничаване на възможния минимум на броя на съществуващите временни и постоянни ограничения на скоростта;
 - възстановяване и достигане на проектни скорости.

Очакван ефект

В резултат на изпълнението на предвидените ремонтни работи, ще бъде постигнат следният ефект:

- завишаване на скоростта на движение в 11 междугария с обща дължина 118,1 км;
- премахване на съществуващи постоянни намаления на скоростта в междугария с изпълнен ремонт;
- стабилизиране земното платно в подновените участъци;
- гарантиране на устойчив ГДВ 2015/2016 год.;
- гарантиране на устойчива работа на кариера „Карлуково” и цеха за направа на дълги релси в гр. Шумен;
- качествено подобряване състоянието на прелезните настилки;
- ефективно използване на работната сила, пряко ангажирана с поддържане на железния път и съоръженията;
- подобряване нивото на транспортна съоръженост на железопътните участъци;
- намаляване на относителния ръчен физически и непривлекателен труд, чрез доставката на нова тежка и лека механизация.

С осигурените средства за ремонт и поддържане на железния път и съоръженията през 2016 г. ще се обезпечи максимално възможното количество железопътни материали в т.ч. доставка на дървени траверси (различни видове), доставка на стоманобетонни траверси, скрепителни и свързочен материал, консумативи за заварки, стрелкови части, гориво-смазочни материали и създаване на добри условия за поддържане на горното строене на железния път и съоръженията към него.

Проблеми и рискове

Основната група от проблеми, които съпътстват работата по поддържането и ремонта на пътя и съоръженията към него на настоящия етап, са:

- **Задълбочаване на процесите на влошаване на техническото състояние на железния път по главните жп линии в мрежата поради нарушени междуремонтни цикли през последните 15 ÷ 20 години**

Независимо от многократното разглеждане на проблема във всичките му аспекти, трайното му решаване е пряко свързано с реализирането на големите инфраструктурни проекти и средносрочната програма на Компанията. Към момента дължината на отсечките с нарушени междуремонтни цикли е над 1 700 км.

- **Задълбочаване на процесите на влошаване на техническото състояние на съоръженията**

Просрочените ремонти са предпоставка за поява на различни видове откази (повреди и неизправности), които намаляват носимоспособността и устойчивостта на съоръженията или техните елементи и водят до отклонения от изискванията на нормативните документи по отношение на натоварванията от подвижен товар и строителните габарити.

- **Недостиг на квалифицирани специалисти и изпълнителски персонал**

Все по-осезаемо става дефицитът от квалифициран и мотивиран инженерно-технически персонал и квалифицирана специализирана работна сила. Проблемът се задълбочи след стартирането на големи инфраструктурни проекти и обекти с национално значение. Тежкият непривлекателен труд и липсата на квалифицирани специалисти следва да бъде заменен от достатъчно тежка и лека специализирана механизация за поддържане на железния път и съоръженията към него.

- **Недостатъчна механо-, енерго- и транспортна осигуреност**

Техническото състояние на железопътната мрежа е в пряка зависимост от състоянието на тежката пътна механизация на Поделение „Железен път и съоръжения“, което налага на нея да бъде отделено специално внимание.

- **Хроничен недостиг на жп материали за осигуряване на нормално поддържане**

Постоянният недостиг на финансови средства за поддържане през последните години и наложилото се свиване на количеството на доставяните материали за поддържане на железния път и съоръженията влияят върху качеството на предоставяната услуга, а впоследствие изискват по-големи финансови средства за възстановяване параметрите на железопътната инфраструктура.

4.3. Дейности по сигнализацията и телекомуникацията

Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ (ПСТ) технически осигурява и поддържа висока степен на безопасност на движение на влаковете чрез съоръженията и системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване на нетягови консуматори намиращи се на територията на железопътната инфраструктура в страната, в съответствие с изискванията за безопасност и оперативна съвместимост.

Основна задача на дейността 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 скъпоструващи съоръжения, изискващи висока степен на квалификация на персонала, който се грижи за тяхната безотказна работа.

Поддръжката и модернизацията на съоръженията се осъществява от дейности по експлоатация: „Осигурителна техника“ (ОТ), „Телекомуникации“ (ТК) и „Електроснабдяване и енергиен контрол“ (ЕС и ЕК).

Състояние на осигурителната техника и телекомуникациите**Осигурителна техника**

Състоянието на системите за сигнализация влияе пряко на безопасността, качеството и ефективността на железопътната услуга. Неизправностите в съоръженията и апаратурата на осигурителната техника са предпоставка за произшествия и финансови загуби.

В момента в железопътната мрежа на Република България се намират в експлоатация съоръжения и системи от няколко последователни поколения. Безопасността на движението в експлоатационните пунктове се осигурява с:

- Маршрутно – компютърни централизации – 9 бр.
- Електрически централизации с компютърна визуализация - 4 бр.
- Релейни централизации тип МРЦ и ЕЦ– 175 бр.
- Електромеханични централизации– 35 бр.
- Ръчни с ключови зависимости – 75 бр.
- Гари с пултове за временно управление и без ОТ– 33 бр.

Констатацията е, че извън новоизградените системи за сигнализация по обекти, изпълнявани по ОПТ, преобладаващата част от устройствата на осигурителната техника са в експлоатация повече от 35 години и не предоставят възможност за прилагане на съвременни технологии за управление и контрол на превозния процес. Особено тревожно е, че все още в мрежата, включително по главни железопътни линии, са в експлоатация РУКЗ и ЕМЦ инсталирани преди близо 50 години. При осигуряване на финансиране Поделението има готовност на мястото на остарели централизации в гари да бъдат изградени маршрутно-компютърни и маршрутно-релейни централизации, които да бъдат управлявани от система за диспечерско управление. Това ще създаде възможност за телеуправление на няколко гари само от едно работно място, което изключително ще облекчи работата на експлоатационния персонал от службите по движението. Ще се постигне високо ниво на безопасност на превозите и значително снижаване на разходите за експлоатация и поддръжка. Отлагането във времето на модернизацията на тези системи увеличават риска от произшествия за ползвателя на железопътния транспорт.

Годините в експлоатация на осигурителните системи в експлоатационните пунктове са показани в *Таблица №1*:

Таблица №1 Гарови осигурителни инсталации по експлоатационен живот за 2015 г.

Години	В брой	В %
до 5	9	3
до 15	28	9
от 15 до 25	45	14
от 25 до 35	56	18
от 35 до 45	101	32
над 45	78	24
Общо	317	100

Осигурителната техника в междугарията е три основни типа: полуавтоматична блокировка - 2 031 км, автоматична блокировка с проходни сигнали - 335 км и автоматична

блокировка без проходни сигнали с броячи на оси – 1 119 км. В някои междугария се използва и телефонен способ за осигуряване на движението.

Работеща система за контрол на загreti букси има в района на г. Калотина Запад.

Поетапно се извежда от експлоатация физически и морално остарелия център за дистанционно управление и контрол на влаковото движение по железопътната линия София – Карлово, като диспечерско управление има само в участъка Пирдоп – Карлово.

Изграден е нов диспечерски център в Пловдив, като движението на влаковете в участъка Катуница – Ябълково от I-ва жп линия се осигурява от централизирани диспечерски системи.

В експлоатация е Система за контрол на движение на влака ERTMS/ETCS, която не допуска надвишаването на максималната разрешена скорост за движение на влака и не позволява подминаването на червен сигнал.

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 възел Пловдив, включващ гарите: Пловдив пътническа (от входните сигнали – страна София), пост Кръстовище, 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).

От всички железопътни прелези, 510 броя са оборудвани с елементи и устройства, осигуряващи безопасното преминаване на влак през прелеза, а 214 бр. са съоръжени с шосейни светофари с трета бяла светлина.

Телекомуникации

Телекомуникационните съоръжения реализират всички видове съобщителни връзки в железопътната инфраструктура – служебни вътрешногарови, междугарови, диспечерски, влакови диспечерски и маневрени радиовръзки, общо служебни телефонни връзки, селекторни, телексни, пренос на данни и др. Системите от телекомуникационната мрежа осигуряват преносна среда на системата за сигнализация, гласов пренос и са непосредствено свързани с ръководството, организацията и безопасността на железопътното движение и превозите.

Основният проблем е, че голямата част от телекомуникационните съоръжения и апаратура е на много ниско технологично ниво, особено предвид изключително бързите технологични темпове на развитие в тази област. Работата на телекомуникационните системи е недостатъчно ефективна поради ниската им пропускателна способност и физическата им амортизация в условията на 24-часова ежедневна експлоатация за период повече от 10 години.

Същевременно в резултат на честите посегателства и кражби се застрашава сериозно и сигурността на движението на влаковете и маневрената дейност.

Телекомуникационната кабелна мрежа на компанията се състои от:

- Магистрални кабели – 4 783 км. Те са силно амортизирани, корозирали, имат влошени параметри поради кражби и дават чести дефекти. Съобщителната апаратура е над 35-40 години в експлоатация. Особено амортизирани са гаровите концентратори.

- Въздушни линии – 159 км. Всички участъци са със силно амортизирана стълбовна линия, изолатори и напречници.

- Оптични кабелни линии – 689 км. В много добро техническо състояние. В дългосрочната инвестиционна програма на ПСТ се предвижда изграждане на оптични кабелни

мрежи и цифрови преносни системи по главните жп линии, които да заменят неефективната телекомуникационна кабелна мрежа изградена с медни кабели и аналогов пренос. Целта е изграждане на оптичен пръстен, обхващащ всички големи гари на територията на страната и възможност за голям обем пренос на данни.

Телефонните централи са общо 61 броя, с общ капацитет 28 000 абоната, от които 30 броя цифрови и 31 броя електромеханични. Последните са морално и технически остарели, но в добро състояние в резултат на периодична профилактика, настройки и своевременно отстраняване на възникнали повреди.

Телексни центрове – 4 броя, които са в добро техническо състояние. Служат за обслужване на РОД; ОУП; всички поделения на НКЖИ и Холдинг БДЖ, както и лицензираните превозвачи с телеграфната кореспонденция.

Мрежа за предаване на данни (МПД), състояща се от 4 главни възела, свързани помежду си и 19 второстепенни възела, които са свързани на регионално ниво към главните възли. МПД разполага с общо 640 порта.

Влакови диспечерски радиовръзки (в честотния диапазон 450 MHz) покриващи 1 769 км от жп мрежата и предназначени за комуникация на локомотивните машинисти с дежурните ръководители по гарите и влаковите диспечери.

Маневрени радиовръзки – предназначени за осигуряване маневрена, вагоноописвачна и други дейности във всички влакообразуващи и с маневрена дейност гари - в честотния обхват на 150 MHz (2 m).

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 **видео наблюдение** на 22 бр. прелези и 23 гари.

Нетягово електроснабдяване

Дейността по закупуване на ел. енергия средно и ниско напрежение за цялата Компания, доставянето и до консуматори, отчитането на разхода, префактурирането му по поделения и външни клиенти, обслужването на битови и стопански абонати, поддръжка на съоръженията за електроснабдяване, осветление и отопление на стрелки се извършва от ПСТ.

Съоръженията за електроснабдяване на ПСТ осигуряват електрозахранване на системите за сигнализация и телекомуникации пряко влияещи на безопасността на движение на влаковете. Осигуряват още ел. захранване на: отоплението на железопътни стрелки, пилонното и перонно осветление, осветлението на работни площадки, приемни здания, административни сгради и други.

В експлоатация са: 319 трафопоста 20 (10) kV/0.4 kV, 946 бр. пилони за средно напрежение и ниско напрежение (СрН и НН); въздушни и кабелни линии СрН и НН (медни и алуминиеви кабели) с приблизителна дължина около 2 425 км., захранващи уредби СрН и НН, разпределителни табла и касети.

Паралелно с дейността по поддръжка на апаратурата и съоръженията за електроснабдяване се осъществява енергиен контрол и отчет на консумацията на електроенергия.

В зависимост от финансовия ресурс на Поделението са ремонтирани част от сградите на трафомашините и оборудването, но все още някои от сградите, в които се намират трафомашините са с амортизирани конструкции, което създава предпоставки за течове и нерегламентирано проникване на външни лица.

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

Съоръженията за отопление на стрелки се модернизират в участъците от жп линиите, на които се извършва реконструкция и модернизация. През 2016 г. е планирано поетапно изграждане на електрозахранване на жп стрелки от градска мрежа, подмяна на разделителни трансформатори с дефектно токови защиты, подмяна на нагреватели на стрелки, въвеждане на автоматично включване на отоплението и монтиране на датчици за температура, с които ще се ограничи разхода за ел. енергия.

През 2015 г. започна работата по подмяна на осветлението със съвременни LED осветителни тела, с експлоатационен живот около 100 000 часа (25 години) и автоматично управление на осветлението. Плановите на Поделението са в следващите няколко години да бъде подменено осветлението в повечето експлоатационни пунктове, за да се изпълни европейската директива за отделяне на вредни емисии, в която производството на живачни лампи е спряно, а на натриевите предстои да бъде спряно до края на 2016 г.

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

През 2014 г. е въведена информационна система и система за енергиен мениджмънт свързани с дистанционно отчитане на електромерните комплекти, електромери и часовници, за определяне количеството и качеството на консумирана ел. енергия, в резултат на което са намалени загубите на електроенергия и са ограничени експлоатационните разходи по отчитането ѝ. Системата позволява ежедневен контрол на отчитащите средства.

Проблеми:

- текучество на кадри

Неатрактивните възнаграждения и непривлекателните условия на труд водят до текучество на кадри. Най-голям дял от трайно незаемите длъжности е в експлоатационните звена. Установилата се тенденция в последните две години за овакантяване на длъжностите, създава сериозни проблеми за нормална експлоатационна работа. Предвид кадровия недостиг трудно се изпълняват план-графиците, инструкциите и нормативите за железопътния транспорт, както и допълнително възникнали задачи от посегателства и аварии. Освен прекратяване поради придобиване право за пенсия, се наблюдава огромен отлив на вече постъпилите млади хора. Въпреки че част от тях са със сключен договор за обучение във ВУЗ или ЦПК, заплащат неустойката по договора, за да отидат на по-високо платена работа.

- голям дял морално и физически остарели съоръжения на ОТ, ТК и ЕС;

Влошените експлоатационни параметри на тези съоръжения са причина за честите им повреди, което от една страна води до нарушения в графика за движение на влаковете и влошава като цяло предоставяните от Поделението услуги, а от друга експлоатацията им е трудоемка и несефективна.

- липса на резервни части за старата и амортизирана апаратура;

Липсата на резервни части и материали допринася за некачественото извършване на профилактиката на тези съоръжения, което води до чести прекъсвания в работата им и нарушаване на качеството и надеждността на предлаганите от Поделението услуги.

- кражби и унищожаване на кабели и апаратура;

Посегателствата на съоръжения водят до застрашаване на сигурността на влаковото

движение и маневрената дейност, и представляват сериозна заплаха за живота на пътниците. От друга страна, НКЖИ ежегодно плаща огромни суми за възстановяване на този вид щети, вместо да ги вложи в ремонти, модернизация и заплати. Към месец октомври 2015 г. щетите на поделението от кражби (предимно кабели и проводници) възлизат на сума от 866 988 лв., а към месец октомври 2014 г. на сума от 665 799 лв. или 201 189 лв повече.

Рискове:

Производствени рискове – свързани с аварии и затруднено преминаване през участъци на железопътната инфраструктура.

Технологични рискове – свързани с неизвършване на технически мероприятия поради недостатъчни налични количества резервни части и материали.

Пазарни рискове – свързани с намаляване качество на услугите и загуба на конкурентоспособност.

Общи рискове – свързани с липсата и неспособността за привличане на млади и добре обучени кадри.

План на дейността на ПСТ за 2016 г.:

Цели:

- Строителство на модерни и високо ефективни осигурителни системи за управление на влаковото движение;
- Пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери със съвременни автоматични прелезни устройства;
- Внедряване на оптични кабели и телекомуникационно оборудване за високоскоростна комуникация;
- Подобряване сигурността и качеството на електрозахранването на обекти и съоръжения на НКЖИ и външни консуматори;
- Намаляване на техническите загуби на ел. енергия.

Задачи:

- Непрекъсната и качествена профилактика, и навременно отстраняване на възникнали повреди по съоръженията.
- Навременно и качествено подготвяне на тръжните документи и съдействие на Дирекция „ОП и АО“ при провеждане на тръжните процедури.
- Организиране и контрол по изпълнението на предвидените обекти в:
 - Проект №4 "Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства" от Инвестиционната програма НКЖИ за 2016 г. на ПСТ на стойност 16 300 000 лв. с ДДС. Подробно разпределение на средствата по обекти е показано в Приложение № 3: Проект 4 „Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства” – 2016 г.

Очакван ефект:

- Осигуряване надеждна и безопасна работа и намаляване броя на отказите и нарушенията на графика на движение на влаковете;
- Повишаване безопасността на движението на влаковете и качеството на телекомуникационните връзки;
- Подготовка на системите на осигурителната техника и телекомуникациите за внедряване на система ERTMS/ETCS по основните европейски жп коридори и приоритетните за НКЖИ трасета;

- Поддържане високо ниво и непрекъсваемост на комуникационните системи, осигуряващи организацията и координацията на железопътния транспортен процес;
- Подобряване състоянието и качеството на електрозахранването, в резултат на което ще бъде гарантирана безопасността на експлоатационния персонал, движението на влаковете и маневрената работа;
- Съществено намаляване на експлоатационните разходи на Компанията, при гарантирана висока безопасност на превозния процес;
- Подобряване организацията на текущата поддръжка на съоръженията и гарантиране на висока степен на готовност за реакция при аварийни ситуации;
- Намаляване на времетраенето на повреди в действащите съоръжения, системи и апаратура;
- Изграждане на надеждна рингова структура на оптични трасета и създаване условия за внедряване на модерни информационни системи и системи за управление на влаковото движение от високо технологично ниво.

4.4. Дейности по енергетичните и електротехнически съоръжения

Дейността на НКЖИ по разпределение на тягова електрическа енергия за нуждите на железопътния транспорт обхваща изпълнение на задълженията, присъщи за тази дейност, съгласно Закона за енергетиката и подзаконовите нормативни актове за приложението му, Закона за железопътния транспорт и лицензията, издадена от Комисия за енергийно и водно регулиране (КЕВР) за територията на цялата страна.

От 01.01.2013 г. стартира дейността „разпределение на тягова енергия” съгласно лицензията и практически се либерализира пазара на електрическа енергия в сектор железопътен транспорт.

В изпълнение на това решение и съгласно Закона за енергетика, правилата за търговия с електрическа енергия и лицензионните изисквания, бяха сключени отделни договори с всички опериращи на територията на България железопътни превозвачи за предоставяне на услугата „разпределение на тягова електрическа енергия”, с които се уреждат взаимоотношенията на страните.

Поделение „Електроразпределение” експлоатира и поддържа съществуващите трансформиращи, комутационни и преносни съоръжения, създава и одобрява технически изисквания за изграждане и обновяване на нови енерго съоръжения с цел непрекъснато и ефективно трансформиране и пренасяне на тягова електрическа енергия до превозвачите.

Състояние на енергетичните и електротехническите съоръжения

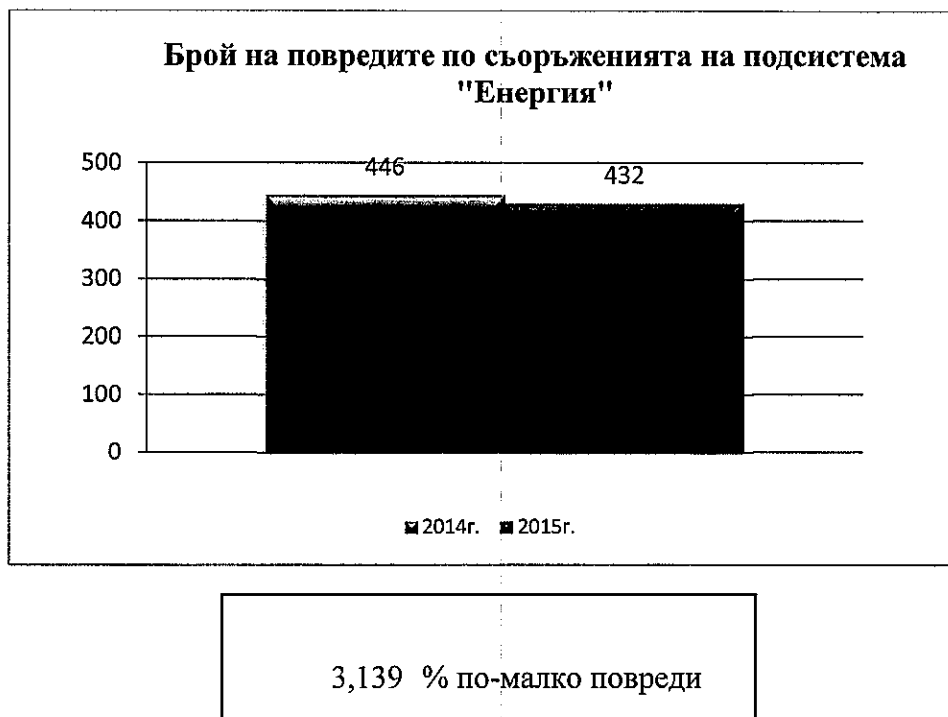
По степен на завършена електрификация България заема водещо място. В сравнение със страните от Източна Европа, България е на второ място след Босна и Херцеговина, като превъзхожда по електрификация железниците на някои от страните от ЕС. 68,4 % от общата дължина на железопътната мрежа са електрифицирани. Железопътната инфраструктура предлага електрифицирани 2 850 км текущ път /линейна дължина/, което представлява 66% от общата дължина на железопътната мрежа, а в разгънато състояние заедно с гаровите коловози е 5 102 км.

Голяма част от контактната мрежа, захранващи, обходни и обратни фидери Ср.Н са изградени преди 45 години. Незадоволително е състоянието на проводниците, носещите въжета, свързващите възли и детайли, поради наличие на много допълнителни ремонтни връзки, изменение на стандартите за височинна геометрия на мрежата, износване на

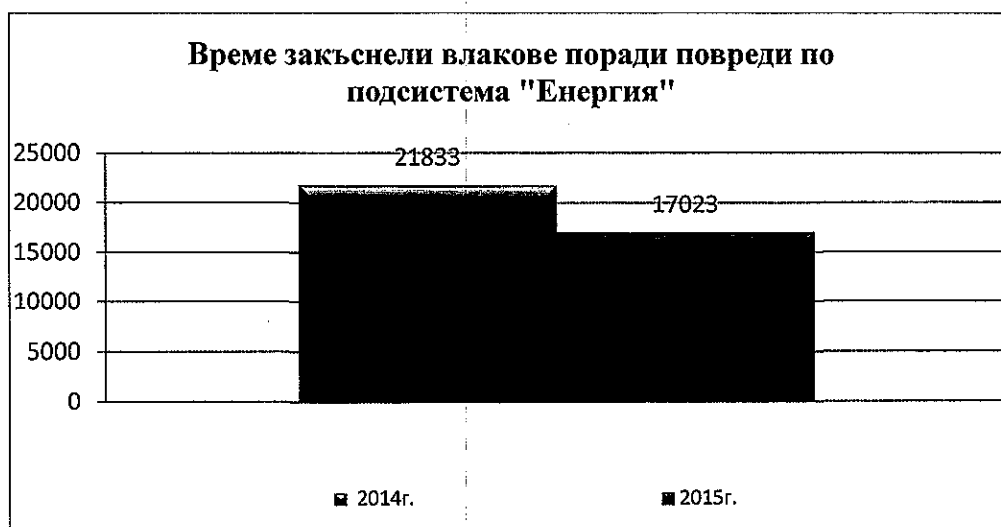
контактните проводници, нарушено антикорозионно покритие на металните стълбове и конзоли и други.

Главна цел при планиране на дейностите по ремонта на контактната мрежа, тяговите подстанции и специализираната механизация, е подобряване на сигурността и надеждността при работа, за да постигнем намаляване на влаковите времезакъснения причинени от повреди на енергийни съоръжения – най-вече на контактна мрежа, както и намаляване на времето за отстраняване на възникналите аварии и прекъсване на захранването.

През 2015 година, броя на повредите, броя и времезакъснението на влаковете са намалени спрямо 2014 година (фиг. 1, фиг. 2).

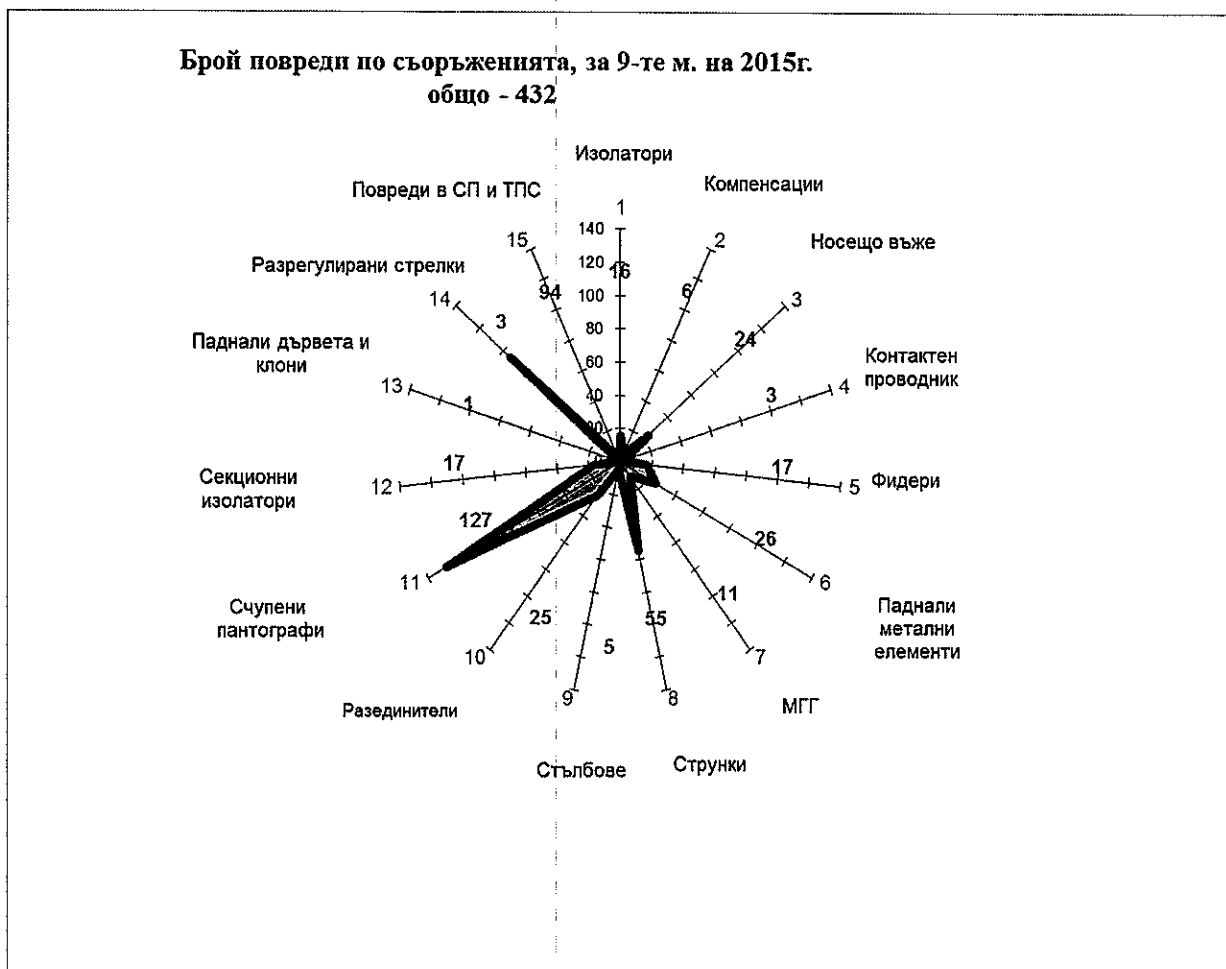


Фиг. 1



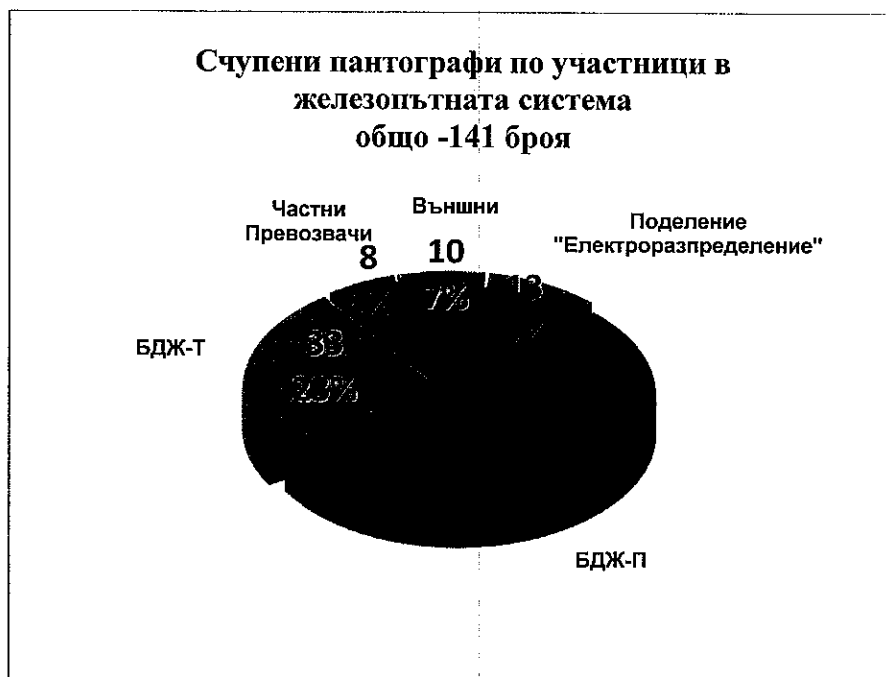
Фиг. 2

От направения анализ на повредите по съоръженията, се определиха повредите калкулиращи най-голямо времезакъснение на влаковете в минути (фиг.3).



Фиг. 3

Повреда, водеща до най-голямо времезакъснение на влаковете, е счупването на пантографи (фиг.4.). Една част от тези повреди са по причина на неизправни пантографи на подвижния състав – 91%, а 9 % се дължат на аварирани съоръжения на контактната мрежа.



Фиг. 4

При експлоатацията на контактната мрежа се изисква повишено и особено взискателно внимание към подбора и качеството на влаганите елементи и съоръжения в контактната мрежа. Един от пътищата за подобряване техническото състояние и надеждност на възлите и елементите, а от тук и в цялост на контактната мрежа, е използването на материали с добри електротехнически свойства и значително по-устойчиви на стареене под въздействието на природните и експлоатационни фактори.

В периода 2011-2015 г. се доставиха и подмениха общо 127 300 броя изолатора. По този начин със собствени сили се подмени изолацията в контактната мрежа в участъците където не се изпълняват обекти по оперативните програми на НКЖИ. Резултатът е, че в участъците с подменени изолатори, няма повреди по тази причина.

През последните две години се промени статутът на много експлоатационни пунктове. Някои се обособиха като разделни постове, а други като спирки. В тези експлоатационни пунктове се налага преустройство на контактната мрежа поради демонтирането на стрелки и коловози и невъзможност да се достигне до съоръженията на контактната мрежа, заради запълнени коловози от гариран подвижен състав, при отстраняване на повреди. Кое от своя страна води до увеличаване на времето за отстраняване на повредите и увеличение на време закъснението на влаковете.

Изпълняват се обекти от експлоатационния персонал на поделение „Електроразпределение“ за подмяна на контактната мрежа-носещи въжета, контактен проводник, компенсиращи устройства, доставени със средства на поделението.

Проблеми пред поделение „Електроразпределение“:

- **Контактна мрежа**

Средният жизнен цикъл за контактната мрежа е 30 години. След този срок разходите за експлоатация в повечето случаи надвишават разходите за ново изграждане.

За подобряване състоянието на съоръженията и привеждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (ТСОС и произтичащите от тях стандарти и

европейските норми), чрез реконструкция, модернизация и текущо поддържане следва да се извърши:

1. Подмяна на негодни и физически износени железобетонни стълбове.
2. Стабилизиране на стълбовната линия в места с насипи, свлачища и др.
3. Подобряване изолацията на КМ чрез внедряване на полимерни изолатори.
4. Внедряване на корозоустойчиви детайли, безболтови клеми и др. резервни части с висока надеждност.
5. Подмяна на физически износени и такива с недостатъчна механична якост биметални и медни носещи въжета с бронзови и стоманени.
6. Монтаж на самозадържащи компенсиращи устройства, мощностни разединители и надеждни моторни задвижвания за открит и закрит монтаж в тяговите подстанции и контактната мрежа.

• **Тягови подстанции**

В железопътната инфраструктура в експлоатация са 53 бр. тягови подстанции, от които 14 броя са на съвременно техническо ниво. Останалите подстанции са изградени през периода от 1962 г. до 1990 г. Съоръженията в тях са морално и физически остарели с ниска надеждност, изискващи чести ремонти и много средства.

За изграждането на система SCADA, както и за повишаване надеждността и качеството на захранващото напрежение, е необходима модернизация на тяговите подстанции. Поделение Електроразпределение, към НКЖИ през 2015 година със собствени средства започна преустройство на три тягови подстанции - Мездра, Бов и Завет като подстанции Мездра и Завет до края на 2015 г. ще бъдат модернизирани. В програмата на поделението за 2016 и 2017 г. предвиждаме да се модернизират следващи три подстанции-Провадия, Величково и Пирдоп, които са извън програмите финансирани със средства на държавния бюджет и ОПТ.

С модернизацията на тяговите подстанции ще се намалят разходите на компанията и ще се повиши качеството на захранващото напрежение. Ще се намали обслужващия персонал.

През последните две години влязоха в експлоатация две нови подстанции Крумово и Първомай по програмите на ОПТ и предстои модернизация на още пет тягови подстанции в участъка Пловдив-Бургас'.

Подменени са голяма част от моторните задвижващи апарати на разединителите 27,5kV в откритите разпределителни уредби – за удовлетворяване на условията за въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA.

Въведоха се в експлоатация 14 броя системи за телеуправление и телесигнализация SCADA на тягови подстанции Волюяк, Алдомировци, Симитли, Генерал Тодоров, Честово, Славяново, Търговище, Прослав, Първомай, Крумово, Димитровград, ТП Дивдядово и през 2015 г. ТП Завет и ТП Мездра. Системата SCADA обхваща и прилежащите секционни постове на гореизброените подстанции.

Електрифицираните жп участъци са в режим на работа на празен ход в по-голямата част от времето за едно денонощие. По тази причина натрупаната реактивна енергия с капацитивен характер е голяма и е необходимо същата да бъде компенсирана. Компенсационните реактори оказват стабилизиращо действие на напрежението при бавни и при бързи преходни режими, дължащи се на различни комутации. Действащите в системата на НКЖИ компенсиращи реактори са с мощност в границите на 180 – 250 kVAr.

С цел да се намалят до минимум количествата реактивна енергия и да се запази този минимум, поделение ЕРП въведе през 2012 година специално изискване към техническите спецификации за всяка предстояща модернизация на тягова подстанция, да се монтира динамичен компенсатор на реактивна енергия. Със средства на поделението влязоха в експлоатация динамични компенсатори в десет тягови подстанции

Целта на поделение ЕРП е непрестанно повишаване, качеството на тяговото разпределение на ел. енергия – предмет на предлаганата услуга.

План на дейността за 2016 г:

Приходите за 2016 г на поделение „Електроразпределение“ са от услугата за разпределение на тягова електрическа енергия, която се предоставя на превозвачите. Това произхожда от задължението за самостоятелно обособяване на дейността – разпределение на тягова електрическа енергия, като очакваните приходи в годишен размер са на база потребената през 2015 г. тягова ел. енергия.

Поделението очаква да реализира и приходи от услуги извън лицензионната дейност .

Очакваните приходи от превозвачите за 2016 г. са на база реално консумирана енергия за 2015 г., без ръст в потреблението.

Цената за разпределение на електрическа енергия, използвана за калкулиране на приходите, е изчислена при технологични разходи в размер на 10%, от отчетената енергия, на страна 110 kV в тяговите подстанции. Калкулира се отчетената енергия на 110 kV, намалена с признатите 10% за технологични разходи при цена за 2016 г. от 146 лв./MWh

Необходимо е да се отбележи, че реалните приходи от разпределение на тягова ел. енергия могат да се различават от предположенията за 2016 г., предвид факта, че реалната консумация на тягова електрическа енергия зависи от реалните превози.

Очакваните приходи са изчислени при една и съща структура на потребление между различните групи потребители, базирайки се на отчетната 2015 г.

Разходите за 2016 г. са прогнозирани за:

1. материали, горива и ел. енергия, в това число: за материали за текущо поддържане, за закупуване на ел. енергия за технологични разходи , за горива и масла, за външни услуги , други оперативни разходи – облекло, лични предпазни средства, охрана на труда и др.;

2. Средствата за възнаграждения и осигуровки към персонала за 2016 г. са предвидени при списъчен брой на персонала 1000 бр. която численост се запазва до края на годината.

За осигуряване на безопасност и безаварийност на жп транспорта, намаляване на отказите в енергийните съоръжения и време закъснението на влаковете, в рамките на приходите на поделение „Електроразпределение“ от извършване на лицензионната дейност за тягово разпределение на ел. енергия се предвиждат средства в размер на **34 043 600 лв. с ДДС** – очакван свободен финансов ресурс на поделението, за обновяване на енергосъоръженията, на което основание се изготвя титулен списък за 2016 г. за изпълнение на обекти финансирани със собствени средства на поделението за следните обекти:

Поделение „Електроразпределение“ за 2016 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:

Обект № 1. Доставка на материали за контактната мрежа, за подмяна по стопански начин от експлоатационния персонал на енергосекциите. Предвидени 7 500 000 лв. с ДДС – за доставки на полимерни изолатори, носещи възета, контактен проводник, компенсиращи устройства за контактна мрежа, стълбове и др. възли и детайли.

Обект № 2. Подновяване на контактната мрежа и ремонт на механизация от външни фирми. Предвидени 11 433 600 лв. с ДДС за:

- Ремонт на контактната мрежа в участъка Стряма – Клисуре;
- Ремонт на контактната мрежа в участъка Клисуре – Хр. Даново;
- Преустройство и ремонт на контактната мрежа в участъка Курило – Реброво път №2, гара Курило и гара Реброво;
- Ремонт на контактната мрежа в участъка Подвис-Ведрово;
- Подмяна на наклонени и амортизирани стълбове по контактната мрежа;
- Извършване на средни/капиталови и аварийни ремонти на РСМ за поддръжка на контактната мрежа;
- Извършване на средни ремонти на вагони;
- Проектиране, доставка и инсталиране на измервателно оборудване и софтуер и преустройство на РСМ (релсова самоходна специализирана измервателна машина) за измерване параметрите на контактната мрежа.

Обект № 3. „Модернизация на съоръжения в тягови подстанции и ОСП-Предвидени 10 150 000 лв. с ДДС, за :

- „Модернизация, рехабилитация и изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA на подстанции Бов” – обектът е преходен 2014 – 2016 г. и ще приключи до края на 2016 година;
- „Модернизация, рехабилитация и изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA на подстанции Провадия”
- „Модернизация, рехабилитация и изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA на подстанции Величково”
- „Модернизация, рехабилитация и изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA на подстанции Пирдоп”
- Модернизация на система за дистанционно отчитане на електромери и съвместяване с GPS данни за контрол при трансгранични преходи

Обект № 4. „Ремонт на сгради – Предвидени 2 460 000 лв. с ДДС, за:

- Изграждане на подрайон по контактна мрежа Перник;
- Преустройство на работилница за РСМ в Енергосекция Г. Оряховица.
- Изграждане на подрайон по контактна мрежа

Обект № 5. „Доставка на вагони , мотокари, автомобили- 2 500 000 лв. с ДДС.

Цели на поделение „Електроразпределение“:

Контактна мрежа

С изпълнението 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).

Тягови подстанции

Основни видове дейности при осъществяване на предстоящи проекти са:

- Подмяна на съоръженията на тяговите подстанции, изграждане на система за телеуправление.

- Централизирано управление на съоръженията за тягово енергоснабдяване от енергодиспечерите и подобряване оперативността при експлоатация им от съответните енергодиспечерски участъци;
 - Повишаване надеждността на захранване на контактната мрежа, респективно електрическият подвижен състав и осигуряване нормално по ниво напрежение в контактната мрежа, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 50163;
 - Постигане на оперативна съвместимост с Трансевропейската железопътна система, чрез модернизация на тяговите подстанции и електрическият подвижен състав, като съставен елемент на структурна подсистема „Енергия”, в съответствие с изискванията на Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз (Загл. изм. - ДВ, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., бр. 5 от 2012 г.);
 - Повишаване пропускателната способност на съответните жп участъци и създаване предпоставки за по-пълно изпълнение графика за движението на влаковете, изпълнение изискванията по отношение на новия ел. подвижен състав, за поддържане нивото на напрежение в контактната мрежа в строго определени граници;
 - Осигуряване повече време за работа по съоръженията на контактната мрежа от персонала на подрайоните на контактната мрежа;
 - Намаляване вредното влияние върху околната среда, чрез подмяна на съоръженията, съдържащи вредни, отровни и канцерогенни вещества (трансформаторно масло, течен електролит в акумулаторните и кондензаторните батерии и др.);
 - Намаление на персонала, зает с експлоатацията на ТПС, поради безотказната работа на съвременните съоръжения и липсата от възможност за профилактични изпитания (комплексната разпределителна уредба е херметически затворена и съоръженията разположени в нея, не се нуждаят от профилактични изпитания).
- Разходите за планови и аварийни ремонти също ще бъдат силно намалени, поради сигурността, безотказността и дълготрайността на комутационните и измервателни апарати от ново поколение.

4.5. СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК

Железен път и съоръжения

Мястото на железопътната инфраструктура на транспортния пазар в най-голяма степен се определя от състоянието на железния път, а то от своя страна е в изключително пряка зависимост от състоянието на специализираната железопътна механизация за поддържане и ремонт на железния път и съоръженията към него.

НКЖИ разполага с доста широк спектър машини и вагони за технологични нужди: 55 броя моторни влекачи; 45 броя тежка пътна механизация, 9 броя „среден клас” специализирани машини за обслужване на железния път, 225 броя хопердозаторни вагони, 141 броя платформени вагони, 1 брой роторен снегорин, 5 броя машини за възстановяване на инфраструктурата след железопътни произшествия, 1 кариера със съответната техника за производство на инертни материали за железопътната инфраструктура, инсталация за стационарно заваряване на железопътни релси типове UIC 60 и S 49. Това са активи, които се стопанисват, поддържат и ремонтират от ПЖПС.

През 2015 год. беше доставена следната механизация:

Лека механизация – март 2015 год.

- Релсопробивна машина с боркоронка – 51 бр.;
- Преносима траверсопробивна машина – 102 бр.
- Приспособление за захващане на релсовата нишка при теглене – 8 бр.

- Комплект от 4 електрически траверсоподбивни ръчни машини, захранвани от преносим генератор и комплект от 4 електрически траверсоподбивни ръчни машини, захранвани с двигател с вътрешно горене – 8+8 бр.
- Релсошлайфаща машина с накланяне на работния орган – 10 бр.
- Хидравлична дилетажна машина с ръчна помпа за преместване на жп релси на малки разстояния – 8 бр.;
- Дискова релсорезачна машина – 51 бр. (носима машина с независимо задвижване на работния орган посредством двигател с вътрешно горене и предавателна система, осигуряваща прецизно срязване на релсите посредством въртящ се абразивен диск с диаметър 350 мм; със стойка за фиксиране към релсите);
- Ударна гайковертна машина – 51 бр. (носима, завиваща/развиваща машина за свързващи елементи на железния път, с независимо задвижване на работния орган посредством бензинов двигател с вътрешно горене с максимален въртящ момент 1 050 Nm);
- Тирфоногаечна машина – 70 бр. (от двете страни на релсовите нишки (тип 49E1 и 60E1) с функции завиване/развиване на тирфони, болтове и гайки с вертикално, хоризонтално и косо разположение, с въртящи моменти максимални на бавен/бърз ход $\geq 950/350$ Nm и минимални на бавен/бърз ход $\geq 200/130$ Nm).

Механизация „среден клас“ – април 2015

- Мултифункционален багер „Атлас“ 1604 ZW за автомобилен и релсов път – 2 бр. (пробиване на отвори за стълбовете на КМ, почистване на габарита от растителност, прокопаване на отводнителни канавки, смяна на траверси при локални ремонти);

Тежка механизация – ноември 2015 г.

- РССМ тип „дуоматик“ с непрекъснато действие модел: 09 32 CSM – 1 бр. (с функции подбиване, нивелиране и рихтоване на железен път, позволяващ скорост до 200 км/ч; производителност 2 000 траверса/час)

В реализация е договор за доставка на 5 бр. нови жп моторни влекачи с товарна платформа и краново устройство модел: АДМ 1.3СМ;

Въпреки закупуването на нова механизация сегашното, повече от „сложно“ техническо състояние на съществуващата специализирана механизация е свързано преди всичко с нейната доста напреднала „възраст“ – дори доставените по Оздравителната програма на „БДЖ“ (в края на 90-те години на миналия век) машини, са в експлоатация вече четиринадесет и повече години. С най-много проблеми е експлоатацията на моторните влекачи в железопътните секции, които работят много интензивно от началото на 70-те години на миналия век. За развитите железопътни инфраструктури в Централна и Западна Европа такава възраст на механизацията се счита за „почтена“ и тя, в най-добрия случай, се пренасочва за поддържане само на второстепенни направления. Силно амортизираната техника изисква значителни финансови разходи за доставка на резервни части, ремонтни дейности, ежедневно текущо поддържане, като в годишен размер изразходваните финансови средства достигат над 3 милиона лева. Наличната техника не е в състояние да гарантира необходимите технически параметри на железния път за скорости над 120 км/ч.

Аналогично е състоянието и с подвижния железопътен състав, автомобилната и транспортна техника. Възрастта им е над 35÷40 години. Годишните разходи за доставка на резервни части, ремонтни дейности и поддържане на тази технологично необходима техника възлизат на над 2,0 милиона лева.

За поддържане в техническо състояние на специализираните железопътни машини, технологично необходимия подвижен железопътен състав и автомобилния парк съгласно действащата нормативна база, през 2016 година предстои да бъдат проведени редица мероприятия:

- Ще се обезпечи доставката на ГСМ;
- Ще се проведе процедура за доставка на 7 броя автобуси /10 – 12 местни/ втора употреба;

След реализацията на посочените по-горе мероприятия, Поделение „Железен път и съоръжения“ ще е в състояние да изпълнява задачите по поддържането и ремонта на железния път и съоръженията във всички участъци от железопътната мрежа, в това число и в модернизирани и рехабилитирани железопътни участъци.

Текущото поддържане и аварийните ремонти на специализираната техника и автомобили ще се реализира със собствени сили и средства.

През 2016 и следващите години, поделение „Железен път и съоръжения“ ще продължи политиката по обновяване на машинния парк и провеждане на процедури по ЗОП за доставка на 5 бр. железопътни влекача „тежък тип“ с мощност 450 – 550 kW, нова лека и средна механизация, автобуси 10 – 12 местни, автомобили с висока проходимост, както и обновяване на специализираната железопътна механизация за ремонт и поддържане на железния път.

Дългият период на експлоатация и ограничените финансови ресурси, както и това, че разходите за поддържане и ремонт на машините и подвижния железопътен състав **не са нараствали пропорционално на срока на тяхната експлоатация**, са основните причини за необходимостта от значителен финансов ресурс за поддържане в техническо състояние на съществуващата механизация.

Енергетика

I. Състояние на специализираната релсова механизация.

Паркът от специализирани машини за поддържане и ремонт на контактната мрежа е 76 броя. Само 18 броя от тях са с експлоатационен срок до 14 години. Останалите 58 броя РСМ са на възраст между 30 и 50 години в експлоатация.

Релсовите самоходни специализирани машини са в относително задоволително добро техническо състояние и поддържането им се извършва в съответствие с нормативните актове на НКЖИ и Наредба 58.

Има одобрена годишна програма за извършване на технически прегледи и средни ремонти на РСМ. Техническите прегледи се извършват редовно, в съответствие с изискванията на инструкциите за поддържане на РСМ на НКЖИ.

Средните ремонти на РСМ не се изпълняват съгласно годишната програма за ремонт, поради изискването, че те се извършват само от сертифицирано лице отговорно за поддръжката за четвърто и пето ниво. НКЖИ е сертифицирано лице за поддръжка за първо, второ и трето ниво.

Сключи се рамково споразумение за извършване на средни/капитални и аварийни ремонти на РСМ, самостоятелни ремонти на възли и агрегати от РСМ.

Най-голям е броят на повредите по трансмисията (задвигването) на релсовите машини. Наложителна е замяната на част от остарелия машинен парк чрез доставка на съвременни специализирани релсови машини.

II. Състояние на експлоатационния автомобилен парк.

Всички специализирани автомобили и автомобили с общо предназначение се поддържат в добро техническо състояние и редовно се извършват годишни технически прегледи, сезонното им обслужване и подготовката им за експлоатация при зимни условия, със зареждане с антифриз, смяна на гумите и осигуряване на акумулатори.

Има необходимост от закупуване на нови специализирани автомобили, осигуряващи по-голяма мобилност и сигурност на групите за отстраняване на аварии по контактната мрежа, тяговите подстанции и релсовите специализирани машини.

Разкатъчните вагони в поделение „Електроразпределение“ са в експлоатация от 1960 г. Конструкцията и ходовата им част са остарели технически и е трудно, а за някои възли от тях е и невъзможна тяхната поддръжка и ремонт. Монтираното на тях оборудване се състои само от стойки за макарите с контактен проводник, не е автоматизирано, с ниска и трудоемка производителност.

От така направения кратък обзор на състоянието на механизацията в поделение „Електроразпределение“ и с оглед на неговите функции и предстояща дейност е необходимо в краткосрочен период да се извърши следното:

1. Доставка на 18 нови релсови самоходни специализирани машини за ремонт и поддръжка на контактната мрежа.
2. Доставка на 2 бр. разкатъчни вагона.
3. Доставка на 3 бр. аварийни автомобили с възможност за движение на двоен ход (шосе-железен път) оборудвани с работилница, подвижна работна площадка и кран.
4. Доставка на 1 бр. товарен бордови автомобил с кран.

Сигнализация и телекомуникации

Състоянието на специализираната механизация и експлоатационния автомобилен парк, с които разполагат експлоатационните звена на ПСТ, е показано в *Таблица №2*:

Таблица №2 *Справка за моторните превозни средства по видове на ПСТ за 2015 г.*

/в брой/

Вид МПС	Наличен автомобилен парк	в това число:		
		В движение	в това число:	
			в добро състояние	силно амортизирани
Експлоатационни автомобили	96	93	78	15
Багери	7	6	6	1
Мото- и електрокари	8	7	0	7
Товарни автомобили с кран	7	7	3	4
Лабораторни автомобили	6	6	5	1
Общо МПС	124	119	92	28

От горната таблица се вижда, че от общо 124 бр. моторни превозни средства (МПС), 33 броя са в лошо състояние или 27% от наличния автомобилен парк (в т.ч. 5 бр. не са в движение, а 28 бр. са силно амортизирани и поради непрекъснатия риск от повреда почти не се използват). Близко 20% от аварийните коли са морално и физически остарели, въпреки доставката през месец юни 2008 година на 21 броя и през месец април 2013 г. на 9 броя специализирани автомобили Форд Рейнджър с висока проходимост. В началото на 2015 г. за нуждите на поделението бяха закупени 3 бр. нови багери. От наличните 8 бр. мото- и електрокари, които са в експлоатация близо 30 години, 7 бр. са силно амортизирани, а 1 бр. не е в движение.

В дългосрочната инвестиционната програма на Поделението са разчетени средства за закупуване на лабораторни автомобили, окомплектовани с измервателна апаратура за лаборатории от вид „В“, 3 броя товарни автомобили с кран, 9 броя специализирани автомобили с висока проходимост и 3 броя мотокари/електрокари.

С подновяването на автомобилния парк мобилните групи ще се придвижват по-бързо за изпълнение ежедневните задължения по профилактика и за своевременно отстраняване на повреди и аварии.

Очакван ефект:

С доставката на съвременни аварийно-ремонтни автомобили се очаква постигане на:

- Бързо придвижване до труднодостъпните и отдалечени места
- Намаляване времето за отстраняване на възникналите аварии и извършването на ремонтните работи
- Увеличаване на ефективното работно време на персонала, повишаване производителността на труда и намаляване на непроизводителните престои
- Повишаване качеството при работа по отстраняването на повредите, чрез използване на необходимата резервна техника, базирана на автомобилите
- Гарантиране на висока степен на безопасност на железопътните превози
- Намаляване разхода за горива и ремонтни работи на автомобилния парк.

4.6. СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД

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

Строителството основно включва подмяна на 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.

Ремонтирането на сградния фонд ще допринесе за подобряване обслужването и увеличаване броя на пътниците, подобряване условията на труд, санитарно-хигиенните норми, осигуряване на достъпност на лица с намалена подвижност (ЛНП), сградите да отговарят на изискванията за енергийна ефективност и привеждането им в съответствие с европейските директиви.

4.7. МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА

След получаване на мотивираното становище на ЕК – 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 НК ЖИ 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. Въпреки това, се наложи НКЖИ да потърси помощ от ЕИБ чрез УО на ОПТ и беше подписан договор за изготвяне на друга нова Методика за формиране на инфраструктурните такси. Договорът е приключил в края на 2015 г., но все още не е в изпълнение. Консултантът по договора изготви препоръки за нов режим на таксуване за достъп и използване на националната железопътна мрежа в България, който да бъде въведен от НКЖИ. Новият режим на таксуване е в съответствие с новото законодателство на ЕС (Директива 2012/34/ЕС и Регламента за изпълнение 2015/909/ЕС за железопътния сектор).

В резултат от изпълнението на една от дейностите по приключилия проекта е изготвен План за действие свързани с въвеждането и прилагането на новата тарифна политика.

Планът за действие е представен като таблица (2D-матрица), изброяваща дейностите и предоставяща информация за всяка от тях. Дейностите могат да бъдат обособени в четири основни категории:

- Дейности свързани с уреждане на правни въпроси: нуждата от транспониране на новата Директива 2012/34/ЕС в българското законодателство преди м. юни 2015 г., необходимост да се вземе под внимание Регламентът за изпълнение, изготвен от Европейската Комисия по отношение на начините на изчисление на разходите, които директно произтичат вследствие на движение на влаковете по железопътната инфраструктура.
- Дейности от страна на ръководството на НКЖИ: предприемане на действия за попълване на липсващата информация с оглед прилагане на новата методика за изчисление на инфраструктурните такси за достъп; действия свързани с изготвянето и анализа на показатели за ефективност за осигуряване на възможности за промяна на бизнес плана на компанията.
- Организационни дейности от страна на НКЖИ: възможни действия за промяна на организацията във връзка с определянето на новата тарифна политика, особено във връзка с разработването на нова система за отчитане на разходите, заедно с внедряването на система СПУР.
- Дейности от страна на ИАЖА и МТИТС: действия по одобрение на окончателната версия на Регулаторното Ръководство, неговото публикуване и актуализация.

Следващата фигура прави преглед на дефинираните ключови дейности на различните нива за изпълнение:

Държавно ниво:

- Промяна на съществуващото законодателство и регулаторна рамка по отношение на новия режим на таксуване;
- Преглед на нормативната уредба, с оглед осигуряване на съответствие с Директива 2012/34/ЕС
- Изготвяне на необходимите под законови актове и наредби, които следва да се добавят

Ниво НКЖИ:

- Въвеждане на новата система на таксуване;
- Изготвяне на Референтния документ 2018 в съответствие с Директива 2012/34/ЕС;
- Реорганизация, структурни и процедурни промени при необходимост.

Ниво ИАЖА:

- По-пълно разработване на механизма за разглеждане на жалби;
- Разработване на механизъм за контрол на НКЖИ;
- Прецизиране на процедурите и механизма за наблюдение на конкурентоспособността на българския железопътен пазар;
- Проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство;
- Установяване на сътрудничество и правила за обмен на информация с други Регулаторни органи

Фигура 1. Общо описание на действията за всяко отделно ниво

Методиката за формиране на инфраструктурната такса определя таксата за минималния пакет за достъп до железопътната инфраструктура и е въз основа на разходите на НК ЖИ, 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, НК ЖИ 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 за 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:

- 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;

- 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.

5. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ

Развитието, модернизацията, поддържането и ремонта на железопътната инфраструктура е сложен и дълъг процес, който зависи както от организацията на работата, така от осигуреното финансиране. Размерът на финансирането се определя в рамките на дългосрочен договор между държавата, представлявана от Министъра на финансите и от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията – от една страна и НКЖИ – от друга. Необходимите средства за възстановяване и поддържане на железопътната инфраструктура и превръщането ѝ в модерна и привлекателна за пътниците и превозвачите услуга са значителни.

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.

На основание Договора между Република България и НК ЖИ за 2016 г. общият размер на средствата за инвестиции и текущо поддържане на железопътната инфраструктура на Компанията е 240 000 хил. лв.

Инвестиционен план за 2016 г.

Общото финансиране от страна на Държавния бюджет за 2015 г.:

ФИНАНСИРАНЕ	(лв.)
1. Капиталови трансфери по централен бюджет	105 000 000
2. Средства за текущо поддържане и ремонт	135 000 000
ОБЩО ФИНАНСИРАНЕ	240 000 000

Индикативното разпределение на капиталовите трансфери на база планираното финансиране от страна на Държавата през 2016 г. в размер на 105 000 хил. лв. е, както следва:

КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	(лв.)
§ 5100 Основен ремонт на ДМА	62 182 250
Ремонт на железен път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости (проект 3)	21 186 186
Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства (проект 4)	15 690 000
Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания (проект 20)	4 033 112
Възстановяване на проектни параметри жп линията София – Карлово – Зимница (проект 8)	21 262 952
§ 5200 Придобиване на ДМА	42 817 750
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат – Синдел (проект 7)	7 817 750
Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	35 000 000
Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020	5 000
Съфинансиране на инфраструктурни проекти по "Механизъм за свързана Европа"	5 000
ВСИЧКО КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	105 000 000

Разпределение на капиталовия трансфер по проекти

Капиталовите трансфери за 2016 година на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ са в размер на **105 000 000,00 лева**. За основен ремонт на ДМА по §5100 са разчетени **62 182 250,00 лева**, за придобиване на дълготрайни материални активи §5200 са разчетени **42 817 750,00 лева** и за придобиване на нематериални дълготрайни активи §5300 са **1 800 000,00 лева**.

През 2016 г. капиталовите трансфери ще бъдат изразходвани в следните проекти:

ПРОЕКТ 3: „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости“

Средствата, предвидени за усвояване по проект 3, са в размер **21 186 186,00 лева** с ДДС.

Основната задача през 2016 година е достигане на проектната скорост в участъците, които се ремонтират. С изпълнението на обектите ще се ликвидира за достатъчно дълъг период от време възможността за даване на нови намаления на скоростта, ще се подобри комфорта при пътуване и ще се намалят разходите за текущо поддържане.

За целта ще се изработят работни проекти за изпълнение на ремонтните работи. Ще се извърши подновяване на горното строене на железния път с нови траверси (дървени и стоманобетонни), релси тип 60 и еластично скрепление. Ще се положи безнаставов релсов път в участъците с параметри отговарящи на техническите норми за построяване на безнаставов релсов път. На места ще се извърши пълна подмяна на баластовата призма, а на места пресяване на баластовата призма с допълване с нов баласт. Ще се извърши поправка на железния път в план и профил, съгласно надлъжния профил и репеража. Ще се ремонтират железопътните съоръжения. Ще се заздравят слабите места по земно платно и ще се извърши отводняване в рамките на сервитута на НКЖИ.

Проект № 3 включва следните обособени позиции и видове работи:

Обект № 1. „Възстановяване на проектната скорост в междугарието Курило-Реброво, път № 2 от км 13+294 до км 23+632 с дължина 10338 м, с прилежащи гари: гара Курило – т.п.2 с дължина 980 м и прилежащи стрелки №№ 8, 10, 14, 9 и 3 между стрелки № 10 и № 14 с дължина 46 м, както и между стрелки № 3 и № 9 с дължина 22 м и гара Реброво – т.п.2 с дължина 891 м и прилежащи стрелки № 1 и 2“

Обекта е преходен 2015-2016 година.

Предвидените средства за обекта, които ще бъдат усвоени през 2016 година са в размер на **17 480 186 лева**.

Предвиденият за ремонт участък включва текущ път № 2 с дължина 10 338 м (от начало стрелка № 3 в гара Курило до начало стрелка № 2 в гара Реброво), 3-ти главен коловоз (текущ път № 2) в гара Курило и прилежащите към него стрелки с №№ 8, 10, 14, 9 и 3, парчета между стрелки №№ 10 и 14 с дължина 46 м и между стрелки с №№ 9 и 3 с дължина 22 м и 4-ти главен коловоз (текущ път № 2) в гара Реброво с прилежащите към него стрелки №№ 1 и 2.

Железният път е построен с проектни параметри за скорост на движение на влаковете 70 км/час, но поради влошеното му техническо състояние скоростта е ограничена на 50 км/час. Поради невъзможност със силите на текущото поддържане да се поддържа намалената скорост се наложи извършването на механизирано подновяване на железния път и стрелките в прилежащите гари.

Сключен е договор за изпълнение на строителството № 5091 от 31.07.2015 година с ДЗЗД Консорциум „Железен път 2012 – 2016“ – гр. София на стойност 23 150 975,76 лева с ДДС, като в това число са и 10 % непредвидени разходи от стойността на СМР на стойност 2 100 215,78 лева. Частта на „Железен път и съоръжения“ и частта на „Сигнализация и телекомуникации“, които ще се разплатят по настоящия проект през 2015 и 2016 години възлиза на 21 069 302,82 лева с ДДС, като в това число 19 158 330,03 лв. с ДДС за проектиране и СМР и 1 910 972,79 лв. с ДДС за непредвидени разходи.

След ремонта ще се постигне следния ефект:

- Постигане на проектната скорост от 70 км/час;
- Времетраенето след ремонта ще се намали с 6 минути и 12 секунди, от 16 минути преди ремонта на 9 минути и 48 секунди след ремонта;
- Осигуряване безпрепятствено движение на возилата в междугарието;
- Осигуряване на безопасност на движението на влаковете;
- Подобряване на комфорта на пътуване.

Обект № 2. „Жп надлез на км 1+545 по жп линията Русе-Подкова и реконструкция и удвояване на път II-21 „Русе – о.п. Тутракан – о.п. Силистра от км 0+000 до км 0+293“

Обекта е преходен 2015-2016 година.

Предвидените средства за обекта, които ще бъдат усвоени през 2016 година са в размер на **592 000 лева**.

Нарасналата интензивност на автомобилното движение в района на ГКПП Дунав мост предизвиква сериозни затруднения в пропускателната способност на бул. Тутракан, част от републикански път II-21 Русе-Силистра. Поради габарита на жп надлеза (международна жп линия Русе-Букурещ) непосредствено до пътния възел, разпределящ движението в посоките ГКПП и Румъния, София и Варна, Силистра и Русе – център, се създават предпоставки за възникване на пътно-транспортни произшествия.

С цел осигуряване безопасността на движението в района НК ЖИ финансира през 2013 година изработването на технически проект за изграждане на нов жп надлез на км 1+545 по четвърта железопътна линия Русе-Подкова и реконструкция и удвояване на път II-21 от км 0+000 до км 0+293, както и Доклад за оценка на съответствието на проекта със съществените изисквания на строежите.

Обект № 3. „Укрепване десния скат по посока на движението на жп отсечката от км 137+000 до км 137+600 в междугарието Благоевград-Симитли по 5-та жп линия“.

Обекта е преходен 2015-2016 година.

Предвидените средства за обекта са в размер на **6 064 000 лева**.

На 01.02.2015 г., 12.03.2014 г. и 17.04.2013 г., вследствие на обилни дъждове, бяха активирани свлачищни процеси, намиращи се на км 137+080, вдясно спрямо нарастване километража, от км 137+150 до км 137+165 с дължина 15 м, от км. 137+195 до км. 137+235 с дължина 40 м и от км. 137+390 до км. 137+600 с дължина 210 м, вдясно спрямо нарастване километража на 5-та жп линия в междугарието Благоевград – Симитли, където височината на скатовете е средно от 25 до 35 метра. Свлечените земни маси на места достигнаха до горния ръб на баластовата призма на железния път.

Създадите се обстоятелства застрашиха сигурността на движението на влаковете по 5-та железопътна линия и създадоха опасност от нейното трайно прекъсване, с което можеше да бъде прекъсната железопътната връзка с Република Гърция.

Сключен е договор за изпълнение на строителството № 5166 от 08.10.2015 година с ДЗЗД КОНСОРЦИУМ „ТИП 2012-2016“ гр. София на стойност 6 388 361,26 лева с ДДС.

С изпълнението на ремонта, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като осигурява:

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за **безопасност, надеждност и сигурност**, гарантиращи надеждна експлоатация;
- **Скоростни условия**, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете. Завишаване на скоростите от намалени до проектни;
- **Капацитет на графика**, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа. Повишаване на пропускателната способност в участъците;
- **Комфорт** на пътуване за запазване и привличане на клиенти. Намаляване на шум от новоизградения безнаставов релсов път.

Обект № 4. „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Змейово-Стара Загора от км 239+400 до км 252+325 с обща дължина 12925 м по 4-та жп линия“.

Предвидените средства за обекта са в размер на 50 000 лева.

Железопътната линия в междугарието Змейово – Стара Загора пресича Средна Гора. По тази причина в по-голямата част от трасето преобладават големи наклони на нивелетата на железния път (достигащи до 25 %) и криви с малки радиуси (< 300 м.).

Железният път е наставов, с релси тип S49, положен на следните траверси:

- от км. 239+400 до км. 245+750 – дървени траверси със скрепление марка „К“;
- от км. 245+750 до км. 252+325 – стоманобетонни траверси СТ4 и скрепление ПАК68.

За последен път междугарието е подновявано през 1983 година, а среден ремонт е извършван през 1992 година.

На много места в междугарието железният път преминава през скални траншеи с голяма височина. Скалите са изградени от метаморфни протерозойски и палеозойски скали, пясъчници, мезозойски варовици, андезити. От вибрациите на подвижния състав и разнородната структура на откосите в скалите са се образували ясно изразени руптури. Поради въздействието на природните фактори (вода, лед, слънце, вятър) и изразената напуканост се наблюдава изветряване на скалите, което води до самоволно падане на по-големи или по-малки късове. Поради трудните теренни условия при изграждането на жп. линията на много места няма банкети. Въпреки ежегодното почистване на канавките в траншеите с багер НІАВ, те непрекъснато се запълват със свлечената земно-скална маса, което води и до закалване на баластовата призма поради невъзможност от отводняване.

В междугарието има три пешеходни пътеки и един прелез – на км. 248+785, чиято настилка е изградена от дървени траверси и е в изключително лошо състояние. Прелезът е съоръжен с автоматични бариери.

Интензивното движение на влаковете в междугарието, както и трудно достъпните места (на много места достъп до железния път е единствено с РССМ) допълнително ограничават възможностите за извършване дейностите по текущото поддържане.

На 9.07.2013 година в 8:15 часа дерайлира локомотив от влак 80612 на км. 242+050 с първата колоос като нанася щета на 1000 броя стегателни комплекти. На 14.01.2014 година в 19:08 дерайлира с първата талига вагон от състава на влак 80611, пълен с оловен концентрат дерайлира, на км. 242+015. Влакът спира на км. 239+740 (преди входен сигнал на гара Змейово вследствие скъсан тракционен прът). В следствие движението си по траверсите са разрушени стоманобетонни траверси СТ4, дървени траверси, стегателни комплекти и са счупени 12 броя релси в продължение на 2 415 м. Движението е възстановено на 17.01.2014 г. от 15:50 часа със скорост по книжка разписание.

Очакван ефект от изпълнението на строително-ремонтните работи:

Изпълнението на необходимите строително-ремонтни работи по подновяване на железния път в междугарието ще бъде възложено чрез инженеринг (проектиране и изграждане), с цел избиране на изпълнител, предложил най-ефективно (икономически и технически) проектно решение и изпълнение за сключване на конкретен договор, съгласно Рамково споразумение № 4344 от 07.05.2013 г., позиция № 1 „Ремонт на железния път и съоръженията към него”.

Целта на строително-ремонтните работи е постигане на висока сигурност на влаковото движение и осигуряване на условия за безопасна експлоатационна работа, подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция, понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията и осигуряване на по-добър комфорт и сигурност на пътуване.

ПРОЕКТ 4: „Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства“

Средствата, предвидени за усвояване по проект 4, са в размер на 15 690 000 лева.

Обект № 1. „Пресъоръжаване на ръчни бариери с автоматични прелезни устройства. Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства“.

Обектът е преходен 2016-2017 г.

Предвидените средства за обекта са в размер на 2 519 031,74 лева.

Обектът предвижда проектиране, изграждане и пресъоръжаване на 20 броя прелеза. За охраната на прелезите на междугарие, съоръжени с ръчни бариери, управлявани от прелезопазач се разчита единствено на субективния фактор. Подава се разпореждане от дежурния ръководител движение в една от съседните гари към прелезопазача за своевременно затваряне на прелеза преди изпращане на влака, като време, през което прелезът е затворен е твърде голямо.

Като резултат се обостря търпението на водачите на пътни превозни средства и често се стига до конфликти. Има случаи и на преминаване на ППС през прелез в междугарие с ръчни бариери при спуснати бариерни греди. Статистиката показва, че произшествията с най-много смъртни случаи са станали на такива прелези.

Освен гореизложеното, разходите за охрана на тези прелези са от 5 до 8 пъти по-големи от разходите за прелезите, съоръжени с автоматични прелезни устройства /АПУ/.

Тези неблагоприятни ситуации, с критично ниво на риск могат да бъдат избегнати с реализирането на обекта, както и с изпълнението на програмата за модернизация на процеса на управление на железопътния трафик. С изпълнението му ще се намалят около 100 служители на поделение УДВК – прелезопазачи.

Обект № 2. „Инженеринг, реконструкция и модернизация на телефонна кабелна мрежа и апаратура в НКЖИ по обособени позиции“ в участък Червен бряг - Левски; участък Левски -Горна Оряховица, Бутово-Недан; участък Горна Оряховица - Бяла.

Обектът е преходен 2015-2017 г.

Предвидените средства за обекта са в размер на 4 000 000,00 лева.

Поради многобройните кражби и с цел да се избегне скъпото възстановяване на медни кабели се налага полагането на оптичен кабел, които не е такъв обект на посегателства като медния. С изпълнението на обекта ще се осигурят качествено нови телекомуникационни връзки и осигурително оборудване в съответствие с най-новите тенденции в развитието на телекомуникационната и осигурителна техника. С изграждането на оптична преносна среда, ще се подготви бъдещо въвеждане в действие на GSM-R, както и изискванията на българските железници за дълъг период от време, осигурявайки управлението и обслужването на влаковете, административното и оперативно ръководство на гарите и звената на НКЖИ, БДЖ ЕАД и частните ж. п. оператори. Обектът има за цел да осигури всички необходими по наредби и правилници телекомуникационни връзки и подsigури работата на системите за осигурителна техника, използвайки модерните съвременни достижения и тенденции в развитието на телекомуникационната техника и оптичните кабелни технологии. Ще се постигне гарантирано качество на телекомуникационните връзки, както и изключително висока надеждност на тяхната работа.

Обект № 3. „Рехабилитация на съоръженията на осигурителната техника в жп участъка Златица-Карлово, свързана с подмяна релсови вериги с броячи на оси в гарите Златица, Пирдоп, Христо Даново и Сопот; подмяна пулт-табла, токозахранващи стативи и преустройство на схеми за управление на входни сигнали във всички гари от

участъка; пресъоръжаване на 7 бр. АПУ и съоръжаване на 5 бр. междугария с автоматични блокировки без проходни сигнали с броячи на оси.” Обектът е преходен 2016-2017 година.

Предвидените средства за обекта са в размер на **4 158 000,00 лева**.

Устройствата на ОТ в участъка Златица – Карлово са на предела на експлоатационният си капацитет. Експлоатацията на тези устройства е от 1968 г. Поддържането в изправност на съоръженията е силно затруднено поради факта, че липсват резервни части, които са спрени от производство. Зачестиха проблемите със захранващия далекопровод 6кV/75Hz както по гарите от участъка, а така също и със сигналните точки на автоматичната блокировка с проходни сигнали. С реализацията на обекта ще се увеличи надеждната и безопасна работа на устройствата на ОТ в участъка.

Обект № 4. „Доставка на токоизправители и акумулаторни батерии (ТИ и АБ) – по обособени позиции”.

Предвидените средства за обекта са в размер на **442 000,00 лева**.

Токоизправителите и акумулаторните батерии са неделима част от токозахранването на гаровите централизации и телекомуникационните съоръжения. На много места същите са с понижени технически параметри, поради дългогодишната им експлоатация. С подмяната на старите токоизправители и акумулаторни батерии с нови, ще се повиши надеждната работа на гаровите централизации и качеството на телекомуникационните връзки.

Обект № 5. „Доставка на кабели, кабелна арматура и аксесоари“ – по обособени позиции.

Предвидените средства за обекта са в размер на **91 568,26 лева**.

Многобройните кражби по кабелите на ОТ, ТК и ЕС доведе до занижаване на проектните им параметри. За тяхното възстановяване е необходима доставка на различни по тип сигнални кабели, кабели за ТК и кабели средно напрежение и ниско напрежение. Възстановяване параметрите на кабелите е крайно необходимо, имайки в предвид отговорността на тяхното действие, гарантиращо безопасността на влаковото движение. Доставката на необходимото количество кабели и кабелна арматура за ТК и кабели за ОТ ще обезпечи възстановяване на нормалната експлоатационна годност на основните кабелни линии, отстраняване на “временните връзки”, подмяна на съществуващи кабели с най-силно влошени параметри, подмяната на някои маслени кабели полагани през 70-те години в резултат на което ще бъде гарантирана безопасността на движението на влаковете и маневрената дейност в железопътния транспорт.

Обект № 6. „Пресъоръжаване на 5 бр. АПУ и автоблокировка Христо Даново-Сопот” – по обособени позиции. Обектът е преходен 2015-2016 година.

Предвидените средства за обекта са в размер на **472 000,00 лева**.

Реализацията на обект: „Пресъоръжаване на 5 бр. АПУ и автоблокировка Христо Даново - Сопот“ е във връзка със заявеното намерение на Поделение УДВК за закриване на гара Иганово и ремонт на железния път от Христо Даново до Сопот по програма на отдел ИПНФ. Заменя се автоматичната блокировка с проходни сигнали с автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси и се пресъоръжават 5 броя АПУ съгласно изискванията на Наредба 4. Изпълнението на обекта ще подобри състоянието на осигурителната техника в

участъка гара Христо Даново – гара Сопот и като цяло ще се повиши безопасността на движението на влаковете.

Обект № 7. „Проектиране, доставка и монтаж на българска маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) във възел Дупница“. Обектът е преходен 2016-2019 година.

Предвидените средства за обекта са в размер на **3 060 000,00 лева**.

С изпълнението на обекта възел Дупница ще бъде съоръжен със съвременна българска маршрутно-компютърна централизация, с което ще се повиши многократно безопасността на влаковата и маневрена дейност в участъка. Ще се намалят и експлоатационните разходи, свързани с намаляването на персонала с около 50 души.

Обект № 8. „Доставка на резервни части за броячи на оси“ – по обособени позиции.

Предвидените средства за обекта са в размер на **350 000,00 лева**.

В резултат на неблагоприятни метеорологични условия / гръмотевици или бури/ се стига до дефектиране на основните модули на системата на броячите на оси и възниква необходимостта от подмяната им с нови такива. С доставката ще се осигурят резервни части за БО, които ще покрият липсата на такива, особено за тези които са елементи на системата за сигнализация в гари, изградени с финансови средства от Програма ФАР – транс гранично сътрудничество.

Обект № 9. „Проектиране, доставка и инсталация на апаратура за система за мониторинг на маршрутно-релейна централизация гара Радомир“. Обектът е преходен 2015-2016 година.

Предвидените средства за обекта са в размер на **73 200,00 лева**.

При възникване на повреда на гаровата централизация и при неправилни действия на ръководител движение, може да се стигне до опасна ситуация, свързана с безопасността на движение на влакове. С изграждането на мониторинг на МРЦ в гара Радомир ще се записва всяко действие на дежурния оператор, както и показанията на светосхемното табло.

Обект № 10. „Доставка на светофорни лампи“

Предвидените средства за обекта са в размер на **79 200,00 лева**.

Поради неблагоприятните метеорологични условия, на които са изложени светофорите, стареене на материала, повреждания и посегателства от страна на външни лица възниква необходимостта от осигуряване със светофорни лампи. С доставката на лампи за светофорите ще се подменят лампите с провиснала нишка, което ще доведе до значително подобряване на видимостта на сигналите.

Обект № 11. „Инженеринг на осигурителна техника РП Доростол“ – по обособени позиции.

Обектът е преходен 2014-2016 година.

Предвидените средства за обекта са в размер на **40 000,00 лева**.

Разделният пост Доростол е съоръжен с механична осигурителна техника. С изпълнението на обекта ще се премахне тази морално и техническа остаряла техника, като външните съоръжения бъдат включени към МРЦ Русе-запад, като прилежащите междугария ще бъдат осигурени с безсигнална блокировка с броячи на оси. С предложението се повишава

сигурността на влаковото движение, премахва се субективният фактор и се намалява със 7 броя експлоатационния персонал на поделение УДВК – дежурни ръководители и стрелочници.

Обект № 12. „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в НКЖИ в участъка Горна Оряховица-Каспичан и участък Радомир-Благоевград“ – по обособени позиции.

Обектът е преходен 2016-2018 година.

Предвидените средства за обекта са в размер на **405 000,00 лева.**

Съществуващата телекомуникационна мрежа на НКЖИ се базира на медни магистрални съобщителни кабели, които са с понижени параметри и множество повреди. В експлоатация са от над 40 години и реално са на границата на техният експлоатационен ресурс. Същите са без никакви възможности и капацитет за предоставяне на съвременни телекомуникационни услуги.

Морално и физически остарели са и аналоговите ВЧ системи за пренос. Същите са с изчерпан експлоатационен ресурс, нямат възможности за модернизиране и разпирение. Не отговарят на съвременното актуално състояние на телекомуникациите и настоящите цифрови технологии, а също така са с недостатъчен капацитет да посрещнат нарастващите нужди от транспортен пренос на глас и данни.

Силно амортизираните гарови концентратори, използвани за оперативни връзки на дежурните ръководители по движението в гарите са със значителен брой повреждащи се и износени контактни елементи от непрекъсната експлоатация. Нямат възможност за организиране и осигуряване на качествени и надеждни връзки по съвременните стандарти.

Обектът предвижда доставка, инсталиране и пускане в действие на оптичен кабел с капацитет 36 одномодови оптични влакна, монтиран на стълбовете на контактната мрежа, както и изграждане на цифрова система за пренос SDH, съответното мултиплексно оборудване за достъп MUX, гарови концентратори за връзки на дежурните ръководители, по втора жп линия в участъка Горна Оряховица - Каспичан” и по пета жп линия в участъка Радомир – Благоевград.

ПРОЕКТ 7: „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат – Синдел”

Средствата, предвидени за проекта за 2016 г., са в размер на **7 817 750 лв** и са разпределени по следния начин:

Същите са разпределени в следните обекти:

Обект № 1. „Жп тунел №1 в участъка Лозарево-Прилеп от км 18+663 до км 23+108“

Предвидените средства за обекта са в размер на **60 000,00 лева.**

Обектът е преходен от 2013 година. Строителните работи по изграждане на тунелната конструкция са преустановени. С цел контрол на състоянието на тунелната конструкция, за 2014 година са предвидени геодезически измервания в жп Тунел 1, с които се цели гарантиране сигурността и наблюдаване за евентуални деформации и преодоляване на последствията от тях. Плануваните измерванията са два пъти месечно. В рамките на авторския

надзор и на основание данните от измерванията, в НКЖИ се внася доклад за техническото състояние на тунелната конструкция.

Обект № 2. „Ремонт на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в участъка Подвис-Прилеп от км 25+185 до км 29+595 с дължина 4 410 м по 3-та главна жп линия“.

Обектът е преходен 2015-2016 година.

Предвидените средства за обекта са в размер на **3 776 472,00 лева**.

Реализацията на обекта е наложителна поради лошото техническо състояние на железопътната инфраструктура в цитираните участъци /намалена скорост на движение на подвижния състав от проектната скорост 85 км/ч на 40 км/ч, предписанията на контролните органи и осигуряването на безопасност на влаковото движение.

Ефектът от изпълнението на обекта е:

- Увеличаване на пропускателната способност, чрез изграждането на двойна жп линия;
- Достигане на проектната скорост на движение на влаковете за цитираните участъци;
- Намаляване на времепътуването;
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция;
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.
- Подобрените експлоатационни характеристики на цитираните участъци се постигат чрез монтирането на по-нова конструкция на горно строене на железния път и избягване на слаби места в земното легло по съществуващото трасе, направа на нови и ремонт на съществуващите отводнителни съоръжения.

Обект № 3. „Ремонт на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в участъка Люляково-Дъскотна от км 47+251 до км 57+668 с дължина 10417 м по 3-та главна жп линия“.

Обектът е преходен 2016-2017 година.

Предвидените средства за обекта са в размер на **3 981 278,00 лева**.

Реализацията на обекта е наложителна поради лошото техническо състояние на железопътната инфраструктура в цитираните участъци /намалена скорост на движение на подвижния състав от проектната скорост 85 км/ч на 40 км/ч, предписанията на контролните органи и осигуряването на безопасност на влаковото движение.

Ефектът от изпълнението на обекта е:

- Увеличаване на пропускателната способност, чрез изграждането на двойна жп линия;
- Достигане на проектната скорост на движение на влаковете за цитираните участъци;
- Намаляване на времепътуването;
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция;
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.
- Подобрените експлоатационни характеристики на цитираните участъци се постигат чрез монтирането на по-нова конструкция на горно строене на железния път и избягване на

слаби места в земното легло по съществуващото трасе, направа на нови и ремонт на съществуващите отводнителни съоръжения.

ПРОЕКТ 8: „Възстановяване на проектни параметри на жп линията София – Карлово – Зимница”

Средствата, предвидени за проекта за 2016 г., са в размер на 21 262 952 лв. и са разпределени по следния начин:

Обект № 1. „Рехабилитация на жп изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Клисурска-гара Христо Даново от км 116+525 до км 130+009 с обща дължина 13484 м“.

Обектът е преходен 2015-2016 г.

Предвидените средства за обекта са в размер на 13 136 201,00 лева.

Междугарието Клисурска – Христо Даново е построено като единична жп линия между гара Клисурска с ос приемно здание на км. 116+117.00 и гара Христо Даново с ос приемно здание на км. 130+439.00 по Трета жп линия София – Варна.

При измерване на железния път с пътеизмерителна мотриса са отчетени множество неизправности от висока степен.

Горното строене е тип 49 кг/м върху стоманобетонни и дървени траверси.

Релсотраверсовата скара не отговаря на нормите за скорост от 100 км/ч. Състоянието на железния път по ос и ниво, не отговаря на техническите норми за устройство и поддържане на горното строене на железния път. Съгласно инженерно-геоложките проучвания и направения оглед на място се установи, че носимоспособността на земната основа не е достатъчна. Не е добро и отводняването по цялата дължина на участъка, като болшинството от отводнителните съоръжения не функционират.

Въпреки усилията на експлоатационния персонал на НКЖИ да поддържа железния път съгласно техническите норми за устройството и поддържането на горното строене на железния път, състоянието му непрекъснато се влошава.

Нарушен е междуремонтният цикъл на участъка. Последните ремонтни работи са изпълнени с материали 2-ра употреба в края на осемдесетте години на миналия век.

Поради влошеното техническо състояние на железния път, с цел гарантиране на плавност на движението на возилата и сигурност на влаковото движение, скоростта от проектна 100 км/ч в момента е намалена на 90 км/ч в участъка от гара Клисурска до сп. Розино и на 70 км/ч в участъка от сп. Розино до гара Христо Даново.

Към настоящия момент със силите на текущото поддържане не може да се осигури безопасността на движение на железопътните возила, което налага да се извърши основен ремонт в участъка, или ще се наложи скоростта да се намали на 25 км/час, което ще доведе до нарушаване на графика на движение на влаковете.

С изпълнението на обекта ще се възстанови проектната скорост на движение на влаковете, респективно ще бъде намалено време пътуването в междугарието и ще се премахне вероятността от нарушаване на графика за движение на влаковете.

Обект № 2. “Рехабилитация на жп изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Стряма-гара Клисурска от км 107+200 до км 111+070 с обща дължина 3870 м“.

Обектът е преходен 2016-2017 година.

Предвидените средства за обекта са в размер на **3 778 569,00 лева**.

Междугарието Стряма-Клисура е построено като единична жп линия между гара Стряма с ос приемно здание на км 106+987,39 и гара Клисура с ос приемно здание на км 116+117 по трета жп линия София-Варна.

В междугарието има шест тунела, като пет от тях попадат в участъка за ремонт. Това са тунели № 8 с дължина 227 м, № 10 с дължина 574 м, № 11 с дължина 237 м, № 12 с дължина 293 м и № 13 с дължина 568 м.

Поради влошеното техническо състояние на железния път, с цел гарантиране на плавност на движението на возилата и сигурността на влаковото движение, скоростта от проектната 85 км/час в момента е намалена на 60 км/час.

Обект № 3. „Рехабилитация на жп изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Стряма-гара Клисура от км 113+005 до км 115+729 с обща дължина 2724 м“.

Обектът е преходен 2016-2017 година.

Предвидените средства за обекта са в размер на **4 348 182 лева**.

С изпълнението на поръчката в междугарието Стряма – Клисура по 3-та жп линия, ще се възстанови движението на возилата със скорост по книжка разписание, ще се отстранят предпоставките за възникване на аварии и катастрофи и ще се повиши сигурността и безопасността на движението на возилата.

ПРОЕКТ 20: „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания“

За проекта през 2016 г. са разчетени **4 033 112 лв.**

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, стрелкови кабинки и др. Голяма част от сградите са построени преди 1980 г. Необходимо е да се подобри обслужването, условията на труд, санитарно-хигиенните норми, да се осигури достъпност на лица с намалена подвижност, сградите да отговарят на изискванията за енергийна ефективност и привеждането им в съответствие с европейските директиви.

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.

За 2016 година е предвидено довършването на преходните обекти от 2015 год., а именно: „Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Сливен“, „Рехабилитация на "Цех за смяна на талиги - висока и ниска част" Фериботен комплекс Варна“, „Ремонт приемно здание и вертикална планировка жп гара Трапезица“ и „Ремонт сграда ПВЦ Кюстендил“.

С извършване на ремонтните 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.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.

Средствата предвидени за 2016 година са в размер на **35 000 000** лева.

С ПМС № 271/06.10.2015 година (обн. В ДВ бр. 78 от 09.10.2015 г.) са одобрени допълнителни плащания от централния бюджет по бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за 2015 година за приключване на инвестиционни проекти на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ по Оперативна програма „Транспорт 2007-2013 г.“ в размер на 110 000 хил. лева. Средствата са предоставени като временна безлихвена финансова помощ, подлежаща на възстановяване. След определяне на одобрените средства по ОПТ от УО, ще бъде изготвен проект на ПМС за необходимите средства по приключване на проектите от ОПТ през 2016 г.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020

Средствата предвидени за 2016 година са в размер на **5 000** лева.

Средствата за проекти по ОПТТИ са необходими за разплащане на съпътстващи такси.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на бенефициента НКЖИ по проекти по Оперативни програми

Средствата предвидени за 2016 година са в размер на **5 000** лева.

Средствата за проекти по Механизъм за свързване на Европа са необходими за разплащане на съпътстващи такси.

5.1. ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА НК ЖИ ЗА УЧАСТИЕ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ

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, поддръжане 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 поддръжане, 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, както и чрез реализирането на проект за техническа помощ по Механизма за свързване на Европа „По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания“, който цели да се повиши административния капацитет и експертния потенциал на компанията при управление на финансираните от ЕСИФ железопътни проекти.

- **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 европейската 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.

5.2. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

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

За постигането на тази стратегическа цел от първостепенна важност е осигуряването на финансови ресурси за изпълнение 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 София-Пловдив;
- Модернизация на жп линия Пловдив – Бургас;
- Модернизация на железопътната линия Русе – Димитровград;
- Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир - Гюешево;
- Модернизация на железопътната линия Радомир – Кулата.
- Модернизация на железопътната линия Видин – София.

Балансирано и взаимно обвързано развитие на отделните видове транспорт

Принципите за равнопоставеност между различните видове транспорт и особено загрижеността за околната среда трябва да бъдат спазвани при инвестирането в транспорта. Инвестициите следва да бъдат пренасочени към по-устойчиви и екологични видове транспорт по линия на 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“. Приключила е подготовката за изграждане на интермодален терминал в Северен Централен район на планиране в България – Русе и предстои стартиране на строителството на терминала чрез реализирането на проект „Изграждане на интермодален терминал Русе“ по ПО 3 на ОПТТИ 2014-2020 г.

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 осигуряване и гарантиране на инвестициите.

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

Съответствие на програмата с проблемите на околната среда

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

- Стимулиране 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
- Стимулиране използването на комбиниран транспорт чрез реконструкция и строителство на нови терминали за комбиниран транспорт
- Модернизация на железопътната инфраструктура по направленията на Трансевропейската железопътна мрежа, като стремежът е постигане на скорости до 160 км/ч. за пътническите влакове и до 120 км/ч. за товарните влакове по направленията: София – Пловдив; Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граници; София – Драгоман
- 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 времепътването на контейнерните превози с 30%, вкл. намаляване на престоите при граничните преходи
- Повишаване на качеството, сигурността и безопасността на комбинираните превози
- Възможности за развитие на бизнеса, свързан с интермодалните превози в районите на интермодалните терминали
- Намаляване на товарния трафик на големи товарни автомобили в централните градски зони чрез промяна на съществуващите транспортни схеми
- Намаляване на рисковете от транспортни инциденти
- Осигуряване на нови работни места в районите на интермодалните терминали.

5.3. ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

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

Изпълнението на заложените цели за рехабилитация и ново строителство на железопътната инфраструктура през 2016 г. и на инвестиционните инфраструктурни проекти ще бъде следното*:

Проект „Реконструкция и електрификация на жп линия Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граница и оптимизиране на трасето за скорост 160 км/ч.“

За изпълнението на проекта са сключени следните основни договори:

✓ Договор от 14.06.2005 г. за „**Строителство на железен път и електрификация за Фаза I на проекта: Крумово – Първомай**” с изпълнител Terna S.A. (Гърция).

Обща стойност на договора – 109 228 918,00 евро (променена с Допълнително споразумение № 4/ 28.03.2012 г.)

Усвоени средства – 109 228 918,00 евро, % на усвояване – 100 %.

✓ Договор от 05.09.2007 г. за „**Строителство на железен път и електрификация за Фаза II на проекта: Първомай – Свиленград – турска/гръцка граница**” с изпълнител „АСТАЛДИ” (Италия).

Обща стойност на договора – 68 000 000 евро (променена с Допълнително споразумение № 1/29.11.2010 г.)

Усвоени средства – 67 940 000,00 евро, % на усвояване – 99.12%.

✓ Договор от 05 септември 2007 г. за „**Изграждане на системи за сигнализация, телекомуникации и SCADA за цялата линия**” с изпълнител Консорциум между „Талес рейл сигналинг солушънз” (Австрия) и „Алкател Лусент”, Румъния. Обща стойност на

* Информацията за изпълнение на проектите с европейско съфинансиране е актуална към 30.09.2015 г.

договора - 45 637 265,85 евро (променена с Допълнително споразумение № 3/30.07.2013 г.), усвоени средства към 30.09.2015 г. – 40 916 471,61 евро, % на усвояване – 89,66%, от които платени средства по ИСПА - 13 426 266,04 евро.

На 30.07.2013 г. е подписано **Допълнително споразумение № 3 към договора**, по силата на което НКЖИ поема правата и задълженията по договора на основание чл. 99 и чл. 102 от Закона за задълженията и договорите.

✓ Договор от 25.04.2006 г. за „**Независим международен строителен надзор върху строителството за цялата линия**” с изпълнител консорциум между TYP SA S.A., Louis Berger SAS, Systra S.A., TRADEMCO SA и Рубикон Инженеринг ООД
Обща стойност на договора - 18 866 025,00 евро (променена с Допълнително споразумение № 4/30.12.2010 г.)

Усвоени средства - 18 866 025,00 евро, % на усвояване – 100 %.

На 13.12.2013 г. е подписано **Допълнително споразумение № 5 към договора**, по силата на което НКЖИ поема правата и задълженията по договора на основание чл. 99 и чл. 102 от Закона за задълженията и договорите.

✓ Договор от 09.08.2005 г. за „**Техническа помощ на Звеното за управление и изпълнение на проекти при НКЖИ за комплексното управление на проекта**” с изпълнител ADO S.A./WSP International Sweden

Обща стойност на договора - 2 336 067,00 евро (променена с Допълнително споразумение № 5/06.12.2013 г.)

Усвоени средства - 2 336 067,00 евро, % на усвояване – 90.04 %, от които платени средства по ИСПА - 1 422 822,98 евро

На 03.12.2013 г. е подписано **Допълнително споразумение № 5 към договора**, по силата на което НКЖИ поема правата и задълженията по договора на основание чл. 99 и чл. 102 от Закона за задълженията и договорите.

Изпълнение на дейностите по договора за сигнализация, телекомуникации и SCADA в участъка Крумово – Димитровград, обхвата на Фаза 1 и Фаза 2:

Всички външни инсталационни работи в гарите и спирките на Етап 1 са завършени и функционират ежедневно. Функционирането с използването на цялото оборудване на Системите се контролира от Диспечерски център Пловдив.

ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ”

Прегледът на степента на подготовка и изпълнение на инфраструктурните проекти, степента и стратегията за изграждането на големи инфраструктурни проекти в съседните страни, както и тяхното влияние върху железопътния трафик в Република България, наложиха необходимостта от преразглеждане на досегашните приоритети за изпълнение на проектите за развитие на железопътната инфраструктура, финансирани от ОПТ 2007 – 2013 г. с оглед своевременно усвояване на планираните средства и постигане на заложените в програмата цели. Изготвена беше нова приоритизация на проектите по Приоритетна ос № 1 – Развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси и по Приоритетна ос № 3 – Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари.

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

А) Проекти за изграждане (модернизация и рехабилитация) на железопътната инфраструктура по ОП „Транспорт” 2007 – 2013/2015 г.

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

Обща стойност на проекта – 312 355 801 лв. с ДДС.

Проектът „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив - част от Трансевропейската железопътна мрежа“ е част от проекта „Модернизация на жп линията София – Пловдив“.

На 05.08.2011 г. между УО и НК ЖИ е сключен Договор № ДОПТ-11/05.08.2011 г. за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по ОПТ. Крайна дата на изпълнение на проекта според Договора за безвъзмездна финансова помощ е 31.09.2015 г. Изпратено е писмо с искане за промяна в обхвата на ФК, ДБФП и удължаване на срока до 31.01.2016 г. Изготвен е Анекс към договора за БФП, като от обхвата му са извадени дейностите за изграждане на четири надлеза и отчуждението на земите.

За изпълнение на проекта са подписани следните основни договори:

✓ **Договор 3701/05.07.2011 г. Позиция 1:** Модернизация на железопътния участък Септември – Пазарджик: в границите от начало на стрелка № 2 (км 102+014) по път № 1 и край стрелка № 6 (км 102+070) по път № 2 на западна гърловина на гара Септември до край стрелка № 5 (км 119+624) по път № 1 и стрелка № 1 (км 119+692) по път № 2 източна гърловина гара Пазарджик, включително гарите Септември и Пазарджик.

Изпълнител: „Свителски“ Гмбх

Дължина на участъка: 17,61 км

Срок за изпълнение: 26 месеца

Стойност на договора за строителство с ДДС: 75 350 325,91 лв. с включени непредвидени разходи

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 72,61%

Физически напредък към 31.12.2015 г. – 67 %.

✓ **Договор 3702/05.07.2011 г. Позиция 2:** Модернизация на железопътния участък Пазарджик – Стамболийски: в границите от край стрелка № 5 (км 119+624) по път № 1 и край стрелка № 1 (км 119+692) по път № 2 на източна гърловина гара Пазарджик по път № 2 на западна гърловина гара Стамболийски, включително гарите Огняново и Стамболийски

Изпълнител: ДЗЗД „Ай Джи Ей Железопътна Инфраструктура“

Дължина на участъка: 19,31 км

Срок за изпълнение: 29 месеца

Стойност на договора с ДДС: 65 792 522,74 лв. с включени непредвидени разходи

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 50,70%

Физически напредък към 31.12.2015 г. – 57 %.

✓ **Договор 3703/05.07.2011 г. Позиция 3:** Модернизация на железопътния участък Стамболийски – Пловдив: в границите край стрелка № 3 (км 138+755) по път № 1 и начало стрелка № 1 (км 138+810) по път № 2 на западна гърловина гара Стамболийски до начало стрелка № 2 (км 154+564) по път № 1 и край стрелка № 4 (км 156+606) по път № 2 на западна гърловина гара Пловдив, включително гара Тодор Каблешков

Изпълнител: „ПОРР БАУ“ ГМБХ

Дължина на участъка: 15,181 км;

Срок за изпълнение: 30 месеца

Стойност на договора с ДДС: 67 233 454,54 лв. с включени непредвидени разходи

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 98,43 %

Физически напредък към 31.12.2015 г. – 99,2 %.

✓ Договор 4077/31.08.2012 г. „Проектиране и изграждане на системите за сигнализация в участъка Септември – Пловдив и телекомуникации София – Пловдив”

Изпълнител: Консорциум „ТКБ София – Пловдив”

Срок за изпълнение: 28 месеца

Стойност на договора с ДДС: 91 403 641,56 лв. с включени непредвидени разходи

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 71,42 %

Физически напредък към 31.12.2015 г. – 70%

✓ Договор 4163/15.11.2012 г. „Оценка на съответствието и строителен надзор за проект „Модернизация на железопътната отсечка Септември - Пловдив – част от Транс-европейската железопътна мрежа”

Изпълнител: Консорциум ЕРГ-ЕТЕ

Стойност на договора с ДДС: 8 177 070,00 лв.

Срок за изпълнение: 47 месеца

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 79,85 %

✓ Договор 4432/19.09.2013 г. „Наблюдение и спасителни археологически проучвания и дейности /надзор по време на строителството, сондажи и разкопки/ в железопътен участък Септември-Пловдив“

Изпълнител: - „ТРАНСГЕО АРХЕ”

Стойност на договора с ДДС: 106 702,20 лв.

Срок за изпълнение: до 05.06.2015 г.

Финансово изпълнение – 0,00 %

Статус – прекратен.

✓ Договор № 4693/11.07.2014 г. „Археологическо наблюдение по време на строителните дейности в железопътния участък Септември - Пловдив“ по проект BG161PO004-1.0.01-0008 „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив - част от Транс-европейската железопътна мрежа”

Изпълнител: - Национален археологически институт с музей към БАН

Срок за изпълнение: до 30.09.2015 г.

Стойност на договора: 151 883.00 лв.

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 70%

Изпълнението на проекта към 30.09.2015 г. е следното:

- Общ физически напредък на проекта към 31.12.2015 г. – 61,2 %.
- По Договор № 3701/05.07.2011 г. Позиция 1:
 - На основание чл. 43, ал.2, т.1, буква „а“ от ЗОП е подписано Допълнително споразумение № 3 за удължаване срока на Договора с крайна дата на завършване на обекта 27.10.2015 г.
 - В близост до спирка Ковачево при км 106+700 е изградена временна жп варианта;
 - В междугарието Септември – Пазарджик по път 2 е положен 14,589 км железен път и е изпълнена контактната мрежа. В гарите Септември и Пазарджик са положени изцяло коловози №№ 1 и 2 и временна контактната мрежа по тях;
- По Договор № 3702/05.07.2011 г. Позиция 2:
 - Във връзка с настъпили неблагоприятни метеорологични условия е представен Сертификат за форсмажор, издаден от Българска търговско-промишлена палата и е подписан Констативен протокол между Възложителя и Изпълнителя за изместване срока на договора до 17.10.2015 г. на основание чл. 2, ал. 6 от договора.

- В междугарието Пазарджик – Огняново по път 2 е изградена земна основна площадка, предпазен пласт, рехабилитирани са всички малки съоръжения (водостоци) и са положени 8 км железен път.
- В междугарието Огняново - Стамболийски по път 2 е изградена земна основна площадка и предпазен пласт, частично изградена е тръбоканална мрежа и са положени 7,25 км железен път.
- Изпълнява се стълбовната линия в междугарията Пазарджик-Огняново и Огняново - Стамболийски, като са положени 253 бр. нови стълбове за контактна мрежа.
- Приключено е техническото проектиране за пътен надлез „Триводици“.
- Проектът за изменение на ПУП – ПРЗ за териториите, необходими за изграждане на пътен надлез „Стамболийски“ е одобрен със Заповед на министъра на регионалното развитие и благоустройството.
- По Договор № 3703/05.07.2011 г. Позиция 3:
 - Във връзка с настъпили неблагоприятни метеорологични условия е представен Сертификат за форсмажор, издаден от Българска търговско-промишлена палата и е подписан Констативен протокол между Възложителя и Изпълнителя за изместване срока на договора до 14.11.2015 г. на основание чл. 2, ал. 6 от договора.
 - В междугарието Стамболийски – Тодор Каблешков по път 1 е положен 7,455 км нов железен път и е изградена нова контактна мрежа.
 - В междугарието Тодор Каблешков – Пловдив по път 1 е положен 6,57 км нов железен път и е изградена нова контактна мрежа.
 - В междугарието Стамболийски – Тодор Каблешков по път 2 е изградена земна основна площадка и 100% предпазен пласт. Положен е 7,43 км железен път.
 - В междугарието Тодор Каблешков – Пловдив по път 2 е прекъснато влаковото движение. Положен е 1 км железен път.
 - Тягова подстанция Прослав е изградена.
 - Приключено е техническото проектиране за пътен надлез „Златитрап“.
- По Договор № 4077/31.08.2012 г.:
 - На 03.04.2015 г., на основание чл. 43, ал. 2, т. 1, буква „а“ от ЗОП, е подписано Допълнително споразумение №1 за удължаване срока на Договора с 12 месеца и 25 дни - до 29.04.2016 г.
 - Монтирани са 13 бр. GSM-R кули в гари и спирки.
 - Положени са 78 км оптични кабели в участъка София – Септември.
 - Рехабилитирани са 13 броя помещения за телекомуникационно оборудване и е монтиран контейнер за сигнализационно оборудване за гара Тодор Каблешков.
 - Извършени са доставки на 90 % от оборудването.
- По Договор № 4163/15.11.2012 г.:
 - По време на изпълнение на строителните дейности на обекта присъстват експерти от екипа на Консултанта, които упражняват строителен надзор, съгласно изискванията на ЗУТ.
- Договор № 4693/11.07.2014 г.:
 - Извършват се наблюдения и предварителни проучвания (ограничени спасителни разкопки) по време на строителството на археологически обекти № 1, 3, 4, 5 и 8, попадащи в териториалния обхват на проекта; наблюдения по време на строителството по цялата дължина на трасето в рамките на сервитута и на териториите, заети от временни пътища и площадки, надлези и други помощни и съпътстващи съоръжения на жп линията.

- Договор № 4637/04.07.2013 г.:

- Проектиране и изграждане на част от подлез между ул. Царевец и ул. Модър под железопътната линия на км 153+293 и проектиране и изграждане на пешеходно преминаване на две нива на ул. Елин Пелин в кв. Прослав, финансиран със собствени средства на НКЖИ. Подписан е Констативен протокол с крайна дата на договора 14.11.2015 г.

Планирани дейности през 2016 година:

- Приключване на СМР по железния път;
- Реконструкция и модернизация на 10 бр. мостове;
- Изграждане на 80 км контактна мрежа;
- Полагане на 70 км оптични кабели от София до Пловдив;
- Подновяване на сигнализация на 5 гари;
- Инсталиране на 7 бр. GSM-R базови станции и антени (София - Пловдив);
- Провеждане на тестове и изпитания;
- Получаване на разрешение за ползване и въвеждане в експлоатация;
- Очаквано приключване на проекта – м. септември 2016 г.

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

Обща стойност на проекта – 461 116 287 лв. с ДДС

На 07.02.2011 г. между УО и НКЖИ е подписан Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по ОПТ № ДОПТ- 2. На 09.01.2012 г. е подписан Анекс № ДОПТ – 1 към ДБФП. На 30.09.2015 г. е подписан Анекс № 2 № ДОПТ – 28/30.09.2015 г. към ДБФП. Крайна дата за завършване на проекта е 31.12.2015 г.

За изпълнение на проекта са подписани следните договори:

✓ Договор № 3617/08.02.2011 г. за оценка на съответствието и строителен надзор за проекта „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас“

Срок за изпълнение: 15.03.2016 г.

Стойност на договора с ДДС: 11 872 206, 72 лв.

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 100 %

✓ Договор № 3618/08.02.2011 г. за рехабилитация на железопътната отсечка Михайлово - Калояновец, включително главните коловози в гарите Михайлово и Калояновец, с приблизителна разгъната дължина на железния път 21 км.

Срок за изпълнение, след подписване на Допълнително споразумение №1 от 30.11.2012 г.: 30.11.2012 г.

Стойност на договора с ДДС: 35 582 812,30 лв.

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 93,45%.

Физическо изпълнение към 31.12.2015 г. – 100 %

✓ Договор № 3619/08.02.2011 г. за рехабилитация на железопътните отсечки Стара Загора -Завой (до км 190⁺⁵⁹⁰ в междугарието Ямбол - Завой) и Завой - Зимница (от км 192⁺⁷⁰⁶ до входната стрелка на гара Зимница), включително главните коловози в гарите Стара Загора и Ямбол и всички гари и спирки между тях с приблизителна разгъната дължина на железния път 120 км.

Срок за изпълнение съгласно Допълнително споразумение № 3 от 14.09.2015 г.: 23.12.2015 г.

Стойност на договора с ДДС: 181 843 200,23 лв.

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 89,93%

Физическо изпълнение към 31.12.2015 г. – 98 %

✓ Договор № 3620/08.02.2011 г. за рехабилитация на железопътната отсечка **Церковски - Карнобат**, включително главните коловози в гара Церковски с приблизителна разгъната дължина на железния път 28 км и подновяване на железния път в отсечката **Карнобат - Бургас**, включително главните коловози в гарите Карнобат и Бургас и всички гари и спирки между тях, с приблизителна разгъната дължина на железния път 122 км.

Срок за изпълнение съгласно Допълнително споразумение №3 от 14.09.2015 г.: 23.12.2015 г.

Стойност на договора с ДДС: 162 936 607,98 лв.

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 82,64 %;

Физическо изпълнение към 31.12.2015 г. – 89 %

✓ Договор №4733/05.09.2014 г. за Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия **Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Стара Загора и Нова Загора и изграждане на система за телеуправление на ТПС (тягови подстанции), СП (секционни постове) и СР (секционни разединители) от ЦДЦ (централен диспечерски център) Пловдив**

Срок за изпълнение: 01.03.2016 г.

Стойност на договора с ДДС: 17 752 352,04 лв.

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 78,07 %

Физическо изпълнение към 31.12.2015 г. – 82 %

✓ Договор № 4764/16.10.2014 г. за оценка на съответствието и строителен надзор за проекта „ Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия **Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на пет тягови подстанции**”

Срок за изпълнение: 01.02.2018 г.

Стойност на договора с ДДС: 817 872, 00 лв.

Финансово изпълнение към 30.12.2014-5 г. – 18,60 %

✓ Договор № 5086/28.07.2015 г. за допълнително строителство по проект BG161PO004-1.0.01-0007 „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия **Пловдив – Бургас**”, Позиция 2: „Рехабилитация на железопътните отсечки **Стара Загора - Завой** (до км 190+590 в междугарието **Ямбол - Завой**) и **Завой - Зимница** (от км 192+706 до входната стрелка на гара **Зимница**), включително главните коловози и гарите **Стара Загора** и **Ямбол** и всички гари и спирки между тях с приблизителна разгъната дължина на железния път 120 км”

Срок за изпълнение: 09.02.2016 г.

Стойност на договора с ДДС: 13 383 490,85 лв.

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 58,26 %

Физическо изпълнение към 31.12.2015 г. – 97 %;

✓ Договор № 5110/13.08.2015 г. за рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия **Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол**

Съгласно Анекс № 2 към Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ № ДОПТ – 2/07.02.2011 г. и предложението за промяна на Формуляра за кандидатстване по проекта, Бенефициентът предвижда включване на дейностите по възстановяване, ремонт и

модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол в обхвата на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. и подготвя Формуляр за кандидатстване за финансиране на СМР.

Общо разплатени средства по сключените към момента договори – 319 217 079,23 лв. с ДДС или 80,18 % от стойността на подписаните договори.

Изпълнението на проекта към 30.09.2015 г. е следното:

- По Договор № 3618/08.02.2011 г.:
 - За преодоляване на несъответствията между условията на Договора и нормативните документи в българското законодателство беше подписано Допълнително споразумение № 2/18.03.2015 г. за промяна на договорните клаузи. В съответствие със същото на 01.04.2015 г. Инженерът издаде сертификат за приемане на обекта.
 - На 17.04.2015 г. Изпълнителят представи Доклади по чл. 44 в, ал. 2, т. 7 от Наредбата за оценяване на съответствието със съществените изисквания за оперативна съвместимост за подсистеми „Инфраструктура” и „Енергия”.
 - След представяне на необходимите документи от страна на Изпълнителя, НКЖИ ще внесе в ИАЖА коригирано заявление за издаване на разрешение за въвеждане на обекта в експлоатация.
- По Договор № 3619/08.02.2011 г.:
 - С Допълнително споразумение № 2/10.03.2015 г. е удължен срокът за изпълнение на строително-ремонтните работи до 04.04.2015 г. Инженерът е оценил като аналитично обосновано календарно изместване с времето на срока за завършване на Договора, поради непреодолима сила, в размер на 93 дни или до 06.07.2015 г.
 - С писма на Изпълнителя са представени документи (констативни протоколи и справки от Националния институт по метеорология и хидрология), доказващи необходимост от изместване на крайната дата за завършване на строително-ремонтните работи, включени в обхвата на Договора. Инженерът приема изместване на срока за завършване с 23 календарни дни или до 29.07.2015 г.
 - С Допълнително споразумение № 3/14.09.2015 г. срокът за изпълнение на поръчката се удължава до 23.12.2015 г.
 - Напълно са завършени работите по железния път и контактна мрежа в междугарията Стара Загора - Калитиново път №1 и път №2, Калитиново - Хан Аспарух, Хан Аспарух - Нова Загора и Кермен - Безмер път №1 и път №2. Изпълнени са строително-монтажните работи в части „Железен път” и „Контактна мрежа” и в гарите Калитиново, Хан Аспарух и Нова Загора. В част „Сигнализация и телекомуникации” са приключени строителните дейности в гарите Калитиново и Хан Аспарух и е подписан Акт обр. 17. Гарите Коньово, Кермен и Нова Загора са в процес на пробна експлоатация.
 - В момента се извършват работи по осигурителна техника в гарите Стара Загора, Безмер и Ямбол.
 - Изпълнени са основните видове СРР в част “Контактна мрежа” в гарите Коньово и Кермен. Изпълняват се СРР в част “Стради”.
 - Извършват се дейности по окончателното приключване на работите в част “Железен път” – т.нар. четвърти етап в гара Стара Загора, включващ ремонт на 360 м железен път и 3 броя железопътни стрелки по 3-ти коловоз (текущ път № 2).
- По Договор № 3620/08.02.2011 г.:

- С Допълнително договорно споразумение № 3/30.07.2015 г. срокът за изпълнение на строително-ремонтните работи е удължен до 20.10.2015 г.

- Напълно завършени са работите по железен път в гара Церковски – III-ти и IV-ти коловози, III-ти коловоз в гара Черноград, междугарието Церковски – Карнобат път 2, участъка Карнобат – Владимир Павлов и гара Айтос. В междугарията Айтос – Българово и Долно Езерово – РП Лозово – Владимир Павлов и гара Черноград са завършени работите по контактна мрежа. Системите за осигурителна техника в гара Айтос и гара Церковски са преустроени и работят в пробна експлоатация.

- Изпълнени са СРР в част „Железен път“ по път №1 (2-ри коловоз) след изолирания настав на край стрелка № 14 до км 271+429 включително стрелки №№ 9, 5, 3 и път №2 (3-ти коловоз) след изолирания настав на край стрелка № 12 до изолирания настав на край стрелка № 11 в гара Българово и път №1 (2-ри коловоз) след край стрелка № 3 и продължението му по текущ път №1 страна гара Българово до км 274+309 включително и прилежащите стрелки №№ 23, 37, 40, 38 и 2 в гара Дружба.

- Изпълнени са СРР в част „Железен път“ по път №1 в гара Карнобат. В момента се изпълняват СРР в част „Железен път“ по път №2 и прилежащите му стрелки в гара Карнобат. Изпълнени са основните строително-ремонтни работи по железния път и контактната мрежа в участъка Церковски – Карнобат път №1, като е възстановено влаковото движение.

- По Договор № 4733/05.09.2014 г.:

- Изготвените от Изпълнителя проекти са одобрени от Консултанта.

- Извършени са демонтажни дейности на съоръженията в командна зала и ОРУ, подготвен е теренът за изкопни работи и отливане на фундаменти. В момента се извършват ремонтни дейности в помещенията в ЦДЦ Пловдив за изграждане на системата за телеуправление SCADA.

- В процес на изпълнение е договор № 4764/16.10.2014 г. за Оценка на съответствието и строителен надзор на обект възстановяване, ремонт и модернизация на пет тягови подстанции.

- По Договор № 5086/28.07.2015 г.

- Проектирането е приключено, в момента се извършват дейности по доставка на материали и СМР.

Планирани дейности за 2016 година:

- По Договор № 3620/08.02.2011 г.:

- работи по профилиране на банкети, откоси и водоотводни съоръжения в подновените участъци;

- работи по контактна мрежа в междугарието Карнобат – Черноград път №1, гара Айтос, гара Българово, междугарието Българово – Дружба път №1 и път №2, гара Дружба, междугарието Дружба – Долно Езерово път №1 и път №2, гара Долно Езерово, гара Владимир Павлов, междугарието Владимир Павлов – Бургас път №1 и път №2 и гара Бургас;

- работи по осигурителна техника в гара Карнобат;
- провеждане на тестове и изпитания;
- получаване на разрешение за ползване и въвеждане в експлоатация.

- По Договор № 4733/05.09.2014 г.

- провеждане на тестове и изпитания;
- получаване на разрешение за ползване и въвеждане в експлоатация.

- По Договор № 5086/28.07.2015 г.

- провеждане на тестове и изпитания;
- получаване на разрешение за ползване.

Проект „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай – Свиленград“

Обща стойност на проекта – 424 352 978 лв. с ДДС

На 06.03.2012 г. между УО и НКЖИ е подписан Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по ОПТ № ДОПТ-2 с крайна дата за изпълнение на проекта - 30.09.2014 г. На 06.08.2015 г. към договора за безвъзмездна финансова помощ по проекта е подписан Анекс № 2 /06.08.2015 г. с дата на приключване на ДБФП не по-късно от 31.01.2016 г.

За изпълнение на проекта са подписани следните основни договори:

✓ **Договор № 3888/19.01.2012 г.** за Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Димитровград – Харманли (от км 231+560 в междугарието Ябълково – Димитровград до км 266+000 в междугарието Симеоновград – Харманли), включително гарите Димитровград и Симеоновград и всички гари и спирки между тях, с приблизителна дължина на железния път 36 км.

Срок за изпълнение: 30 месеца

Стойност на договора с ДДС: 171 360 000,00 лв. с включени непредвидени разходи

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 133 428 414,81 лева без ДДС или 93,44 %

Физическо изпълнение към 31.12.2015 г. – 89 %

В процеса на изпълнение на дейностите по договора са настъпили непредвидени обстоятелства, довели до забавяне изпълнението на строителните работи в Участъци №№ 2 и 4, поради необходимостта от извършване на спасителни археологически разкопки, съгласно Закона за културното наследство. В тази връзка е подписано Допълнително споразумение № 1/29.01.2015 г. за удължаване на времето за завършване на строителните работи по договора с общо 452 календарни дни /14 месеца и 26 календарни дни/ от 14.08.2014 г. до 09.11.2015 г.

✓ **Договор № 3889/19.01.2012 г.** за Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Харманли – Свиленград (от км 266+000 в междугарието Симеоновград – Харманли до км 297+750 в междугарието Свиленград – граница с Република Турция), включително гарите Харманли и Свиленград и всички гари и спирки между тях, с приблизителна дължина на железния път 34 км и рехабилитация и електрификация на железопътната линия Свиленград – граница с Република Гърция с приблизителна дължина 4 км.

Срок за изпълнение: 30 месеца

Стойност на договора с ДДС: 146 786 821,75 лв. с включени непредвидени разходи

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 120 500 868,94 лева без ДДС или 98,58 %

Физическо изпълнение към 31.12.2015 г. – 95%

В процеса на изпълнение на дейностите по договора са настъпили непредвидени обстоятелства довели до забавено изпълнение на строителните работи в Участък № 4 от км 271+000 до км 285+150, поради необходимостта от извършване на непредвидени спасителни археологически разкопки, съгласно Закона за културното наследство и е забавено финализирането на Техническия проект за Участък № 5 гара Харманли, и съответно издаването на Разрешение за строеж за този участък. В тази връзка е подписано Допълнително споразумение № 1/26.01.2015 г. за удължаване на Времето за завършване на строителните

работи по договора с общо 425 календарни дни /13 месеца и 30 календарни дни/ от 14.08.2014 г. до 13.10.2015 г.

Поради забавено изпълнение на строителните работи вследствие новооткрити археологически находки, което представлява непредвидено обстоятелство, довело до критично забавяне на изпълнението на утвърдената работна програма на Изпълнителя, на основание чл. 43, ал. 2, т. 1, буква „а“ от ЗОП, в УС на НКЖИ е внесен доклад с искане на разрешение за подписване на Допълнително споразумение № 2 към договор № 3889/19.01.2012 г. за удължаване на времето за завършване на строителството със 113 календарни дни, до 03.02.2016 г.

✓ **Договор № 3890/19.01.2012 г.** за Изграждане на нови тягови подстанции в Симеоновград и Свиленград и разширение на съществуващата тягова подстанция в Димитровград.

Срок за изпълнение: 24 месеца

Стойност на договора с ДДС: 25 641 621,64 лв. с включени непредвидени разходи

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 19 964 211,98 лева без ДДС или 93,44 %

Физическо изпълнение към 31.12.2015 г. – 92%

Сключено е Допълнително споразумение № 1/14.02.2014 г. за Удължаване срока на договора с 402 дни, поради възникнали непредвидени обстоятелства съгласно ЗОП.

В процеса на изпълнение на дейностите по договора са настъпили непредвидени обстоятелства довели до невъзможност за координиране на дейностите по изпълнение на договор № 3890/19.01.2012 г., поради удължаване на времето за завършване на Договор № 3888/19.01.2012 г. и Договор № 3889/19.01.2012 г. В тази връзка е подписано Допълнително споразумение № 2/15.06.2015 г. за удължаване на времето за завършване на строителните работи по договора с общо 254 календарни дни – от 23.03.2015 г. до 02.12.2015 г.

✓ **Договор № 4699/22.07.2014 г.** за „Ремонт МРЦ, ГАЦ и помещения в АТЦ гара Димитровград във връзка с изпълнение на „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX; Участък Първомай-Свиленград, Фаза 4.1“.

Изпълнител: „Арни-Брадърс“ ООД

Стойност на договора: 132 730,83 лв. без ДДС

Срок за изпълнение: 85 календарни дни

Финансово изпълнение – 100 %

✓ **Договор № 4957/15.04.2015 г.** за „Спасително теренно археологическо проучване чрез спасителни археологически разкопки на обект при гр. Симеоновград, представляващ обект № 40 от км 258+360 до км 258+520.“

Изпълнител: НАИМ-БАН

Стойност на договора: 19 058 лв.

Стойност на договора след предаване на финансови отчети за обект № 40: 18 204,71 лв.

Финансово изпълнение – 100 %

✓ **Договор № 4984/05.05.2015 г.** за Монтаж на стрелкови части на Обект „Реконструкция и електрификация на ж.п. линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 4.1 „Димитровград-Харманли“, в участъка „Гара Димитровград“.

Изпълнител: „Фьосталпине ФАЕ София“ ООД

Стойност на договора: 19 990,00 лв. без ДДС*

Срок за изпълнение: 30 календарни дни

Финансово изпълнение – 100 %

**Договорът се финансира със собствени средства на НКЖИ, извън обхвата на ОПТ.*

✓ Договор № 4660/31.05.2014 г. за „Консултантска помощ и оказване на съдействие на ЗУИП „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив - Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай-Свиленград”

Изпълнител: „ЕВРО ПРОЕКТ ЦЕНТЪР” ЕООД

Стойност на договора: 19 800 лв. без ДДС

Срок за изпълнение: 1 година

Финансово изпълнение – 100 %

✓ Договор № 4923/23.03.2015 г. за „Спасително теренно археологическо проучване чрез спасителни археологически разкопки на обект при гр. Симеоновград, представляващ обект № 16А и обект при гр. Харманли, представляващ обект № 24А”.

Изпълнител: НАИМ-БАН

Стойност на договора: 498 657,10 лв.*

Срок за изпълнение: 100 дни

Финансово изпълнение – 100%

**Окончателно плащане за работите за обект № 24А е извършено, като стойността на обект 24А се редуцира от 231 236,00 лв. на 202 635,35 лв. или с 28 600,65 лв. въз основа на предаден финансов отчет за обект 24А и съответно стойността на договора се редуцира от 568 480,00 лв. на 539 879,35 лв.*

**Окончателно плащане за работите за обект № 16А е извършено, като стойността на обект 16А се редуцира от 337 244,00 лв. на 296 021,75 лв. или с 41 222,25 лв. въз основа на предаден финансов отчет за обект 16А и съответно стойността на договора се редуцира от 539 879,35 лв. на 498 657,10 лв.*

✓ Договор № 4627/15.04.2014 г. за Проектиране, изграждане и пускане в експлоатация на трафопост за нуждите на новоизградения Диспечерски център Пловдив, на фидерни линии от подстанция Крумово до осма главна линия и компенсация на реактивна енергия в подстанция Първомай”.

Изпълнител: Енергоремонт Холдинг АД

Стойност на договора: 1 989 150,00 лв. без ДДС

Срок за изпълнение: 11 месеца

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 100%

✓ Договор № 4656/27.05.2014 г. за „ЕО проверка и оценка на съответствието за оперативна съвместимост на железопътната инфраструктура, изградена в изпълнение на Проект „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX; Участък Първомай-Свиленград - гръцка граница”

Изпълнител: ДЗЗД „ТИНСА-РИНА-2014”

Стойност на договора: 1 295 000,00 лв. без ДДС

Срок за изпълнение: 18 месеца

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г.: платени 388 500,00 лв. без ДДС /30 % аванс по договора/

✓ Договор № 4697/17.07.2014 г. за „Оценка на съответствието и строителен надзор за проект ”Реконструкция и електрификация на жп линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX“ за обекти: „Проектиране, изграждане и пускане в експлоатация на подрайон Крумово с железопътна връзка с гара Крумово и тръбоканална мрежа в района на гара Крумово” и „Проектиране, изграждане и пускане в експлоатация на трафопост за нуждите на новоизградения диспечерски център- Пловдив, на фидерни линии от подстанция Крумово до осма главна линия и компенсация на реактивна енергия в подстанция Първомай.”

Изпълнител: „Консултантска Инженерна Група” ООД

Стойност на договора: 116 795,00 лв. без ДДС

Срок за изпълнение: 16 месеца

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 100 721,00 лв. без ДДС или 86,24 %

✓ **Договор № 4732/04.09.2014 г.** за „Допълнителни услуги по проект BG161PO004-1.0.01-0005 „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: Участък Първомай-Свиленград”; Упражняване на независим строителен надзор и Инженер по ФИДИК до завършването на проекта.”

Изпълнител: Консорциум „ПСРСТ”

Стойност на договора: 11,399,880.00 лв. без ДДС

Срок за изпълнение: 37 месеца

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г.: 5 207 700,00 лв. без ДДС или 45,68 %

✓ **Договор № 4775/27.10.2014 г.** за „Проектиране, изграждане и пускане в експлоатация на подрайон в Крумово с железопътна връзка с гара Крумово и тръбоканална мрежа в района на гара Крумово”.

Изпълнител: Обединение „Инфраструктура Крумово 2013”

Стойност на договора: 3 615 606,57 лв. без ДДС

Срок за изпълнение: 10 месеца и 15 дни

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г.: 100 %

✓ **Договор № 5048/01.07.2015 г.** за „Консултантска помощ и оказване на съдействие на ЗУИП „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив - Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай-Свиленград”

Изпълнител: „ЕВРО ПРОЕКТ ЦЕНТЪР” ЕООД

Стойност на договора: 19 800 лв. без ДДС

Срок за изпълнение: 1 година

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г.: 8 250,00 лв. без ДДС или 41,67 %

✓ **Договор № 5055/10.07.2015 г.** за “Допълнителни работи по Договор 3889/19.01.2012 г. за „Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Харманли-Свиленград (от км 266+000 е междугарието Симеоновград-Харманли до км 297+750 в междугарието Свиленград-граница с Република Турция)”

Изпълнител: Сдружение „Железопътна инфраструктура 2011”

Стойност на договора: 12 536 524,49 лв. без ДДС

Срок за изпълнение: 180 календарни дни

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г.: 11 282 868,46 лв. без ДДС или 90,00 %

Физическо изпълнение към 31.12.2015 г.: 90 %

В изпълнение са и три преходни договора по проекта, като са подписани Допълнителни споразумения към договорите, по силата на които НКЖИ поема правата и задълженията по договорите на основание чл. 99 и чл. 102 от Закона за задълженията и договорите, както следва:

Във връзка със забавянето на изпълнението на строителните договори по проект Първомай-Свиленград и невъзможността да се определи реалното „начало”, респективно „край” на периода за съобщаване на дефекти по договорите за изпълнение на проекта, след разменена кореспонденция и дискусии, разговори и анализи, на 24.01.2015 г. е подписана Административна заповед № 1 към договора. Чрез Административната заповед се усвоява остатъка от непредвидените разходи и отпада изискването за предоставяне на услуги по време на така наречената „втора фаза” – 2 месеца в периода за съобщаване на дефекти – в началото или в края на този период. По този начин предвидените 2 месеца в периода за съобщаване на дефекти се прехвърлят към 118-те месеца от първата фаза и периодът за изпълнение на договора е 120 месеца за предоставяне на непрекъсната услуга за дългосрочна техническа помощ.

След влизане в сила на Адендум № 5/03.12.2013 г. от страна на НКЖИ към Изпълнителя е извършено междинно плащане № 17 и 18 на обща стойност 270 540,00 евро без ДДС. Очакваната реална стойност на договора е 2 584 816.98 евро (съгласно предвидената мобилизация на експерти до крайния срок на договора 26.09.2015 г.)

За приключване на задълженията по договора и извършване на Окончателно плащане на баланса по договора, предстои Консултантът да представи Тримесечен доклад № 39 за периода юли – септември 2015 г., както и Окончателен доклад и Одиторски Сертификат за одобрение от Възложителя.

✓ Договор № EUROPEAID/124429/D/WLS/BG „Реконструкция и електрификация на жп линията Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX. Изграждане на системи за сигнализация, телекомуникации и СКАДА за цялата линия”

Изпълнител: Консорциум между „Талес рейл сигналинг солушънз” и „Алкател Лусент”

Стойност на договора: 45 637 265,85 евро без ДДС (променена с Допълнително споразумение № 3/30.07.2013 г.)

Срок за изпълнение: 22.07.2015 г.

Финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 89 %

След влизане в сила на Допълнително споразумение № 3/30.07.2013 г., към Изпълнителя от страна на НКЖИ са извършени плащания по АМП №№ 62, 63, 64 и 65. Общата стойност на плащанията от НКЖИ възлиза на 8 705 028,98 евро без ДДС.

Изпълнението на проекта към 30.09.2015 г. е следното:

- По Договор № 3888/19.01.2012 г:

Трасето е разделено на четири основни участъка, както следва: Участък 1 – гара Димитровград, Опорен пункт Димитровград и надлез Димитровград; Участък 2 – Димитровград – Симеоновград; Участък 3 – гара Симеоновград; Участък 4 – Симеоновград – Харманли. Поради необходимостта от завършване на отчуждителни процедури за издаване на разрешения за строеж и с цел ускоряване и паралелно извършване на работите, участъците са допълнително разделени на под-участъци:

- **Участък 1А :** Пресичания – 100 %; Земни работи – 100 %; Отводнителни съоръжения – 100%; Съоръжения (малки съоръжения – 100%, пешеходни надлези – 98%, пешеходни надлези – 100%, пътни надлези – 100%, жп мостове – 100 %, сгради – 99 %); ЖП работи (демонтаж железен път и стрелки – 100%, полагане железен път и стрелки – 100%); Работи по контактна мрежа – 100 %; Работи по телекомуникации и сигнализации- 100 %;

- **Участък 1В** Пътен надлез Димитровград: Пътен надлез – 100 % - подписан акт 15 на 27.05.2015 г.

- **Участък 1С** Пешеходни надлези: ПН 1 км 231+540 – 100% - акт 16 на 06.08.2014 г.; ПН 2 км. 232+680 – 100 % - акт 16 на 06.08.2014 г.; Пресичания – 100 %; Земни работи – 100 %; Отводнителни съоръжения - 95 %; Съоръжения (малки съоръжения - 99 %, пешеходни надлези – 100 %, пътни надлези – 100 %, жп мостове – 99 %, сгради – 100%, спирки – 50 %); ЖП работи (демонтаж железен път и стрелки – 100 %, полагане железен път и стрелки – 100%); Работи по контактна мрежа – 71 %; Работи по телекомуникации и сигнализации – 100 %.

- **Участък 2А:** Земни работи – 50 %; Отводнителни съоръжения – 0%; Съоръжения (малки съоръжения – 60%, жп мостове – 70%); ЖП работи (демонтаж железен път и стрелки – 0%, полагане железен път и стрелки – 0%); Работи по контактна мрежа – 0 %; Работи по телекомуникации и сигнализации – 40 %

- **Участък 3.1:** Пресичания – 100 %; Земни работи – 10 %; Отводнителни съоръжения – 0%; Съоръжения (малки съоръжения – 0%, пешеходни надлези – 30%, жп мостове – 50%,

сгради – 55%) ; ЖП работи (демонтаж железен път и стрелки – 0%, полагане железен път и стрелки – 0%); Работи по контактна мрежа – 0 %; Работи по телекомуникации и сигнализации – 0 %

- **Участък 3.3:** Пресичания – 96 %; Земни работи – 100 %; Отводнителни съоръжения – 100%; Съоръжения (малки съоръжения – 100%); ЖП работи (демонтаж железен път – 0%, полагане железен път – 100%); Работи по контактна мрежа – 0%; Работи по телекомуникации и сигнализации – 90 %

- **Участък 4А:** Пресичания – 100 %; Земни работи – 100 %; Отводнителни съоръжения – 100%; Съоръжения (малки съоръжения – 100%); ЖП работи (полагане железен път и стрелки – 100%); Работи по контактна мрежа – 0%;

- **Участък 4:** Пресичания – 96 %; Земни работи – 100 %; Отводнителни съоръжения – 100%; Съоръжения (малки съоръжения – 100%, жп мостове – 100%, спирки – 50%) ЖП работи (демонтаж железен път – 0%, полагане железен път – 100%); Работи по контактна мрежа – 0%; Работи по телекомуникации и сигнализации – 90 %

- По Договор № 3889/19.01.2012 г:

Трасето е разделена условно на 6 участъка както следва: **Участък 1** – Любимец – Свиленград; **Участък 2** - гара Свиленград; **Участък 3** – гара Любимец; **Участък 4**– Харманли – Любимец; **Участък 5** – гара Харманли; **Участък 6** – Свиленград – гръцка граница:

- **Участък 1:** Завършен – Подписан е Акт 15 на 08.09.2015 г.

- **Участък 2:** Пресичания – 100 %; Земни работи – 100 %; Отводнителни съоръжения – 100%; Съоръжения (малки съоръжения – 100%, пешеходни надлези – 95%, пътни надлези – 100%, жп мостове – 100%, сгради – 98%); ЖП работи (демонтаж железен път и стрелки – 100%, полагане железен път и стрелки – 100%); Работи по контактна мрежа – 75%; Работи по телекомуникации и сигнализации – 100 %

- **Участък 3:** Пресичания – 90 %; Земни работи – 100 %; Отводнителни съоръжения – 92%; Съоръжения (малки съоръжения – 100 %, пешеходни надлези – 65 %, пътни надлези – 50%, сгради – 90 %) ; ЖП работи (демонтаж железен път и стрелки – 100%, полагане железен път и стрелки – 94 %); Работи по контактна мрежа – 20 %; Работи по телекомуникации и сигнализации – 90 %

- **Участък 4:** Пресичания – 100 %; Земни работи – 100 %; Отводнителни съоръжения – 100%; Съоръжения (малки съоръжения – 100%, пътни надлези – 100%, жп мостове – 100 %, спирки – 100 %); ЖП работи (демонтаж железен път и – 50 %, полагане железен път – 100 %); Работи по контактна мрежа – 50%; Работи по телекомуникации и сигнализации – 90 %

- **Участък 5:** Пресичания – 100 %; Земни работи – 90 %; Отводнителни съоръжения – 80%; Съоръжения (малки съоръжения – 95%, пешеходни подлези – 85%, пътни надлези – 100%, жп мостове – 90 %, сгради – 95 %, спирки – 100 %); ЖП работи (демонтаж железен път и стрелки – 100%, полагане железен път и стрелки – 95 %); Работи по контактна мрежа – 40 %; Работи по телекомуникации и сигнализации – 70 %

- **Участък 6** – Завършен – Подписан е Акт 15 на 08.09.2015 г.

- По Договор № 3890/19.01.2012 г:

Обектът е разделен на девет основни подобекти.

- **Тягова подстанция Свиленград** – подстанцията е завършена.

- **Дежурен пункт Свиленград** - Дежурният пункт е физически готов.

- **ТПС Симеоновград** - Тяговата подстанция е физически готова.

- Работи се по **ТПС Димитровград**: Сграда динамична компенсация - изпълнена топлоизолация и минерална мазилка по фасади; топлоизолация и хидроизолация по покрив; обшивка с поцинкована ламарина; монтирани олуци и водосточни тръби; изпълнена вътрешна мазилка; Вертикална планировка - бетониране площадка; Монтирани решетки на трансформаторна шахта; Монтирани бетонни капаци кабелен канал.
- По Договор № 4627/15.04.2014 г.:
- В периода 18.06.2015 г. – 21.06.2015 г. е проведена 72 часова проба на Трафопост за нуждите на новоизградения диспечерски център Пловдив. На 21.06.2015 г. е подписан констативен Акт образец 15 за установяване годността за приемане на строежа
- По Договор № 4656/27.05.2014 г.:
- През отчетния период Изпълнителят изпълнява задълженията си по договора, свързани с ЕО проверката и оценката на съответствието за оперативната съвместимост на железопътната инфраструктура, изградена при изпълнение на проекта. По етап 2 за подсистеми „КУС“, „Енергия“ и „Инфраструктура“ са приключени одитите на СУК на НКЖИ и на Изпълнителите по Договор № 3888/19.01.2012 г. и Договор № 3889/19.01.2012 г. и са представени одиторски доклади.
- По Договор № 4697/31.05.2014 г.:
- Консултантът изпълнява задълженията си за оценка на съответствието и строителен надзор, съгласно ЗУТ по двата строителни договора.
- По Договор № 4775/27.10.2014 г.:
- На 15.09.2015 г. след извършен преглед на строителната документация и оглед завършването на строежа, между страните по договора е подписан Протокол обр. 15 за подобект „Тръбоканална мрежа в района на гр. Крумово“.
- По Договор № 5048/01.07.2015 г.
- Консултантът изпълнява задълженията си за съдействие на ЗУИП, съгласно условията на договора.
- По Договор № 5055/10.07.2015 г.
- Извършват се строителни дейности за удължаване на шенгенската ограда от км 297+746 до км 298+500; изгражда се шенгенска ограда на новата товарна гара; изграждане на видеонаблюдение и осветление на новата товарна гара и връзка с управлението му в пътническата гара; изграждане на път за достъп от новата товарна гара до републиканската пътна мрежа за превоз на стоки до безмитен склад на АМ и технологично обслужване на самата товарна гара; преместване на детектори и рамка за дезинфекция, както и свързаното с тях оборудване вход/изход гърловина на гара Свиленград - монтаж на ново оборудване в дезинфекционната станция, електрозахранване и контролно оборудване, свързване към електрозахранването и телекомуникационната инсталация, тестове и проби.
- Изпълнение на дейностите по договора за сигнализация, телекомуникации и SCADA № EUROPEAID/124429/D/WLS/BG/05.09.2007 г в участъка Димитровград - Свиленград – обхват по ОПТ
- Завършени са успешно заводските приемки на софтуера за осигурителна техника за гари Крумово, Нова Надежда и Димитровград и гара Харманли, Любимец и Симеоновград.
- Монтирани са стълбовете за информационни табла по перони 2 и 3 в гара Димитровград, както и часовници и информационни табла в приемното здание.
- Монтирано е вътрешното оборудване на осигурителната техника на гари Нова Надежда и Свиленград.

- Монтирано е вътрешното оборудване на телекомуникации на гари Димитровград, Нова Надежда, Свиленград.
- Положен е оптичният кабел от км 231+560 до приемното здание на гара Димитровград с отклонения до АТЦ Димитровград и Подстанция Димитровград.
- Завършен е монтажът на всички съоръжения на ОТ в Нова Надежда и започва провеждане на тестовите.
- Завършен е монтажът на всички телекомуникационни съоръжения в гари Димитровград и Нова Надежда, Подстанция Симеоновград, както GSM-R кулите в Димитровград, Нова Надежда, Свиленград и Генералово.
- Монтирани са външните съоръжения на ОТ в гара Димитровград.
- Монтирани са телекомуникационните съоръжения в гара Харманли и спирка Харманли.
- Извършени са успешни 72 часови проби на телекомуникационните съоръжения на гара Димитровград и гара Нова Надежда. Подписан е акт 17 за тях.
- Извършени са функционални проби на централизацията на гара Нова Надежда.

Планирани дейности през 2016 г.:

- Издаване на разрешения за строеж и последващо стартиране на строителните работи, както следва:
 - **Фаза 4.1**
 - Издаване на РС за Участък 3.2 - след приключване на отчуждителните процедури.
 - **Фаза 4.3**
 - Внасяне на ТП и издаване на 3 бр. Разрешения за строеж и стартиране на строителните дейности за оставащите подобекти – след приключване на отчуждителните процедури.
- Подписване на Акт Образец № 15:
 - **Фаза 4.1**
 - Участък 3 (гара Симеоновград) – 30.05.2016 г.
 - **Фаза 4.3**
 - ТПС Симеоновград – Март 2016 г.
 - Далекопроводи за ТПС Симеоновград – Декември 2016 г.
 - Далекопроводи за ТПС Свиленград – Декември 2016 г.
- Сключване на договори за изпълнение на предвидените в Анекс 3.1 на Формуляра за кандидатстване по проекта дейности с обща индикативна стойност 20 млн. евро и допълнителни работи, съгласно Анекс № 2/ДОПТ-23/06.08.2015 г. към ДБФП, както следва:
 - Ремонтни работи по приемни здания във връзка с изпълнението на проекта, съгласно ФК, Анекс 3.1, т. 4, позиция 9, Лот 1 - Ремонтни работи по ПЗ Свиленград с прогнозна стойност 750 000 лв. без ДДС.
 - Ремонтни работи по приемни здания във връзка с изпълнението на проекта, съгласно ФК, Анекс 3.1, т. 4, позиция 9- Лот 2 - Ремонтни работи по ПЗ Харманли с прогнозна стойност 500 000 лв. без ДДС.
 - Ремонтни работи старо ПЗ на гара Димитровград за постигане изискванията за енергийна ефективност във връзка с изпълнение на Фаза 4.1 от проекта, съгласно ФК, Анекс 3.1, т. 4, позиция 9 с прогнозна стойност 247 000 лв. без ДДС.
 - Разрушаване сгради, засегнати от трасето и рекултивация на освободените терени в сервитута на участък Пловдив – Свиленград, съгласно ФК, Анекс 3.1, т. 4, позиция 9 с прогнозна стойност 500 000 лв. без ДДС.

- Ветеринарна дезинфекционна станция в товарна (задържаща) гара Свиленград във връзка с изпълнение на Договор 3889/19.01.2012 г. за „Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Харманли-Свиленград” с прогнозна стойност 1 000 000 лв. без ДДС.

- Допълнителни работи по Договор 3888/19.01.2012 г. за „Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Димитровград – Харманли (от км 231+560 в междугарието Ябълково – Димитровград до км 266+000 в междугарието Симеоновград – Харманли)” с прогнозна стойност 2 192 719 лв. без ДДС.

- „Строителен надзор за проект: Ремонтни работи по приемни здания във връзка с изпълнение на „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX,, Фаза 2: Участък Първомай-Свиленград”, съгласно ФК, Анекс 3.1, т. 4, позиция 9- Лот 1 - Ремонтни работи по ПЗ Свиленград с прогнозна стойност 60 000 лв. без ДДС.

- „Оценка на съответствието и строителен надзор за проект: Ремонтни работи по приемни здания във връзка с изпълнение на „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX,, Фаза 2: Участък Първомай-Свиленград”, съгласно ФК, Анекс 3.1, т. 4, позиция 9 - Лот 2 - Ремонтни работи по ПЗ Харманли с прогнозна стойност 60 000 лв. без ДДС.

- „Строителен надзор за проект: Ветеринарна дезинфекционна станция в товарна (задържаща) гара Свиленград във връзка с изпълнение на Договор 3889/19.01.2012 г. за „Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Харманли-Свиленград (от км 266+000 в междугарието Симеоновград-Харманли до км 297+750 в междугарието Свиленград-граница с Република Турция)” с прогнозна стойност 65 000 лв. без ДДС.

Проект „Електрификация и реконструкция на железопътна линия Свиленград – турска граница”

Обща стойност на договора – 85 823 591 лв. с ДДС

Проектът е съфинансиран по Приоритетна ос 1 на Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г. На 30.03.2015 г. към договора за безвъзмездна финансова помощ по проекта беше подписан Анекс № 7 към ДОПТ-3/22.05.2009 г. с дата на приключване на ДБФП не по-късно от 31.07.2015 г.

За изпълнение на проекта са подписани следните основни договори:

✓ Договор № 3219/25.09.2009 г. за електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград – турска граница

Срок за изпълнение: 2009 – 2013 г.

Стойност на договора : 69 999 666.00 лв. без ДДС

Финансово изпълнение към 31.12.2015 г. – 100 %.

Физическо изпълнение – 100 %

✓ Договор № 3790/24.10.2011 г. за „Повдигане на нивелетата на железния път и съпътстващи допълнителни работи по ж.п. линия Свиленград – Турска граница”

Срок за изпълнение: 04.07.2012 г.

Стойност на договора : 10 308 773.33 лв. без ДДС

Финансово изпълнение – 100 %

✓ Договор № 4206/18.12.2012 г. за изработка и доставка на печатни и/или брандирани материали за целите на проекта “Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград-турска граница”.

Срок за изпълнение: 05.02.2013 г.
Стойност на договора : 19 997 лв. без ДДС
Финансово изпълнение – 100 %

✓ Договор № 4207/18.12.2012 г. изработка и доставка на рекламни продукти.“

Срок за изпълнение: 05.02.2013 г.
Стойност на договора : 19 950 лв. без ДДС
Финансово изпълнение – 100 %

✓ Договор № 4234/15.01.2013 г. за правна консултация относно изпълнение на Договор № 3219/25.05.2009 г. с предмет „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград-Турска граница”

Срок за изпълнение: 15.04.2013 г.
Стойност на договора : 18 000 лв. без ДДС
Финансово изпълнение – 100 %

✓ Договор № 4249/29.01.2013 г. за „Изработка и доставка на видеоклип за проект “Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград-турска граница”

Срок за изпълнение: 13.02.2013 г.
Стойност на договора : 19 100 лв. без ДДС
Финансово изпълнение – 100 %

✓ Договор № 4309/03.04.2013 г. за „Организиране на провеждане на публично събитие – семинар за журналисти в гр. Свиленград“

Срок за изпълнение: 03.04.2013 г.
Стойност на договора : 19 150 лв. без ДДС
Финансово изпълнение – 100 %

✓ Договор № 4311/05.04.2013 г. за „Предоставяне на програмно време за излъчване в програмите на Българската национална телевизия на реклама и/или обявяване на спонсорство, съгласно условията на настоящия договор“

Срок за изпълнение: 30.05.2013 г.
Стойност на договора : 19 156, 80 лв. без ДДС
Финансово изпълнение – 100 %

✓ Договор № 4688/09.07.2014 г. за разработване на актуален анализ разходи-ползи за проект: „Електрификация и реконструкция на железопътна линия Свиленград-турска граница”, № BG161PO004-1.0.01-0002-C0001”.

Срок за изпълнение: 31.08.2014 г.
Стойност на договора : 44 500 лв. без ДДС
Финансово изпълнение – 100 %

Изпълнението на проекта към 30.09.2015 г. е следното:

- През м. февруари и м. март 2015 г. Изпълнителят предаде всички документи във връзка със съответствието на обекта с оперативната съвместимост: сертификати за проверка, декларации за ЕО проверка, технически досиета и документация, преведени на български език, относно подсистема „Енергия“ и „Инфраструктура”, в съответствие с Наредба 57, включително сертификат в съответствие с Националните правила по безопасност.
- На 30.04.2015 г. Инженерът издаде Условен Сертификат за Изпълнение, въведен в договора чрез Допълнително споразумение № 3/21.12.2013 г.
- През м. юни в УО е изпратен за одобрение окончателният доклад по проекта.
- През м. юли УО на ОПТ одобри окончателния доклад по проекта.

○ В периода 11.08.2015 г. - 12.08.2015 г. от УО на ОПТ е извършена окончателна проверка на място по проекта.

Б) Проекти за техническа помощ за подготовка на проекти за програмен период 2014 – 2020 г.

Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив: железопътни участъци София – Елин Пелин, Елин Пелин – Септември“

Обща стойност на проекта – 56 608 344,00 лв. с ДДС

За цялостната реализация на дейностите по подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив: жп участъци София – Елин Пелин и Елин Пелин - Септември“ е изготвен Формуляр за кандидатстване за финансиране на „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив: жп участъци София – Елин Пелин и Елин Пелин - Септември“, съгласно който са необходими средства на обща стойност 58 981 408,20 лв., от които 49 151 173,50 лв. безвъзмездна финансова помощ по ОПТ и 9 830 234,70 лв. недопустими разходи (ДДС) – съфинансиране от страна на бенефициента НКЖИ. Формулярът за кандидатстване за финансиране е одобрен от УО на ОПТ на 20.11.2012 г.

Общ физически напредък по проекта към 31.12.2015 г. – 57,4 %

Общо финансово изпълнение по проекта към 30.12.2015 г. – 42,28 %

Изпълнението на проекта към 30.09.2015 г. е следното:

○ По Договор № 3946/13.03.2012 г. за “Изготвяне на доклад за оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционното предложение по проекта“:

– Обявено е Решение на ВАС № 5343 от 12.05.2015 г. по административно дело за отхвърляне на жалбата за Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите.

– На 01.06.2015 г. е подадена жалба срещу Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите.

– На 24.09.2015 г. се проведе съдебно заседание по административното дело относно Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите. Петчленен състав на ВАС - обяви, че ще се произнесе след съвещание.

○ По Договор № 4372/10.07.2013 г. за „Координация на подготовката на технически проекти и оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите на проекта:

– Изготвен е формуляр за кандидатстване за финансиране на железопътния участък София-Елин Пелин (проектиране и строителство) по Механизма за свързване на Европа (CEF).

○ Изготвени, предадени и одобрени са технически спецификации за:

- Проектиране и строителство на железопътния участък София–Елин Пелин.

- Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост по време на проектирането и строителството.

- Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите съгласно ЗУТ, изготвяне на Комплексен доклад и строителен надзор по време на строителството.

○ Предаден е Анализ на разходи и ползи с актуализирани инвестиционни разходи, във връзка с кандидатстване за финансиране по ОПТТИ 2014-2020 на жп участъци Елин Пелин – Ихтиман и Ихтиман – Септември.

- По Договор № 4898/30.01.2015 г. за „Изготвяне на ПУП и Технически проекти за проект: „Модернизация на железопътна линия София-Пловдив: жп участъци София-Елин Пелин и Елин Пелин - Септември”, за участък Елин Пелин – Ихтиман:
 - Предаден и одобрен е встъпителен доклад, включващ План за осигуряване на качеството и План за управление на рисковете.
 - Предадени и одобрени са предварителни технически решения за жп участък Елин Пелин-Ихтиман.
 - Предаден и одобрен от Възложителя е Доклад от Етап 1 на изпълнителя за жп участък Елин Пелин - Ихтиман.
- По Договор № 4899/30.01.2015 г. за „Изготвяне на ПУП и Технически проекти за участък Ихтиман – Септември:
 - Предаден и одобрен е встъпителен доклад, включващ План за осигуряване на качеството и План за управление на рисковете.
 - Предадени и одобрени са предварителни технически решения за жп участък Ихтиман-Септември.
 - Предаден и одобрен от Възложителя е Доклад от Етап 1 на изпълнителя за жп участък Ихтиман - Септември.
- По Договор № 4960/21.04.2015 г. за „Визуализация и публичност на проекта“:
 - Предадени са одобрените рекламни листовки и информационни ролбанери
 - Проведено е публично събитие на 09.07.2015 г на гара Елин Пелин, за представяне на проекта.
- Сключен е договор за извършване на теренни проучвания в обхвата на проекта за опазване на културното наследство.

Планирани дейности през 2016 г.:

- Влизане в сила на ПУП-ПП за жп участъци Елин Пелин – Ихтиман и Ихтиман – Септември;
- Изготвяне и одобрение на окончателни доклади по договорите за изготвяне на ПУП и технически проекти и договора за координация и оценка на съответствието.

ПРИОРИТЕТНА ОС 3 „ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНОСТТА ПРИ ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ”

Проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район за планиране в България – Пловдив“

Обща стойност на проекта – 16 422 860 лв. с ДДС.

Настоящият проект предвижда изграждане на интермодален терминал на север от гара Тодор Каблешков, в землището на с. Злати трап, местност Камиша, община „Родопи” - Пловдив.

С Решение № 509/08.07.2011 г. на Министерския съвет „Интермодален терминал в Южен-Централен район на планиране в България – Пловдив” е обявен за обект с национално значение

Общ физически напредък към 31.12.2015 г. – 45,36 %

Общо финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 37,05 %

Изпълнението на проекта към 30.09.2015 г. е следното:

- По Договор № 4654/23.05.2014 г. за „Оценка на съответствието на инвестиционния проект със съществените изисквания към строежите и упражняване на строителен надзор за обекта:
 - Одобрен е технически проект по всички части, нуждаещи се от ревизия след указания на ЕТС и с това проектът беше подготвен за предаване към МРРБ;
- По Договор № 4655/23.05.2014 г. за „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране България – Пловдив“:
 - Представени и одобрени са всички планове съгласно изискванията на Договора и Техническото задание - План за управление на рисковете, План RAMS, Подробна работна програма, План за управление на строителните отпадъци, План за управление на околната среда, План на взаимодействието и други.
- По Договор № 4945/26.03.2015 г. между НКЖИ и Регионален археологически музей, гр. Пловдив ще се извършва археологически мониторинг по време на строителството.
- С Договор ДР7/18.02.2015 г. Община Родопи отстъпи безвъзмездно на МТИТС правото на собственост върху 4 общински имота за нуждите на ИМТ, а с подписан Договор ДР11/31.03.2015 г. е отстъпено правото на собственост и върху 5-ия общински имот.
- Подписан е договор № 4943/17.03.2015 г. между Община Родопи и НКЖИ за ремонт и рехабилитация на част от IV-класен път PDV 1251, по който ще става достъпът на автомобили до ИМТ.
- Издадена е заповед РД-16-8/05.03.2015 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за извършване на подготвителни дейности във връзка с нуждата от предоставяне на концесия на терминала.
- С Решение №367/ 22.05.2015 г. на Министерския съвет са обявени за публична държавна собственост имотите, дарени от община Родопи на МТИТС, необходими за изграждане на терминала, като са предоставени безвъзмездно за управление на НКЖИ.
- На 04.06.2015 г. е подписан Акт образец 2а за ЕТАП 2 на обекта, с което стартира строителство на терминала. На 12.08.2015 г. са подписани Акт № 2а и № 2 за откриване на строителна площадка и определяне строителна линия за Етап I и Етап III и Акт № 2а за откриване на строителна площадка за Етап IV.
- Във връзка с отдаването на концесия на ИМТ, на 14.08.2015 г. е обявена публична покана с предмет „Изготвяне на концесионен анализ за предоставяне на концесия за услуга върху обект „Изграждане на интермодален терминал в ЮЦРП в България – Пловдив“.
- На 04.09.2015 г. е получен Протокол от проведено заседание на експертна комисия от Министерство на културата за приемане на резултатите от спасителни археологически проучвания на изкопни работи.
- Извършват се строително – монтажни работи по Етапи 1, 2 и 3.

Планирани дейности през 2016 г.:

- Изпълнение на оставащите СМР, изпитване и въвеждане в експлоатация:
 - Етап 1 – пътна връзка, паркинг, сгради – до 23.02.2016 г.;
 - Етап 2 – железопътна инфраструктура – до 15.05.2016 г.;
 - Етап 3 – терминална площадка – до 04.07.2016 г.;
 - Етап 4 – реконструкция на IV класен път PDV 1251 – до 30.04.2016 г.
 - Приемане на обекта и въвеждане в експлоатация – 04.07.2016 г. – 04.08.2016 г.
- Окончателно уреждане на собственост върху поземлени имоти

- До 04.06.2016 г.: приключване на строително-монтажните работи, приемане и сертифициране на обекта. Въвеждане в експлоатация на ИМТ.

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

Обща стойност на проекта: 5 034 360 лв. с ДДС.

Проектът за Техническа помощ включва дейности, с които ще бъдат извършени всички задачи на предпроектната подготовка, с цел навременно и ефективно изпълнение на проекта „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе“ (ИМТ Русе).

На 05.10.2012 г. между УО и НКЖИ е подписан Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по ОПТ № ДОПТ-16.

Общ физически напредък към 31.12.2015 г. – 99,5 %

Общо финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 92,8 %

Изпълнението на проекта към 30.09.2015 г. е следното:

- На 07.01.2015 г. беше подписан договор с ДЗЗД „Дунав“ за изпълнение на дейностите по ФАЗА 1 от проекта – изработване на предпроектни проучвания, идеен проект, ПУП и подготовка на отчуждителните процедури, по който напредъкът е следният:
 - От предложените 5 площадки за ситуиране на терминала, на 16.04.2015 г. генералният директор на НКЖИ утвърди като най-целесъобразно местоположение на площадката на ИМТ Русе на мястото на терена на бившата гара Русе-изток разпределителна.
 - На 30.04.2015 г. Възложителят одобри извършените работи от Изпълнителя по Етап 1 и Етап 2.
 - На 13.08.2015 г. РИОСВ Русе издаде Решение, в което указва да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда.
 - На 31.07.2015 г. Изпълнителят предаде вариантите на Идеен проект, заедно с всички разработки по Етап 3 - Разработване на варианти за Идеен проект за изграждане на ИМТ Русе.
 - На 14.08.2015 г. се проведе заседание на Експертен технически съвет (ЕТС) на НКЖИ, на което бяха разгледани трите варианта на Идеен проект и одобрен като икономически най-ефективен вариант С-1 с последователно разположени приемно-отправен и товарен паркове.
 - На 19.08.2015 г. бяха предадени разработките по Етап 4 - „Изготвяне на анализ на възможностите и Стратегия за финансиране, изграждане и функциониране на интермодален терминал в гр. Русе“ с разгледани перспективите на сътрудничество с други държавни предприятия и/или публично-частно партньорство.
 - На 25.09.2015 г. бе внесен Доклад за изпълнение на Етап 3 „Разработване на варианти за Идеен проект за изграждане на ИМТ Русе; Извършване на финансов и икономически анализ на различните варианти и определяне на икономическия най-ефективен“, в който се посочва актуализиран график за последващо изпълнение на дейностите, според който Заключителният доклад по проекта ще бъде предаден на 29.12.2015 г.
 - На 15.09.2015 г. са предадени част от разработките по Етап 6 „Разработване на ПУП - ПРЗ и ИП, а на 29.09.2015 г. в Община Русе беше внесен за разглеждане проект за ПУП за терените, засегнати от изграждането на ИМТ Русе.
- Като част от дейностите по ФАЗА 1, на 04.05.2015 г., след съгласуване с УО беше проведена обществена поръчка с предмет „Изготвяне на проучване на приложимите процедури и практики и подготовка на регламентирания документи относно режима

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2016 г.

държавна помощ при финансиране с обществени средства на строителството на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе”.

- На 31.07.2015 г. се подписа договор с избраната фирма - Изпълнител „Ес Пи Консулт Бг“ ООД. На 28.08.2015 г. Изпълнителят предаде разработките по Етап 1 от техническата спецификация „Изготвяне на правен преглед и изследване на европейската и българската практики за държавни помощи при финансиране изграждането на инфраструктурни транспортни обекти със средства на ЕС“.

- На 12.09.2015 г. съгласно Техническото задание Изпълнителят предаде разработките по Етап 2 „Приложими регламенти и процедури за многогодишния период 2014-2020 г. на българско и европейско ниво, относно третиране на държавна помощ и изготвяне на план за действие при кандидатстване за финансиране със средства от ЕС на строителството на ИМТ Русе“.

○ По отношение на дейностите по ФАЗА 4 „Изготвяне на Формуляр за кандидатстване за потвърждаване на субсидия за изграждане на ИМТ Русе“ – на 07.09.2015 г. със Заповед на генералния директор на НКЖИ е одобрен Изпълнител - фирма „Проджект Планинг енд Мениджмънт“.

○ По отношение на дейностите по ФАЗА 5 „Извършване на дейности по информация и публичност“ – след проведена процедура за възлагане чрез публична покана на обществена поръчка на 08.06.2015 г. се подписа договор с фирма „Ка Ел Офис“.

Проект Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата – „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София”, „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа”, „Престроителство и саниране на приемно здание гара Пазарджик – II етап”

Обща стойност на проекта: 89 826 650 лв. с ДДС.

Към 30.09.2015 г. по проекта са разплатени средства в размер на 35 307 161,89 лева без ДДС; разпределението по източници на финансиране е както следва:

- Европейски фонд за регионално развитие – 19 912 253,57 лева
- Национално съфинансиране – 3 513 927,10 лева
- Съфинансиране НКЖИ – 5 135 019,89 лева
- Собствени средства – 6 745 961,33 лева

Финансово изпълнение по проекта 30.12.2015 г. – 83,84 %.

Обект „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София”:

За изпълнението на обекта са сключени следните договори:

✓ Договор № 4412/22.08.13 г. за „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София”

Изпълнител: Дружество по ЗЗД „Обединение ГБС – Централна гара София”

Стойност на договора: 73 870 993,96 лв. с ДДС

✓ Договор № 4413/22.08.13 г. за „Оценка на съответствието и строителен надзор за проект „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София”

Изпълнител: Дружество по ЗЗД „Обединение ТРТ”

Стойност на договора: 1 379 400 лв. с ДДС

Общ физически напредък по обекта към 31.12.2015 г. – 88 %

Общо финансово изпълнение по обекта към 30.12.2015 г. – 83,84 %

Изпълнението на обекта към 30.09.2015 г. е следното:

- По Договор № 4413/22.08.13 г. за „Оценка на съответствието и строителен надзор за проект „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София” :
 - В периода 01.01.2015 г. – 30.09.2015 г. са предадени на Консултанта за преглед и съгласуване Работни проекти.
- По Договор № 4412/22.08.13 г. за „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София” са изпълнени:
 - строително-монтажни работи по част „Конструктивна“;
 - работи по хидроизолация на пешеходен подлез с демонтаж и монтаж на железен път;
 - ВиК инсталации;
 - отопление, вентилация и климатизация и демонтажни работи на съществуващите ОвК инсталации;
 - инсталация за добив на алтернативна енергия;
 - електрически силнотокowi инсталации и системи;
 - електрически слаботокowi инсталации и системи;
 - топлоизолация по северна, южна и източна фасади между ос 12 до 27.
 - Доставени са и монтирани ескалатори и монтаж на асансьори в приемното здание.
 - вътрешни архитектурни работи в от втори сутерен до трето надземно ниво и пешеходен подлез.
 - Рехабилитация на постови кабинни;
 - По рехабилитацията на Контактната мрежа са изпълнени дейности, свързани с монтаж на анкерни кошници за стълбове, бетониране на фундаменти за стълбове, изтегляне и монтаж на контактен проводник, струнни клеми и изтегляне и монтаж на носещо въже.
 - Стартирали са работи по изпълнение на паркинг и подмяна на пътна настилка на пътен подход към коловози източна страна.
 - Изцяло са приключили дейностите по 3-ти, 4-ти и 5-ти перон.
 - Изпълняват се строително монтажни работи по всички части в междуосия от 1 до 11 на приемното здание, 2-ри перон, приключване на дейностите по 2ри и 4ти челни коловози, контактна мрежа, вертикална планировка и облагородяване на околното пространство, както и провеждане на тестови и изпитание на системите на инсталациите.

Планирани дейности през 2016 г.:

- Приключване на СМР, провеждане на тестове и въвеждане на обекта в експлоатация.

Обект „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа”

За изпълнението на обекта са сключени следните договори:

✓ Договор № 4694/15.07.2014 г. за „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа” и Допълнително споразумение №1/26.08.2014 г. към Договор 4694/15.07.2014 г.

Изпълнител: Дружество по ЗЗД „Железопътна инфраструктура Бургас“

Стойност на договора: 9 511 641,48 лв. с ДДС

✓ Договор № 4695/15.07.2014 г. за „Оценка на съответствието и строителен надзор за проект „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа”

Изпълнител: Обединение „Рубикон – Ен Ар 1“

Стойност на договора: 224 360,40 лв. с ДДС

Общ физически напредък по обекта към 30.12.2015 г. – 96 %

Финансово изпълнение по обекта към 30.12.2015 г – 89 %

Изпълнението на обекта към 30.09.2015 г. е следното:

- По Договор 4695/15.07.2014 г. за „Оценка на съответствието и строителен надзор за проект „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа“:
 - Съгласувани и одобрени са Работни проекти по части: Архитектурна, Конструктивна, ВиК, ОВК, Електрически силнотокowi инсталации и системи, Слаботокowi инсталации и системи, Интериор, Озеленяване и благоустройство.
- По Договор 4694/15.07.2014 г. за „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа“ са изпълнени:
 - Подпорна стена – нова и рехабилитация на съществуваща.
 - Помощен пост – рехабилитация /преустройство и ремонт/ на сграда.
 - Пост 1 - рехабилитация /преустройство и ремонт/ на сграда.
 - площадкова канализация и водопровод за двата поста.
 - СМР по част Конструктивна – почти на 90% от предвидените.
 - покривни работи по Източно крило, Северно крило, в това число подменени са с медна ламарина куполи на часовниковата кула, изходно хале и царски павилион, декоративните елементи по завършеците на куполните покриви по оригиналните детайли, седящите олуци.
 - вътрешни ВиК работи в Източното крило, Северното крило, сутерен, като се работи в зоната между ресторант и Входно фойе на първо и второ ниво. Изпълнен е дренаж от северна страна по дължина на сградата съгласно работен проект и външна дъждовна канализация по 2-ри перон.
 - голяма част от ОВК инсталациите, включително въздушни завеси в фойетата, VRF инсталации във фойета и ресторант, отоплителни тела съгласно работен проект, съоръжения по вентилационната инсталация в сутерена.
 - част от вътрешните Електрически силнотокowi инсталации и системи в източното крило, северното крило, сутерен
 - част от вътрешните източно и северно крило.
 - голяма част от работите по фасадите. Подмяната на дограма и витрини е извършена.
 - вътрешни архитектурни работи в Източното и Северното крило, в сутерен.
 - Доставени и монтирани са 3 бр. асансьори и 3 бр. платформи за зареждане на ресторант, сутеренни складове и кафе на второ ниво.
 - работи по перонна настилка и по перонно покритие на 2-ри перон; перонни елементи от страна на 3-ти коловоз, перонни бордюри от страна на 2-ри коловоз, хидроизолация на перонното покритие, извършена е рехабилитация на метална носеща конструкция.

Планирани дейности през 2016 г.

- Приключване на СМР, провеждане на тестове и въвеждане на обекта в експлоатация.

ПРИОРИТЕТНА ОС V „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ“:

Проект „Проектиране на строителство на железопътната линия Видин-София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Мелковец“

Индикативна стойност на проекта: 13 937 278 лв. с ДДС.

Проектът е част от **Етап II** на проект „Модернизация на железопътната линия Видин-София“ с индикативна стойност 1,876 млрд. евро.

Подаден е Формуляр за кандидатстване (ФК) по Приоритетна ос 5 на ОПТ 2007 – 2013 г. и същият е одобрен на 16.09.2013 г, подписан е Договор за БФП. На 21 юли 2015 г. е подписан Анекс за удължаване на срока на Договора до 31 декември 2015 г.

Общ физически напредък към 31.12.2015 г. – 80 %

Общо финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 57.3 %

Изпълнението на проекта към 30.09.2015 г. е следното:

- По Договор № 4897/30.01.2015 г. за „Актуализация и оптимизация на идеен проект за железопътни участъци Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник по проект: „Проектиране на строителство на железопътна линия Видин – София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин – Медковец“ е изпълнено следното:
 - Одобрена Актуализация на трафика на проект "Модернизация жп линия Видин-София (жп участъци 1,2,3).
 - Одобрен Анализ на сценариите и избор на сценарий за разработване в следваща фаза за участъците 2 и 3.
 - Актуализация на идеен проект за участъците Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник
 - Доклад за Етап 1.
 - Проведени са срещи и изготвени месечни доклади.
- По Договор № 4900/30.01.2015 г. за „Актуализация на идеен проект и изработване на Подробен устройствен план, План за регулация и Парцеларен план и технически проект на железопътен участък Видин – Медковец по проект: „Проектиране на строителство на железопътна линия Видин – София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин – Медковец“ е извършено следното:
 - Одобрен Анализ на сценариите и избор на сценарий за разработване на Участък 1 Видин-Медковец в следваща фаза (Технически проект).
 - Одобрена Актуализация на Капацитета за Участък 1 Видин-Медковец.
 - Актуализация на идейния проект в съответствие с изчисления в Задача 2 и 3 сценарии.
 - На 28.09.2015 г. е предаден за съгласуване проект на „Контактна мрежа“ за част Технически проект за участъка Видин – Медковец“.
 - На 30.09.2015 г. са предадени за одобрение Технически паспорти на сгради, разположени на територията на железопътния участък Видин – Медковец.
- На 10.03.2015 г. обжалването на процедурата за „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите на техническия проект“ е разгледано от ВАС и въз основа на решението му НКЖИ сключи договор с ЕТ „Ел Транс Инженеринг – ВМ“.
- По Договор № 4959/20.04.15 г. за „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите на техническия проект“:
 - Предаден и одобрен от Възложителя е въвеждащия доклад.
 - Изготвен и предаден е План за управление на рисковете и първи месечен доклад.
- През месец септември 2015 г. е проведена процедура за възлагане на обществена поръчка чрез публична покана за дейност „Теренни проучвания за издирване на археологически обекти по протежението на железопътен участък Видин – Медковец“.
- През месец април 2015 г. е изготвена документация и обявена повторно тръжна процедура по ЗОП за избор на изпълнител за извършване на мерки по информация и публичност по проекта. В резултат от провеждането ѝ за изпълнител е избран Консорциум „Дабъл плус комюникейшън“
- По Договор № 4823/26.11.14 г. за „Допълнение на ОВОС“ по проекта:
 - Изпълнението на договора е пряко обвързано с изпълнението на договора за проектиране (дейности 1-6) и е започнало на 30.04.2015 г. след уведомление от страна на Възложителя

- На 24 юни 2015 г. НКЖИ внесе в МОСВ Уведомление за инвестиционно предложение по проекта.

Планирани дейности през 2016 г.:

- По Договор № 4900/30.01.2015 г. за „Актуализация на идеен проект и изработване на Подробен устройствен план, План за регулация и Парцеларен план и технически проект на железопътен участък Видин - Медковец по проекта“ предстои предаване и одобрение на технически проект и изготвяне и одобрение на ПУП и техническа спецификация за изпълнение на строителство за участъка Видин – Медковец;

- По Договор № 4959/20.04.2015 г. за „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите на техническия проект“ предстои издаване на оценка на съответствието със съществените изисквания за жп участъка Видин – Медковец.

Проект „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по Трансевропейската транспортна мрежа“

Индикативна стойност на проекта – 43 271 993 лв. с ДДС.

Индикативният бюджет по проекта е 43 271 992,80 лв. с ДДС, от които 36 059 994,00 лв. безвъзмездна финансова помощ по ОПТ и 7 211 998,80 лв. съфинансиране от страна на Бенефициента НКЖИ. Подписан е договор за предоставяне на БФП – № ДОПТ-38 от 12.11.2013 г. на стойност 13 721 735 лв. без ДДС. БФП не се отпуска за разходи по проекта на стойност 29 550 257, 80 лв., в това число допустими разходи за проекта в размер на 22 338 259 лв., поради ограничение на финансовия ресурс по приоритетната ос.

В резултат на извършен анализ е установено, че индикативните стойности дейностите могат да бъдат оптимизирани, без това да доведе до отпадане на дейности и промяна в обхвата на тръжните процедури. В тази връзка са оптимизирани прогнозните стойности на обществените поръчки за подготовка на проектите (отнасящи се до проектиране и изготвяне на ПУП-ове), като общата им стойност от 29 042 054 лв. без ДДС е редуцирана до 20 996 008 лв. без ДДС.

На 24.09.2015 г. е изпратено Искане за промяна на ДБФП № ДОПТ-38/12.11.2013 г. предвид невъзможността за приключване в срока на допустимост на разходите за част от дейностите, предвидени за изпълнение във ФК и ДБФП.

Инструментът включва следните проекти:

- Модернизация на жп линията София – Драгоман
- Модернизация на жп линията София – Перник – Радомир
- Развитие на жп възел София
- Развитие на жп възел Бургас

Общ физически напредък на проекта към 31.12.2015 г. – 44,44 %

Общо финансово изпълнение по проекта към 30.12.2015 г. – 93,81 %

Изпълнението по проекта към 30.09.2015 г. е следното:

○ По Договор № 4371/10.07.2013 г. за координация на подготовката на технически проекти и оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите за проекта:

- През отчетния период Консултантът изпълнява дейности по координация на сключените договори, свързани с подготовка на проектите, чрез осъществяване на цялостен контрол от името на Възложителя.

о По Договор 3971/23.04.2012 г. за изготвяне на Доклад за оценка на въздействието на околната среда на инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“ с изпълнител „Данго Проект Консулт“ ЕООД и стойност 55 470 лв. без ДДС. До момента са изплатени средства в размер на 27 735 лв. без ДДС, представляващи 50 % от стойността на договора без ДДС.

о По Договор № 4869/ 05.01.2015 г. с предмет „Изготвяне на ПУП и технически проекти за строителство на нови гарови здания, спирки и сгради за проекти „София – Драгоман“ и „Развитие на жп възел София“ с изпълнител ДЗЗД „Инфраструктурно проектиране“ и стойност на договора е 137 200 лв. без ДДС:

- Предадени и одобрени от Възложителя: Встъпителен доклад; План за управление на рисковете; Доклад от извършения преглед на наличната информация; Геодезически доклади (гара Илиянци, гара Обеля, гара Волюяк, гара Сливница и гара Равно поле); Генерални планове и актуализирани идейни проект (гара Волюяк, за гара Илиянци и за гара Равно поле); Генерален план и проект за присъединителни проводни за гара Волюяк; Генерални планове, проекти за присъединителни проводни и оптимизация на идейни проекти (за гара Обеля и за гара Илиянци); Идеен проект за външни връзки на гара Равно поле; Идеен проект и генерален план за приемно здание и външни връзки на гара Сливница; Инженерно-геоложки и хидрогеоложки доклади (гара Илиянци, гара Обеля, гара Волюяк, гара Равно поле и гара Сливница); Доклад от изпълнението на ЕТАП I.

- На заседание на Експертния технически съвет към НКЖИ (16.07.2015 г.) са приети идейните проекти на нови приемни здания в съществуващите гари Волюяк и Илиянци, на нови гари Обеля и Равно поле по проект „Развитие на жп възел София“ и на нова гара Сливница по проект „Модернизация на жп линия София- Драгоман“.

о По Договор № 4871/07.01.2015 г. с предмет „Изготвяне на технически проекти за реконструкция и модернизация на съществуващи гарови здания, спирки и сгради“, с изпълнител ДЗЗД „Инфраструктурно проектиране“ и стойност на договора 325 000 лв. без ДДС:

До момента са изплатени средства в размер на 162 500 лв. без ДДС, представляващи 50 % от стойността му.:

- Предадени и одобрени от Възложителя: Встъпителен доклад и План за управление на риска, Програма за извършване на дейностите по проучвания, Доклад от извършения преглед на наличната изходна информация, Доклад от извършено енергийно обследване, Доклади от извършено техническо обследване и паспорти, Архитектурни заснемания, Технически паспорти и Доклад от изпълнението на ЕТАП I.

о По Договор № 4914/24.02.2015 г. с предмет „Изготвяне на технически проект за модернизация на жп участъци: гара Волюяк – гара Биримирци; гара София – през гара Север – гара Илиянци и гара Казичене – гара Мусачево – гара Столник“ за проект „Развитие на жп възел София“, с изпълнител Обединение „ПРОДЕКС БГ“ и стойност на договора 1 498 430 лева без ДДС :

- Предадени и одобрени от Възложителя: Встъпителен доклад, План за управление на рисковете, Програма за извършване дейностите, Доклад за извършен преглед на наличната изходна информация, Геодезически доклад, Инженерно-геоложки доклад, Хидроложки доклад, Окончателен доклад от обследването; Технически паспорти, Доклад от изпълнението на ЕТАП I.

о По Договор № 4915/24.02.2015 г. с предмет „Изготвяне на ПУП и технически проект за модернизация на железопътни участъци: „Гара София – гара Волюяк“, за проект „Развитие на железопътен възел София“ и „Гара София – гара Петърч“, за проект „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман – част от Транс-европейската транспортна мрежа“, с изпълнител ЗЗД „ЦИРЛ и КО“ и стойност на договора 1 350 000 лв. без ДДС:

- Предадени и одобрени: Встъпителен доклад, План за управление на рисковете Програма за извършване дейностите, Геодезически доклад, Инженерно-геоложки доклад ; Доклад от преглед на налична информация; Хидроложки доклад; Окончателен доклад от обследване ; Технически паспорти; Доклад от ЕТАП 1.

о По Договор № 4916/24.02.2015 г. с предмет „Изготвяне на ПУП и технически проект за модернизация на железопътен участък „гара Петърч - гара Драгоман“ за проект „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман – част от Транс-европейската транспортна мрежа“, с изпълнител по договора ЗЗД „П.Д.ПРОЕКТ 2014“ и стойност на договора 1 786 893 лева без ДДС:

о До момента са изплатени средства в размер 176 689,30 лв., представляващи 10 % от стойността на договора без ДДС.

- Възложителят е одобрил: Встъпителен доклад, План за управление на рисковете и Програма за извършване на дейности по проучвания, като ревизираните версии на Встъпителния доклад и Плана за управление на рисковете са предавани със значително закъснение.

- Изпълнителят е представил за одобрение от Консултанта следните разработки: Хидроложки доклад, Геодезически доклад, Доклад изходни данни, Доклад „Железен път – Варианти“ – ревизия 02; Доклад „Съоръжения - Надлези и подлези“ – ревизия 01

о По Договор № 4917/ 24.02.2015 г. с предмет „Изготвяне на ПУП и технически проект за модернизация на железопътен участък: „София – Перник – Радомир“, за проект „Модернизация на железопътна линия София – Перник – Радомир – част от Транс-европейската транспортна мрежа“, с изпълнител по договора Консорциум ДЗЗД „НЕТ-ИТАЛФЕР-ИКЮИ и стойност на договора 6 600 000 лева без ДДС:

До момента са изплатени средства в размер на 660 000 лв. без ДДС, представляващи 10 % от стойността на договора без ДДС:

- Предадени и одобрени: Встъпителен доклад, План за управление на рисковете Програма за извършване дейностите, Доклад за извършен преглед на наличната изходна информация, Доклад за оценка на инвестиционната стойност на вариантите; представени предварителни проекти на ПУП за обект „Модернизация на железопътна линия София-Перник – Радомир, Хидроложки доклад.

- С Решение на Общинския експертен съвет по устройство на територията към Столична община е приет вариант за реконструкция на съществуващата еднопътна линия, като се подкрепя решението за реконструкция на съществуващото трасе София – Перник с възможност за осигуряване на честота на преминаване при нова организация на движението през съществуващите гари и спирки.

- На заседание на ЕТС към НКЖИ са приети: Доклад за оценка на инвестиционната стойност на вариантите; представени предварителни проекти на ПУП за обект „Модернизация на железопътна линия София-Перник – Радомир“ и в следващата фаза на проектиране да бъде подробно разработена Алтернатива 6 (комбинация от варианти за отделни участъци, на базата на мултикритериален анализ на алтернативите по показателите: инвестиционни разходи, технически параметри, околна среда, експлоатация и движение и оценка на риска).

- На 26.08.2015 г., на базата на избраната алтернатива от ЕТС към НКЖИ, Възложителят е внесъл в МОСВ „Уведомление за инвестиционно предложение „Модернизация на Транс-европейската пътна мрежа в България: Позиция II – железопътната линия София-Перник-Радомир“ (Изх. № 33341/26.08.2015 г.). Уведомлението отразява промените от Вариант СЗ за „Модернизация на жп линията София-Перник-Радомир, за който е издадено Решение на министъра на околната среда и водите с характер „да не се извършва ОВОС“.

- През отчетния период, след одобрение от Консултанта, Изпълнителят е представил: Предварителен инженерно-геоложки доклад (без тунели); Предварителен инженерно-

геоложки доклад - Владая-Драгичево и Перник-Радомир; Окончателен доклад от обследването и Доклад от ЕТАП 1

о По Договор № 4918/24.02.2015 г. с предмет „Изготвяне на ПУП и технически проект за модернизация на железопътни участъци: „Гара Подуяне – гара Биримирци“, „Гара Биримирци – гара Подуяне разпределителна“, „Гара София – гара Елин Пелин“ и „Гара Казичене – гара Равно поле – гара Столник“, за проект „Развитие на железопътен възел София“, с изпълнител по договора „ЕВРОТРАНСПРОЕКТ“ ООД и стойност на договора 5 199 300 лева без ДДС:

о До момента са изплатени средства в размер на 2 599 650 лв. без ДДС, представляващи 50 % от стойността на договора без ДДС.

- Предадени и одобрени Встъпителен доклад; План за управление на рисковете, Програма за извършване дейностите и Доклад за извършен преглед на наличната изходна информация, Технически паспорти, Части: железен път, геодезия, архитектура, телекомуникации и оценка на акустичната обстановка и шумово натоварване; Части: Тягово и нетягово ел. захранване; RAMS; Инженерно-геоложки и хидрогеоложки проучвания; Хидрология и хидравлика; Обследване на стоманобетонни мостове в участък Биримирци - Подуяне разпределителна; Обследване на стоманобетонни мостове и пешеходни подлези в участък София - Елин Пелин; Обследване на жп съоръжения, Окончателен доклад от обследването и Доклад от изпълнението на ЕТАП 1.

о По Договор № 4996/15.05.2015 г. с предмет „Извършване на дейности по изпълнение на мерки за визуализация и публичност за проект: Инструмент за подготовка на железопътни проекти по Транс-европейската транспортна мрежа“ с изпълнител по договора „Ивент Дизайн“ ООД и стойност на договора 11 300 лева без ДДС:

- На 25.08.2015 г. е поведено публично събитие за представяне на обект „Развитие на железопътен възел София“

Планирани дейности през 2016 г.: Обявяване на процедури за възлагане на обществени поръчки за:

- Извършване на теренни проучвания за издирване на археологически обекти в обхвата на проекта за обекти по железопътната линия София – Перник – Радомир и железопътен възел София.

- Изготвяне на Доклад за оценка на въздействието на околната среда на инвестиционно предложение за „Модернизация на жп линията София – Перник – Радомир“

- Финализиране изпълнението на договорите за изготвяне на технически проекти за рехабилитация на жп участъци и реконструкция на съществуващи гарови здания, спирки и сгради и изготвяне на технически проекти и ПУП за модернизация на жп участъци и строителство на нови гарови здания, съгласно посочените по-горе обществени поръчки.

- Оценка и проверка на съответствието за оперативна съвместимост на фаза техническо проектиране за проект „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по Трансевропейската транспортна мрежа“

Проект „Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“

Обща стойност на проекта – 4 782 354 лв. с ДДС.

В обхвата на проекта се включва подготовката на следните под-проекти:

- П1 – „Развитие на жп възел Пловдив“
- П2 – „Подготовка за строителство на участъци по железопътната линия Пловдив – Бургас“, включващ следното:

- **Позиция 1:** Изграждане на оптичен кабел по линията Пловдив – Бургас

- **Позиция 2:** Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив – Бургас
- **Позиция 3:** Изграждане на системи за сигнализация по жп линия Пловдив – Бургас (ETCS ниво 1, версия 2.3.0d)
- **Позиция 4:** Рехабилитация на железопътен участък Пловдив – Оризово
- **Позиция 5:** Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово
- **Позиция 6:** Модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой
- **Позиция 7:** Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница
- **Позиция 8:** Рехабилитация на контактната мрежа в междугарието Зимница – Церковски, вкл. гара Стралджа
- **Позиция 9:** Рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа – Церковски
- **Позиция 10:** Ремонт на сгради и съоръжения в гаров комплекс Карнобат
- **Позиция 11:** Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос
- **Позиция 12:** Внедряване на гарови централизации в участъка Карнобат – Бургас

Общ физически напредък към 31.12.2015 г. – 59,77 %

Общо финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 69,50 %.

Изпълнението на проекта към 30.09.2015 г. е следното:

- o На 07.08.2015 г. е подписан Анекс 2 към договор № ДОПТ-41/10.12.2013 г., посредством който е удължен срокът на договора. Също така, обхватът на Дейност I от ДБФП - подготовка за строителство се разширява като се включва изготвяне на предварителни проучвания и идеен проект по части железен път и геодезия за изграждане на железопътна връзка между жп гара Бургас и летище Бургас.
- o По изпълнение на Дейности I и II от ДБФП и чрез решение № 15/30.05.2014 г. на генералния директор на НКЖИ за изпълнител на обществената поръчка с предмет „Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътен участък Пловдив – Бургас – фаза 2” е избран ДЗЗД „Тракия консулт” и е сключен договор, по който е извършено следното:
 - Изготвени и одобрени са предпроектни проучвания за П1 – Развитие на жп възел Пловдив и П2 – Подготовка за строителство на участъци по жп линия Пловдив – Бургас, за позиции: Позиция 2 – Премахване на прелезите и изграждане на подлези/надлези за жп участък Пловдив – Бургас; Позиция 3 – Изграждане на системи за сигнализация по жп линия Пловдив – Бургас (ETCS ниво 1, версия 2.3.0 d); Позиция 5 – Модернизация на жп участък Оризово – Михайлово; Позиция 7 – Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница; Позиция 8 – Рехабилитация на контактната мрежа в междугарието Зимница – Церковски, включително гара Стралджа; Позиция 10 – Ремонт на сгради и съоръжения в гаров комплекс Карнобат.
 - Изготвени и одобрени са Прогноза на трафика Нормативни и икономически ограничения за проекта;
 - Изготвен е Работен проект за позиция 11 „Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос“;
 - Изготвени са уведомления за преценка на необходимостта от ОВОС;
 - Изготвени са задания за изработване на проект за ПУП (ПРЗ и ПП) на позиция 6 „Модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой“ и позиция 11 „Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос“;
 - Изготвени са технически спецификации за строителство и доклади за безопасност.
 - Изготвен е доклад от Етап 1.
 - В изпълнение на Дейност I, на 22.07.2015 г. е подписан Договор № 5076/22.07.15 г. с предмет: „Изготвяне на предварителни проучвания и идеен проект по части железен път и

геодезия за изграждане на железопътна връзка между жп гара Бургас и летище Бургас“. За Изпълнител по договора е определен „ТРАНСГЕО“ ООД.

- В изпълнение на Дейност III от Договора за предоставяне на БФП е подписан Договор № 5107/12.08.15 г. с предмет „Оценка на съответствието на всички части на инвестиционните проекти по проекта. За Изпълнител по договора е определен ЕТ „Ел Транс Инженеринг – ВМ“.
- В изпълнение на Дейност IV от Договора за предоставяне на БФП се проведе процедура за възлагане на обществена поръчка чрез публична покана с предмет „Теренно археологическо проучване за издирване на археологически обекти в обхвата на проекта по: позиция 5 – Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово; позиция 6 – Модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой; позиция 7 – Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и позиция 11– Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос“.

Планирани дейности през 2016 г.:

- По Дейност III от ДБФП предстои приключване на заложените дейности по Договор № 5107/12.08.15 г. с предмет „Оценка на съответствието на всички части на инвестиционните проекти по проекта със срок 21.12.16 г.
- По Дейност V от ДБФП, при необходимост, предстои подготвянето и провеждането на процедура за обществена поръчка с предмет „Оценка на въздействието върху околната среда по проекта.

Проект „Техническа помощ за формиране на тарифната политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в НКЖИ“

Обща стойност на проекта – 4 388 882 лв. с ДДС.

Проектът включва изготвяне на методика за изчисляване на инфраструктурните такси, които събира управителят на железопътната инфраструктура от железопътните превозвачи. Създаването на нов режим на достъп до железопътната инфраструктура и на нова методология за изчисляване на елементите на инфраструктурните такси следва да бъде съобразено с най-актуалните препоръки и изисквания съгласно приложимото европейско законодателство и националните нормативни документи – Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура, Наредба № 41 за достъп и ползване на железопътната инфраструктура, с преработката на Първи железопътен пакет и влизането в сила на Четвърти железопътен пакет, както и с предстоящите законодателни промени на ниво Европейски съюз. На 09.11.2015 г. е проведено тринадесетото заключително заседание (неприсъствено) на Управляващия комитет (УК) по проекта, със задача: Обсъждане на представените окончателни варианти на докладите по задача 6 „Организация на семинари“, задача 7 „План за действие“, задача 8 „Завършване на Регулаторното ръководство“ и Окончателния доклад с което физическото изпълнение на проекта е завършено.

Общ физически напредък към 31.12.2015 г. – 100 %

Общо финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 79,89 %

Изпълнението на проекта към 30.09.2015 г. е следното:

- Извършено авансово плащане по проекта – 09.01.2015 г.
- Изготвен и представен в УО на ОПТ годишен доклад по проекта.
- През отчетния период са проведени 9 заседания на управляващият комитет

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2016 г.

○ С участието на представители на ЕИБ, МТИТС, МФ, НКЖИ, ИАЖА, превозвачи, консултанта и други заинтересовани страни бяха проведени семинари и дискуссионни форуми, както следва:

- На 21.01.2015 г. - дискуссионен форум 1
- На 11.02.2015 г. - кръгла маса на тема „Нова методология за тарифна политика по отношение на минималния пакет за достъп“;
- На 31.03.2015 г. - кръгла маса на тема „Тарифна политика за минималния пакет за достъп и допълнителните услуги“;
- На 09.06.2015 г. - дискуссионен форум на тема „Нова тарифна политика за железопътния транспорт в България: Резултати от проведено допитване до железопътни оператори, спедитори и оператори на железопътни съоръжения“;
- На 29.09.2015 г. - семинар на тема „Проект на регулаторно ръководство и план за действие във връзка с въвеждането на нова тарифна политика за достъп и ползване на железопътната инфраструктура в НКЖИ“.
- Създаден е уебсайт за информиране на широката общественост - www.tac2015bg.com.
- На 12.08.2015 г. в НКЖИ е получен Доклад от задача 6, като същият е представен за становище на членовете на ЕУП и УК.
- На 18.08.2015 г. бе върнат представеният доклад по задача 6 „Организация на семинари“. Същият следва да се представи след приключване на Задача 6.
- На заседания на Управляващия комитет (УК) по проекта са приети:
 - Доклад по задача 1 „Набиране на данни и анализ на съществуващата система“;
 - Доклад по задача 2 „Пазарно проучване и планиране“;
 - Доклад по задача 3 „Преглед и анализ на главните подходи“;
 - Доклад по задача 4 „Режим за достъп до железопътната инфраструктура и такси за предоставяни услуги“;
 - Доклад по задача 5 „Изготвяне на проект за Регулаторен наръчник“.
- Със Заповеди на генералния директор на НКЖИ са извършени промени в състава на Управляващия комитет (УК) и Екипа за управление на проекта (ЕУП).
- Организиран са от Консултанта и проведени множество работни срещи по проекта, в които участваха представители на ЕИБ, МТИТС, МФ, НКЖИ, ИАЖА, превозвачи, консултанта и други заинтересовани.

Планирани дейности през 2016 г.:

- Няма

Проект „Техническа помощ за обезпечаване на разходите за проектиране и внедряване на система за планиране и управление на ресурсите в НКЖИ – бенефициент по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.“

Обща стойност на проекта – 10 810 091 лв. с ДДС

Подписан е договор с УО на ОПТ за предоставяне на БФП – ДОПТ-5 на 01.03.2013 г. с фиксиран краен срок за приключване на договора – м. юни 2015 г. и обща продължителност 21 месеца. Подписано е допълнително споразумение Анекс №ДОПТ-25/16.09.2014 г. за изменение на ДБФП Крайният срок за приключване на договора е удължен до 31.12.2015 г.

Общо физическо изпълнение към 31.12.2015 г. – 100 %

Финансово изпълнение на проекта към 30.12.2015 – 76,82 %

Изпълнението на проекта към 30.09.2015 г. е следното:

○ По Договор № 4752/02.10.2014 г. между НКЖИ и „БГ Бизнес Солюшънс“ ЕООД с предмет „Наблюдение и контрол по изпълнението на договора за „Проектиране и внедряване на СПУР в НКЖИ:

- Предадена Техническа експертиза за Доклад за изпълнение на основна дейност „Изграждане, инсталиране, конфигуриране на интегрираната СПУР” по договора;

- Предадена Техническа експертиза за Ревизиран Доклад за изпълнение на основна дейност „Изграждане, инсталиране, конфигуриране на интегрираната СПУР” по договора.

○ По Договор № 4592/20.03.2014 г. между НКЖИ и ДЗЗД „АДНЕС” с предмет „Проектиране и внедряване на система за планиране и управление на ресурсите (СПУР) в НКЖИ:

- Предаден Доклад за изпълнена Основна дейност „Изграждане, инсталиране и конфигуриране на интегрирана СПУР”;

- На 09.04.2015 г. УС на НКЖИ реши да се проведе процедура за възлагане на обществена поръчка по реда на чл. 14, ал. 4, т. 2 от ЗОП с предмет „Доставка на оборудване за изграждане на комуникационна инфраструктура”;

- На 30.04.2015 г. е предаден от ДЗДД „Аднес” Ревизиран доклад за изпълнение на основна дейност „Изграждане, инсталиране и конфигуриране на интегрирана СПУР”.

- На 16.07.2015 г. е решено Изпълнителят да проведе допълнителни срещи за постигане на всички функционалности на системата.

- В периода 28.07÷07.08.2015 г. Изпълнителят е провел тестове за удостоверяване на изпълнението на всички изисквания за функционалности на системата.

- На 10.08.2015 г. е приет ревизираният доклад за Основна дейност „Изграждане, инсталиране и конфигуриране на интегрирана СПУР”.

- Сключен договор № 5125/01.09.2015 г. между НКЖИ и „Стемо” ООД с предмет: „Доставка на оборудване за изграждане на комуникационна инфраструктура”.

- На 08.09.2015 г. е приет Доклад за Основна дейност „Обучение на персонала”.

- На 08.09.2015 г. е приет Доклад за Основна дейност „Мерки за информация и публичност”.

- На 10.09.2015 г. е извършено междинно плащане II в размер на 898 436 лв. за изпълнена дейност „Изграждане, инсталиране и конфигуриране на интегрирана СПУР” по договор за „Проектиране и внедряване на СПУР в НКЖИ”.

- На 11.09.2015 г. е са доставени устройства по договор № 5125/01.09.2015 г. с предмет: „Доставка на оборудване за изграждане на комуникационна инфраструктура”.

- На 12.09.2015 г. е извършено плащане на ДДС в размер на 179 687,20 лв. по Междинно плащане II.

Проект „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.

Проектът цели укрепване на административния капацитет в структурите на „Национална компания железопътна инфраструктура”, изпълняващи дейности по програмиране/идентифициране, подготовка, финансова отчетност, управление и контрол, наблюдение и контрол на изпълнението на проектите/операциите на НКЖИ, в ролята му бенефициент по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. - одобрен за финансиране с регистрационен номер BG161PO004-5.0.01-0065.

По проекта е подписан Договор № ДОПТ-5 от 11.05.2012 год. за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ от Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на ОПТ на стойност 3 965 583,20 лв. и Анекс № 1 с рег. № ДОПТ - 32/08.10.2013 г. към договора, с който се редуцира общата стойност на допустимите разходи по проекта на 3 068 638,22 лв. и целевата стойност на специфичните за проекта индикатори на 1600 човекомесеца.

Общо физическо изпълнение към 31.12.2015 г. – 100,00 %

Общо финансово изпълнение към 30.12.2015 г. – 93,83 %

Изпълнението на проекта към 30.09.2015 г. е следното:

- Подадени са искания за междинни плащания от № 31 до № 40. На НКЖИ са възстановени изплатени средства за основно месечно възнаграждение, вкл. осигуровки за сметка на работодателя по Искания от № 1 до № 36 включително
- В изпълнение на заповед на министъра на МТИТС. е изпратен План за действие за изпълнение на препоръките, дадени в окончателния одитен доклад № ОД-7/18.05.2015 г. на тема: „Проверка на проект BG161PO004-5.0.01-0065-C0001“. Съгласно плана е изготвено извънредно искане за междинно плащане № 38. В резултат УО на ОПТ уведомява НКЖИ, че разходите за възнаграждения и доплащания към възнагражденията не са верифицирани и не е одобрена безвъзмездна финансова помощ.

ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА” 2014 – 2020 г.

Проектите, по които НКЖИ планира да кандидатства за финансиране от Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г., са както следва:

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

Проект „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив в участък Елин Пелин-Септември“

Индикативна стойност на инвестиционния проект 1 764 603 112 лв. без ДДС.

Индикативна стойност за участъка Елин Пелин – Ихтиман 701 252 013 лв.

Индикативна стойност за участъка Ихтиман – Септември: 1 063 351 099 лв.

За част от отсечките по проекта в участъка Елин Пелин – Септември, НКЖИ има намерение да кандидатства за финансиране по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на обявената процедура за набиране на проектните предложения (Покана 2015/2016 г.),

Изпълнението на проекта до 30.09.2015 г. е следното:

- В ход е актуализацията на инвестиционните разходи – финансов план и Анализ разходи - ползи.
- В процес на подготовка е формулярът за кандидатстване за финансиране на проекта.

Планирани дейности през 2016 г.:

- Подаване на формуляр за кандидатстване за финансиране на проекта.
- Провеждане на тръжни процедури и сключване на договори за строителство и надзор по жп участъци.

Проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив-Бургас – Фаза 2“

Индикативна стойност на инвестиционния проект 627 335 027 лв. без ДДС.

Инвестиционният проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията Пловдив-Бургас” – Фаза 2 ще осигури оперативна съвместимост на инфраструктурата, оборудването, системите за управление, експлоатация и безопасност, както и свързаност с европейските жп мрежи.

Изпълнението на проекта до 30.09.2015 г. е следното:

- Обявена е тръжна процедура за провеждане на следните обществени поръчки:
 - „Модернизация на железопътни участъци Скуtare - Оризово и Страджа - Церковски, част от проект модернизация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив – Бургас – фаза 2“, по обособени позиции:
 - обособена позиция 1: Модернизация на железопътен участък Скуtare – Оризово.
 - обособена позиция 2: Модернизация на железопътен участък Страджа – Церковски.
 - Оценка на съответствие със съществените изисквания към строежите и строителен надзор по проект „Модернизация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив – Бургас – Фаза 2.

Планирани дейности през 2016 г.:

- Предстои подготвяне и провеждане на следните процедури за обществени поръчки за строителната фаза на проекта:
 - Теренни проучвания за издирване на археологически обекти по участъците, попадащи в проекта;
 - Строителство на „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница“ и „Рехабилитация на контактната мрежа в междугарието Зимница – Церковски“;
 - Строителен надзор на „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница“ и „Рехабилитация на контактната мрежа в междугарието Зимница – Церковски“;
 - Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост;
 - Оценка на въздействието върху околната среда (при необходимост).
- Провеждане на отчуждителни процедури по „Модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой“ и „Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос“.

Проект „Техническа помощ за модернизация на жп линия София-Перник-Радомир-Гюешево“

Индикативна стойност на проекта 11 281 875 лв. без ДДС.

След фазиране на проекта София-Перник-Радомир от ОПТ той става неразделна част от проекта за развитие на направление към границата с Македония и се обединява в един логичен и технологично обвързан проект от София до Македонската граница с два лота.

Първият лот е проекта, който е на фаза изпълнение и ще бъде довършен през 2016 г. и втори лот за участъка от Радомир до Гюешево, който ще бъде възлаган през 2016 г.

Железопътната линия Радомир – Гюешево се явява част от част от „основната” железопътна TEN-T мрежа и е основна връзка на страните от региона на Адриатическо и Йонийско море със страните от Черноморския регион по маршрута Бари/Бриндизи – Дуръс/Вльора – Тирана – Кафазан – Скопие – София – Пловдив – Бургас/Варна. Отсечката е важна част от проекта за осъществяване на транспортната ос “Изток-Запад”, свързваща страните от Централна Европа с региона на Кавказ, Средна Азия и Близкия Изток.

С изпълнението проектът ще бъде подготвен за обявяване на процедури за избор на изпълнители за строителство (изпълнение на модернизацията).

Планирани дейности през 2016 г.:

- Подаване на формуляр за кандидатстване по ОПТТИ.

Проект: „Изграждане на четири броя пътни надлези в железопътен участък Септември-Пловдив“

Индикативна стойност на проекта 17 490 000 лв. без ДДС.

За изпълнението на проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив – част от Транс-европейската железопътна мрежа” има подписан ДБФП № ДОПТ - 11 от 05.08.2011 г. с крайна дата за завършване 30.09.2015 г. Подадено е искане за удължаване срока на ДОПТ до 31.01.2016 г. и намаляване обхвата на дейностите. От обхвата на проекта се изваждат дейностите по изграждане на четири пътни надлеза, за които се подготвя формуляр за кандидатстване по ОПТТИ 2014-2020 г.

В първоначалния обхват на проекта е предвидено строителство на 4 бр. пътни надлези. Проектирането на тези съоръжения е включено в обхвата на сключените договори за проектиране и строителство (Договор 3701/05.07.11, Договор 3702/05.07.11 и Договор 3703/05.07.11).

Новият проект „Изграждане на четири броя пътни надлези в железопътен участък Септември – Пловдив” обхваща следните дейности:

- Завършване на процедурите по отчуждаване на земята, необходима за построяване на четирите надлеза
- Провеждане на процедура/и за избор на изпълнител/и на обществена поръчка за строителство
- Провеждане на процедура/и за избор на изпълнител/и на обществена поръчка за оценка на съответствието и строителен надзор
- Провеждане на процедура/и за избор на изпълнител/и на обществена поръчка за информация и публичност

Индикативната стойност на проекта е 15 000 000 лв., от които:

- за строителство – 14 230 000 лева (с включени непредвидени разходи 10 %),
- за закупуване на земя – 350 000 лева
- за оценка на съответствието и строителен надзор – 400 000 лева
- за мерки за информация и публичност – 20 000 лева.

С изпълнението на пътните надлези ще бъдат спазени нормативните изисквания за безопасност и надеждност при нормална експлоатация на железопътната линия, както и нормативните изисквания за премахване на пресичанията на железопътната линия на едно ниво с друг вид наземен транспорт.

Планирани дейности през 2016 г.:

Строителните дейности по изграждането на надлезите се предвижда да започнат през юли 2016 г. и ще приключат с приемане на извършените работи от Възложителя в периода декември 2016 г. – януари 2017 г.

Проект: „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол”

Индикативна стойност на проекта: 17 782 623 лв. без ДДС.

Проектът е етап от „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас в България“ – фаза 1, финансиран по ОПТ.

Процедурата за „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци на железопътната линия Пловдив - Бургас - възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол”, е извадена от формуляра за кандидатстване за Фаза 1 и прехвърлена за финансиране към по ОПТТИ. ФК по проекта е внесен в МТИТС на 30.10.2015 г.

Изпълнението на проекта за периода 01.01.2015 до 30.09.2015 г. е следното:

- В ход е изготвяне на финансов анализ по проекта.
- В процес на подготовка е формулярът за кандидатстване за финансиране на проекта.
- По проекта са подписани следните договори:
 - Договор № 5110/13.08.2015 г. с предмет „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол”
 - Договор № 4764/16.10.2014 г. с предмет „Оценка на съответствието и строителен надзор за проекта „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на пет тягови подстанции по обособени позиции”, обособена позиция 1

Планирани дейности през 2016 г.:

- Изпълнение на проектиране и СМР.
- Осъществяване на надзор по време на строителството.

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

Проект „Изграждане на интермодален терминал Русе”

Обща стойност на проекта – 50 851 580 лв. без ДДС.

Проектът за изграждане на ИМТ-Русе е продължение на проекта за „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен Централен район за планиране в България – Русе” реализиран по ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. Във връзка с предстоящото стартиране на физическото изграждане на ИМТ-Русе, към 30.09.2015 г. е извършено следното:

- В ход е проучване на приложимите процедури и практики и подготовка на регламентираните документи относно режима държавна помощ при финансиране с обществени средства на строителството на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе.
- Стартирали са подготвителни дейности, свързани с изготвяне на формуляр за кандидатстване за финансиране на проекта.

Планирани дейности през 2016 г.:

- Подаване на формуляр за кандидатстване по ОПТТИ;
- Подготовка на документации за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители;
- Одобрение на ФК от УО на ОПТТИ и подписване на ДБФП – до 01.03.2016 г.;
- Обявяване и провеждане на тръжни процедури за избор на Изпълнител на СМР и Консултант за оценка на съответствието на инвестиционния проект със съществените изисквания към строежите и упражняване на строителен надзор – до 01.09.2016 г.;
- Подписване на договори с избраните Изпълнител и Консултант – до 30.09.2016 г.;

- Стартиране на изпълнението – изготвяне на Технически проект до 01.04.2017 г.

Проект „Реконструкция на ключови гарови комплекси по направленията, по които се реализират железопътни инфраструктурни проекти“

Обща стойност на проекта – 40 000 000 лв. без ДДС.

Във връзка с предстоящото стартиране проекта, към 30.09.2015 г. е извършено следното:

- В процес на подготовка са тръжни документи за провеждане на обществена поръчка за изготвяне на предпроектни проучвания, конструктивно обследване и изготвяне на технически задания за реконструкция на гарови комплекси.

Планирани дейности през 2016 г.:

- За гарите Стара Загора и Нова Загора ще се възложи изпълнение на:
 - предпроектни проучвания, архитектурно заснемане, обследване на приемните здания по всички проектни части и изготвяне на технически паспорти; за приемно здание Стара Загора ще се възложи и изготвяне на техническа експертиза за оценка на носещата конструкция на сградата;
 - изготвяне на тръжни документи за възлагане проектиране и изпълнение на строителството.
- За гарите Подуяне, Искър, Казичене и Карнобат ще се възложи:
 - изготвяне на тръжни книжа за възлагане на работен проект и изпълнение на строителството, като за гарите Подуяне и Искър се изготвя в момента проект.

ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 4 „ИНОВАЦИИ В УПРАВЛЕНИЕТО И УСЛУГИТЕ - ВНЕДРЯВАНЕ НА МОДЕРНИЗИРАНА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАФИКА, ПОДОБРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СИГУРНОСТТА НА ТРАНСПОРТА” :

Проект: “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.

Изпълнението на проекта до 30.09.2015 г. е следното:

- Изготвена е документация за възлагане на договор за „Изготвяне на техническа спецификация за проектиране, изграждане и внедряване на контролиран достъп до влаковете“.
- Подписан е договор № 5067/20.07.2015 г. с предмет „Изготвяне на Техническа спецификация за „Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете” с Изпълнител „Тонус 21” ЕООД.
- Предаден е Етап 1 „Извършване на предварителни проучвателни дейности”

Планирани дейности през 2016 г.:

- Подаване на формуляр за кандидатстване по ОПТТИ.
- Подготовка на документации за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители.
- Сключване на договори с избрани изпълнители.

ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 5 „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ” :

Проект: „Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирането, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от Европейските фондове”

Обща стойност на проекта – 1 500 000 лв. без ДДС.

Продължителност на проекта – 12 месеца.

Изпълнението на проекта обхваща следните дейности:

- Изготвяне на анализ на настоящото състояние на архива по ОП „Транспорт” на бенефициента НКЖИ, предписания за належащи действия и препоръки за провеждане на обществени поръчки.

- Внедряване на система за поверително унищожаване на документи от оперативната работа, както и тези чийто срок за съхранение в архива е изтекъл – издаване на сертификат за унищожените документи - с включено унищожаване на 10 тона документи и други носители на информация.

- Индексация на съществуващия физически архив и внедряване на софтуер за управление на архива – 10 000 архивни единици/класьори.

- Аутсорс на съхранението и управлението на физическия архив - 10 000 архивни единици съществуващ архив и по 2 500 нови архивни документи (единици) всяка година за период от 3 години.

- Дигитализация на съществуващия архив – 700 000 листа (изображения), извършвано от аутсорс компания, както и на новите архивни документи за период 3 г.

- Създаване на инфраструктура за съхранение и управление на база данни, инсталация на сървър с дисков масив, внедряване на софтуер за управление на електронен архив, къстъмизация на портал - капацитет поне 2 млн. документа

- Обучение на персонала за работа с нововъведените системи

С реализирането на проекта **ще се осигури:**

- Обособяване на архивно помещение и създаване на ефикасна организация за съхранение и архивиране на документацията за проекти по ОПТ, съгласно изискванията на оперативните програми;

- Оптимизация на процесите по регистриране, класифициране и съхранение на документация, както и създаване на електронен архив на проектите по ОПТ, чрез което ще бъде създадена ясна одитна пътека, в която да бъдат проследими административните, финансови и строителни процедури при изпълнението на всеки проект;

- Прилагане на превантивна мярка срещу налагане на финансови санкции от ЕК за проектите, финансирани по ОПТ, чрез създаване на надеждна система за регистриране, класифициране и съхранение на документация, както и въвеждане на електронен архив на проектите;

- Постигане на прозрачност в управлението на Бенефициента и въвеждане на добри стопански практики, чрез въвеждане на електронен формат на архива и предотвратяване на евентуално загубване или унищожаване на хартиения формат;

- Подобряване на ефективността на управление на проектите по ОПТ, чрез въвеждане на електронен архив на документацията по проекта и възможностите за бърз, удобен и надежден начин за преглед на цялата документация, кореспонденция и разработки по проектите.

Изпълнението на проекта до 30.09.2015 г. е следното:

- През отчетния период не са изпълнявани дейности по проекта, но има изготвени следните документи:
 - анализ на настоящото състояние на архива на бенефициента НКЖИ, предписания за належащи действия и препоръки за провеждане на обществени поръчки;
 - тръжна документация за провеждане на обществена поръчка с предмет „Изпълнение на дейностите по регистриране, индексирание, дигитализиране и съхранение на архива и въвеждане на електронен архив с включена доставка и инсталиране на сървър и портал на територията на НКЖИ“;
 - формуляр за кандидатстване.

Планирани дейности през 2016 г.:

- Подаване на формуляр за кандидатстване по ОПТТИ.
- Подготовка на документации за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители.
- Сключване на договори с избрани изпълнители.

Техническа помощ за укрепване капацитета на НКЖИ, като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 г. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмнен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.

Индикативна стойност на проекта 17 366 903 лв. без ДДС.

Изпълнението на проекта до 30.09.2015 г. е следното:

- Изготвен и подаден формуляр за кандидатстване.
- Изпълнен е договор с предмет „Изготвяне на технически проект за ремонт и обзавеждане на 5-ти етаж от административна сграда на бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 110“, като е предвидено изплатените средства по него да бъдат възстановени по настоящия проект след одобрението на формуляр за кандидатстване.
- Изпълнен е договор с предмет „Анализ на нуждите от обучения на служителите от НКЖИ и разработване на детайлна програма за обучения с идентифицирани теми“, като е предвидено финансовите средства по него да бъдат възстановени по настоящия проект след одобрението на формуляр за кандидатстване.
- Подготвена е документация за провеждане на обществена поръчка за извършване на ремонт и обзавеждане на 5-ти етаж от административна сграда находяща се на бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 110.

Планирани дейности през 2016 г.:

- Подобряване на материално-техническата база, включително лизинг, покупка и застраховане на оборудване, необходимо на служителите на Дирекция СРИП за извършване на дейностите по програмиране/идентифициране, подготовка, управление, наблюдение и контрол на изпълнението на проектите /операциите по ОПТТИ.
- Избор на изпълнител на програма за обучения на служителите на дирекция СРИП и други структурни звена на НКЖИ, отговорни за управлението и изпълнението на дейностите по ЕСИФ.
- Доставка на ново компютърно и периферно оборудване, комуникационно и друго електронно оборудване.
- Доставка и монтаж на офис мебелировка.

ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА (МСЕ)

Проектите, одобрени за финансиране по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) от обявената процедура за набиране на проектните предложения (Покана 2014 г.), са както следва:

Проект: „Модернизация на железопътната линия София – Септември – участък София – Елин Пелин“

Бюджет на проекта: 132 966 320 лв. без ДДС.

Изпълнението на проекта до 30.09.2015 г. е следното:

- Подаден и одобрен е формуляр за кандидатстване по МСЕ на стойност 67 984 600 евро.
- В процес на подготовка са тръжните документи за провеждане на обществени поръчки с предмет:

- „Проектиране и строителство за модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“, част от проект „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив: железопътни участъци София – Елин Пелин и Елин Пелин - Септември“

- „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите съгласно ЗУТ, изготвяне на комплексен доклад и строителен надзор по време на строителството на проект: „Проектиране и строителство за модернизация на железопътната линия София-Пловдив: железопътен участък София-Елин Пелин“

- „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост на проект „Модернизация на железопътен участък София-Елин Пелин“.

Планирани дейности през 2016 г.:

- Сключване на договори с избрани изпълнители след проведени обществени поръчки.
- Изготвяне на технически проект за модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин.

Проект: „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък Централна гара София - Волуяк, възел гара Волуяк и Централна гара София“

Бюджет на проекта: 204 523 232 лв. без ДДС.

Изпълнението на проекта до 30.09.2015 г. е следното:

- Подаден и одобрен е формуляр за кандидатстване по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на стойност 104 571 068 евро – общо допустими разходи/76 336 880 евро допустими по МСЕ

○ След прието от ЕК решение за финансиране на проекта (публикувано на 10 юли 2015), към настоящия момент е в процес на финализиране проектът на споразумение за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ между Изпълнителната агенция по иновации и мрежи (ЕК) и НКЖИ.

Планирани дейности през 2016 г.:

- От началото на февруари 2016 г. до началото на 2017 г. ще се провеждат отчуждителни процедури.
- Паралелно ще се проведе тръжна процедура и подписване на договор с изпълнител за строителен надзор и оценка на съответствието по ЗУТ.
- Стартиране на предвидените СМР

Проект: „По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания“

Бюджет на проекта: 609 869 лв. без ДДС

Изпълнението на проекта до 30.09.2015 г. е следното:

- Подаден и одобрен е формуляр за кандидатстване по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на стойност 311 821 евро, от които средства от ЕС – 100 %.
- След прието от ЕК решение за финансиране, към настоящия момент е в процес на финализиране проектът на споразумение за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ между ЕК и НКЖИ.

Проектите, които НКЖИ идентифицира и има намерение да предложи за финансиране по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на обявената процедура за набиране на проектните предложения (Покана 2015/2016 г.), са както следва:

Проект „Внедряване на ERTMS по железопътната линия София-Перник-Радомир-Кулата“

Индикативна стойност 127 105 480 лв. без ДДС.

Изпълняват се предварителни дейности, финансирани за момента със собствени ресурси на НКЖИ: възложено изготвяне на предварително проучване, Анализ за ефективност на разходите и на Формуляр за кандидатстване за финансиране.

Краен срок за подаване на проектното предложение в ЕК: 16.02.2016 г.

Очаквани резултати от оценка и класиране: 30.09.2016 г.

Проект: „Модернизация на жп линията Драгоман – София“

Индикативна стойност на проекта: 258 681 037 лв. без ДДС.

Проектът обхваща участъка Волюяк - Драгоман и ще бъде предложен за финансиране по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на предстоящата процедури за набиране на проектни предложения (Покана 2015).

За част от отсечките по Проект „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив в участък Елин Пелин-Септември“, НКЖИ има намерение да кандидатства за финансиране по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на обявената процедура за набиране на проектните предложения (Покана 2015/2016 г.)

ПРОЕКТИ ПО TEN-T БЮДЖЕТ НА ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ

Проект „Техническа помощ за модернизация на железопътна линия Радомир-Кулата“, част от Мултинационален проект „Проучвания относно изграждането на Железопътен приоритетен проект №22“, съфинансиран с Решение С(2008) 7574 от 04.12.2008 г. по Многогодишна програма TEN-T 2007-2013 г.

С Решение на ЕК С(2008) 7574 от м. декември 2008 г. се отпусна финансова помощ за проучвателни дейности по направление на Ос 22 за следните държави – Гръцка република, Република България, Румъния и Република Унгария.

Железопътният приоритетен проект № 22 предвижда изпълнение на подготвителни прединвестиционни проучвания за предварително одобрени железопътни отсечки по оста в четирите държави по споразумението, като за България това е отсечката Радомир – Кулата.

Дейностите по Решението за българския компонент се изпълняват посредством два договора - „Техническа помощ за модернизация на железопътна линия Радомир – Кулата“ и „Извършване на ОВОС и изготвяне на доклад за ОВОС“.

Срокът за изпълнение на дейностите по проекта е 31.12.2015 г.

Изпълнението на проекта до 30.09.2015 г. е следното:

- В процес на изпълнение е договорът за Извършване на ОВОС и изготвяне на Доклад за ОВОС от Изпълнителя ПОВВИК.
- Във връзка с екологични проблеми от Доклада за ОВОС в участък на Лот 3 от проекта, ЕТС към НКЖИ прие изменение на идейния проект в участъка гара Черниче (съществуващ км 143+153 и проектен км 140+979) до гара Кресна (съществуващ км 164+568 и проектен км 160+441), като се подменя избраният *вариант С* с предложения *вариант А* за оптимизация на съществуващото трасе.

Планирани дейности през 2016 г.:

- Представяне на заключителен доклад по договора „Техническа помощ за модернизация на железопътна линия Радомир – Кулата”.

Средносрочни и дългосрочни проекти на НКЖИ, които ще се изпълняват през 2016 г.

Наименование на проекта	Етап за 2016 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет на проекта с ДДС и източници на финансиране
1	2	3	4
Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив-част от Транс-европейската железопътна мрежа	Строителство по основните договори и завършване на проекта	2016	312 355 801 лв. КФ, национално съфинансиране по ОПТ, съфинансиране от бенефициента
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	106 596 267 лв.		
Рехабилитация на железопътната линия в участъци от жп линията Пловдив-Бургас	Строителство по основните договори и завършване на проекта	2016	461 116 237 лв. КФ, национално съфинансиране по ОПТ, съфинансиране от бенефициента
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	78 649 364 лв.		
Електрификация и реконструкция на жп линията Пловдив-Свиленград – участък Първомай-Свиленград	Приключване на строителството и завършване на проекта	2016	424 352 978 лв. КФ, национално съфинансиране по ОПТ, съфинансиране от бенефициента
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	29 352 716 лв.		
Изграждане на Интермодален терминал в Южен централен район на планиране за България - Пловдив	Приключване на строителството и завършване на проекта	2016	16 422 860 лв. ЕФРР, национално съфинансиране по ОПТ, съфинансиране от бенефициента и капиталов трансфер
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	5 978 652 лв.		
Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София-актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Медковец	Приключване на подготовката и завършване на проекта	2016	13 937 278 лв. ЕФРР национално съфинансиране по ОПТ, съфинансиране от бенефициента
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	4 739 808 лв.		
Техническа помощ за подготовка на проект Модернизация на железопътна линия София – Пловдив-жп участъци София – Елин Пелин и Елин Пелин – Септември	Приключване на подготовката и завършване на проекта	2016	56 608 344 лв. КФ, национално съфинансиране по ОПТ, съфинансиране от бенефициента

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2016 г.

Наименование на проекта	Етап за 2016 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет на проекта с ДДС и източници на финансиране
1	2	3	4
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	7 673 087 лв.		
Рехабилитация на гарови комплекси по ТЕН-Т мрежата – „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София“; „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътнически“; „Престройство на приемно здание гара Пазарджик – П-риетап“	Приключване на строителството и завършване на проекта	2016	89 826 650 лв. ЕФРР, национално финансиране по ОПИГ, съфинансиране бенефициент и капиталов трансфер
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	15 316 243 лв.		
Инструмент за подготовка на железопътни проекти по трансевропейската транспортна мрежа (Модернизация на жп линията София – Драгоман; Модернизация на жп линията София – Перник – Радомир; Развитие на жп възел София; Развитие на жп възел Бургас)	Приключване на подготовката и завършване на проекта	2016	43 271 992,80 лв. ЕФРР, национално финансиране по ОПИГ, съфинансиране бенефициент
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	5 099 698 лв.		
Подготовка на проект Рехабилитация на железопътен участък Пловдив – Бургас – Фаза 2	Приключване на подготовката и завършване на проекта	2016	4 782 354 лв. ЕФРР, национално финансиране по ОПИГ, съфинансиране бенефициент
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	787 432 лв.		
Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тловои подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	Проектиране и строителство	2017	21 339 147 лв. КФ, национално финансиране по ОПИГ, съфинансиране бенефициент
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	11 607 309 лв.		
Изграждане на четири броя пътни налезии в железопътен участък Септември-Пловдив	строителство	2015	20 938 000 лв. КФ, национално финансиране по ОПИГ, съфинансиране бенефициент

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2016 г.

Наименование на проекта	Етап за 2016 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет на проекта с ДДС и източници на финансиране
1	2	3	4
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	15 000 000 лв.		
Модернизация на железопътна линия София – Пловдив: жп участъци Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман – Септември	Кандидатстване за финансиране по ОПНТИ; подготовка и провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители	2022	2 117 523 734 лв. КФ, национално съфинанс. по ОПНТИ, съфинансиране бенефициент
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	52 892 904 лв.		
Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2	Кандидатстване за финансиране по ОПНТИ; подготовка и провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители	2021	752 802 032 лв. КФ, национално съфинанс. по ОПНТИ, съфинансиране бенефициент
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	20 046 694 лв.		
Изграждане на интермодален терминал в гр. Русе	Кандидатстване за финансиране по ОПНТИ	2019	61 021 396 лв. ВФРР, национално съфинанс. по ОПНТИ, съфинансиране бенефициент
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	5 085 158 лв.		
Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете	Кандидатстване за финансиране по ОПНТИ	2018	21 600 000 лв. ВФРР, национално съфинанс. по ОПНТИ, съфинансиране бенефициент
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	5 400 000 лв.		
Модернизация на железопътната инфраструктура в участък София – Елин Пелин	подготовка и провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители	2020	159 559 584 лв. КФ, национално съфинансиране, съфинансиране бенефициент
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	20 414 527 лв.		
Развитие на железопътен възел София: железопътен участък Централна гара София – Волука, вкл. гара Волука и централна гара София	подготовка и провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители	2020	245 427 878 лв. КФ, национално съфинансиране, съфинанс. Бенефициент
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	11 192 161 лв.		

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2016 г.

Наименование на проекта	Етап за 2016 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет на проекта с ДДС и източници на финансиране
1	2	3	4
Техническа помощ за модернизация на железопътна линия София – Перник – Радомир – Бюстено	Кандидатстване за финансиране по ОПНТИ	2017	13 538 250 лв. КФ, национ. съфинанс. по ОПНТИ, съфинансиране бенефициент
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	1 128 187 лв.		
Реконструкция на ключови гарови комплекси по направленията, по които се реализират железопътни инфраструктурни проекти	Подготвителни дейности и проучвания	2020	48 000 000 лв. БОРР, национ. съфинанс. по ОПНТИ, съфинансиране бенефициент
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	4 000 000 лв.		
Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирателно, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от Европейските фондове	Кандидатстване за финансиране по ОПНТИ	2017	1 800 000 лв. БОРР, национ. съфинанс. по ОПНТИ, съфинансиране бенефициент
Прогноза за финансиране през 2016 г. (без ДДС)	1 500 000 лв.		

Планирано финансиране през периода 2015 – 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 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 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.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1: Влакова работа и приходи от инфраструктурни такси на НК ЖИ за 2015/2016 г.

Приложение № 2: Проект 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости” – 2016 г.

Приложение № 2а: Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2016 г.

Приложение № 3: Проект 4 „Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства” – 2016 г.

Приложение № 3а: Доставка на механизация.

Приложение № 4: Ремонт и внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на НКЖИ за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2016 г.

Приложение № 5: Проект 7 „Удвояване и електрификация на жп линия „Карнобат – Синдел” – 2016 г.

Приложение № 6: Проект 8 „Увеличаване на пропускателната способност, чрез подобряване параметрите на железния път и увеличаване на проектните скорости на жп линията София – Карлово – Зимница” – 2016 г.

Приложение № 7: Проект „Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативни програми“ за 2016 г.

Приложение № 8: Проект 20 „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания” – 2015 г.

Приложение № 9: Разчет – отчет за приходи и разходи на НКЖИ – Отчет 2014 г., Бизнес план 2015 г., Очакван Отчет 2015 г. и Бизнес план 2016 г.

Приложение № 10: Баланс на НКЖИ за 2016 г.

Приложение № 11: Отчет за 2015 г. и разчет по Бизнес-план за 2016 г. на показателя „Изискуеми задължения към доставчици и персонал”.

Приложение № 12: Отчет за 2015 г. и разчет по Бизнес-план за 2016 г. на показателя „Оперативни разходи на 1 зает”

Приложение № 13: Отчет за 2015 г. и разчет по Бизнес-план за 2016 г. на показателя „Брой персонал на 1 км железен път”

Приложение № 14: Прогноза за 2016 г. за необходимите средства в BGN за проектите, финансирани по: ОП "Транспорт", ОП "Транспорт и транспортна инфраструктура" и Механизма за свързване на Европа (МСЕ)

Приложение № 15: Поименен списък и разчет за финансиране на капиталовите разходи за финансова година 2016

В Приложение „Обобщена таблица за дейността на НКЖИ за 2016 г. (в млн. лева)“ на програмата е показана в табличен вид обобщено дейността на НКЖИ, според която планираните разходи и дейности на компанията обхващат едновременно европейските и национални източници на финансиране.

Очаквана влакова работа и приходи от инфраструктурни такси на НК „Железопътна инфраструктура“ за 2015/2016 година

ОЧАКВАН ОТЧЕТ 2015 г.

ПРЕВОЗВАЧИ	ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ			ИЗОЛИРАНИ ЛОКОМОТИВИ			ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ			ОБЩО ПРЕВОЗИ		
	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева
БДЖ ПП ЕООД	21 833 241	4 952 222 898	29 557 983	127 452	12 244 514	134 866				21 960 693	4 964 467 412	29 692 849
БДЖ ТП ЕООД				499 839	54 264 519	604 779	3 917 763	4 006 734 408	13 440 505	4 417 602	4 060 998 927	14 045 284
БЖК АД				125 390	14 480 525	141 570	1 302 732	1 778 269 775	5 562 342	1 428 122	1 792 750 300	5 703 912
БУЛМАРКЕТ ДМ ООД				21 418	2 196 316	23 181	356 689	359 775 047	1 224 288	378 107	361 971 363	1 247 469
РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР - БЪЛГАРИЯ ЕООД				13 803	1 385 816	14 498	283 750	309 516 589	972 686	297 553	310 902 405	987 184
ДИ БИ ШЕНКЕР РЕЙЛ				102 716	12 245 282	114 611	828 780	1 242 203 182	3 750 502	931 496	1 254 448 464	3 865 113
БЪЛГАРИЯ ЕООД				6 379	476 277	6 481	22 831	9 627 201	42 722	29 210	10 103 478	49 203
ДП ТСВ				15 772	961 971	15 191	34 241	9 777 961	55 806	50 013	10 739 932	70 997
ПОРТ РЕЙЛ ООД												
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ				9 727	951 304	10 445	181 416	184 211 045	626 285	191 143	185 162 349	636 730
КАРГО ЕООД				79	9 129	85	415	313 888	1 129	494	323 017	1 214
ТЕД ТОВАРНИ												
ПРЕВОЗИ ЕАД				6	348	5	17	3 190	22	23	3 538	27
КАРГО ТРАНС ВАГОН												
БЪЛГАРИЯ АД				2	102	1	8	4 386	17	10	4 488	18
ГАЗТРЕЙД АД												
ОБЩО	21 833 241	4 952 222 898	29 557 983	922 583	99 216 103	1 065 713	6 928 642	7 900 436 672	25 676 304	29 684 466	12 951 875 673	56 300 000

ПРОГНОЗА 2016 г.

ПРЕВОЗВАЧИ	ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ			ИЗОЛИРАНИ ЛОКОМОТИВИ			ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ			ОБЩО ПРЕВОЗИ		
	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева
БДЖ ПП ЕООД	21 967 231	5 052 463 130	29 989 664	29 501	2 950 168	30 685				21 996 732	5 055 413 298	30 020 349
БДЖ ТП ЕООД				359 595	35 959 500	374 052	4 124 780	4 166 027 800	13 710 437	4 484 375	4 201 987 300	14 084 489
БЖК АД				110 631	12 169 443	117 843	1 351 380	1 945 985 040	5 932 824	1 462 011	1 958 154 483	6 050 667
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ				73 754	7 375 420	76 719	525 322	561 097 320	1 820 355	599 076	568 472 740	1 897 074
КАРГО ЕООД							302 633	311 711 632	1 018 418	302 633	311 711 632	1 018 418
РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР - БЪЛГАРИЯ ЕООД												
ДИ БИ ШЕНКЕР РЕЙЛ				1 107	110 631	1 154	1 008 776	1 412 285 700	4 327 849	1 009 883	1 412 396 331	4 329 003
БЪЛГАРИЯ ЕООД												
ОБЩО	21 967 231	5 052 463 130	29 989 664	574 588	58 565 162	600 453	7 312 891	8 397 107 492	26 809 883	29 854 710	13 508 135 784	57 400 000

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА - Вид разход	Натурален измерител [м/бр.]	Стойност в [лв.]
ПРОЕКТ 3: "Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости" - 2016 г.					
1	2	Враца	Възстановяване на проектната скорост в междугарното Курило - Реброво, път № 2 от км 13+294 до км 23+632 с дължина 10 338 м, с прилежащи гари: гара Курило - т.п. 2 с дължина 980 м и прилежащи стрелки № 8, 10, 14, 9 и 3, между стрелки № 10 и № 14 с дължина 46 м, както и между стрелки № 3 и № 9 с дължина 22 м и гара Реброво - т.п. 2 с дължина 891 м и прилежащи стрелки № 1 и 2	12 277 м 7 бр. стрелки Преходен 2015 - 2016 години	17 480 186
2	8	Горна Оряховица	ЖП НАДПЕЗ на км 1+545 по жп линия 4 "Русе - Подкова" и реконструкция и удвояване на път -21 "Русе - о.п. Туракан - о.п. Силистра" км 0+000 до км 0+293	По проект Преходен 2015-2016 г.	592 000
		София	Укрепване десния скат по посока на движението, на жп отсечката от км. 137+000 до км. 137+600 в междугарното Благоевград - Симитли по 5-та жп линия	По проект Преходен 2015-2016 г.	6 064 000
3	5	Пловдив	Механизирано подновяване на железния път в междугарното Змейово - Стара Загора от км 239+400 до км 252+325 с обща дължина 12 925 м по 4-та жп линия	12 925 м	50 000
ОБЩО:					24 186 186
Инфраструктурни такси					
Подновяване					
1	8	Пловдив	Механизиран среден ремонт с тежка пътна механизация с дължина 2840 м в междугарното Черна гора-Чирпан, 2530 м. в междугарното Чирпан-Свобода и 1250 м в междугарното Свобода - Михайлово всички по 8 ма жп линия - чрез възлагане	6 620 м	1 257 800
2	5	София	Подновяване на железния път с материали тип 49 втора употреба (на Възложителя) на 2-ри и 3-ти коловози в гара Влада с дължина 1388 м. и отводнителни мероприятия	1 388 м	700 000
3	5	София	Подновяване на железния път от км. 74+587 до км. 77+150 с дължина 2 563 м в междугарното Делян - Дяково по 5-та жп линия (1 704 000 лева средно на километър)	2 563 м	4 367 352
4	5	София	Механизирано подновяване с материали 2-ра употреба в междугарното Батановци - Радомир път № 1 от км 41+164 до км 47+408 с дължина 6 244 м, 2-ри коловоз (текущ път № 1) в гара Батановци от КС № 4 на км 39+906 до КС № 5 на км. 40+553 с дължина 647 м и от НС № 3 на км 40+623 до КС № 5А на км 41+085 с дължина 462 м с обща дължина 1 109 м и 3-ри коловоз (текущ път № 2) в гара Батановци от КС № 8 на км 39+978 до НС № 7/9 на км 40+548 с дължина 570 м, всичко 7 921 метра (1 140 000 лева средно на километър)	7 923 м	9 032 220
5	5	София	Подновяване на 481 м от 2-ри коловоз в гара Дяково с материали тип 60, на Изпълнителя (1 704 000 лева средно на километър)	478 м	814 512
	9	Всячки	ОБЩО:		16 171 884
Обекти, изпълнявани по стопански начин					
5	2	Горна Оряховица	Хан Крум - Шумен път № 1 от км 423+080 до км 436+000	13 800 м	
6	1	София	Волуяк - Костинброд от км 9+000 до км. 9+500	500 м	
7	1	София	Волуяк - Костинброд от км 14+000 до км 14+400	400 м	
8	1	София	Костенец - Белово път 1 от км. 79+000 до км. 81+800	2 800 м	
9	1	София	Костенец - Белово път 2 от км. 79+000 до км. 85+400	6 400 м	
10	1	София	Костенец - Белово път 1 от км. 82+800 до км. 85+400	2 600 м	

11	1	София	г. Алдомировци 3-ти к-з от км. 34+880 до км. 35+600	720 м	
12	1	София	г. Ихтиман 1-ви к-з от км. 55+900 до км. 56+777	877 м	
13	1	София	г. Костенец 1-ви к-з от км. 74+150 до км. 74+934	784 м	
14	2	Горна Оряховица	ГОП - Джулоница път 1 от км.304+875 до км.310+757	5 882 м	
15	2	Горна Оряховица	Джулоница - Стражница път 2 от км. 311+950 до км.320+985	9 035 м	
16	2	Горна Оряховица	Джулоница - Стражница път 1 от км.312+010 до км.321+050	9 040 м	
17	2	Горна Оряховица	Стражница - Славяново път 2 от км.328+700 до км. 330+800	2 100 м	
18	2	Горна Оряховица	г. Джулоница 3-ти к-з от км.310+790 до км.310+950	160 м	
19	2	Горна Оряховица	г. Джулоница 3-ти к-з от км.310+990 до км.311+750	760 м	
20	2	Горна Оряховица	г. Джулоница 4-ти к-з от км.310+970 до км. 311+800	830 м	
Обекти, изпълнявани чрез възлагане					
21	1	София	София, колзовози от 1-ви до 13-ти	5 000 м	1 100 000
22	3	Пловдив	Твърдица - Шивачево от км.254+538 до км.266+191 и 2-ри Твърдица и 3-ти Шивачево	Преходен 2015/2016 043м.	13 2 600 000
23	3	Пловдив	Чумерна - Гавраилово от км 279+000 до км 280+000	Преходен 2015/2016 1000 м.	220 000
24	3	Пловдив	Гавраилово - Чинтулово от км 281+850 до км 282+050, от км 282+500 до км 283+500 до км 283+800	Преходен 2015/2016 1000 м.	220 000
25	4	Горна Оряховица	Русе - Доланите от км.12+900 до км.13+170	270 м	54 000
26	4	Горна Оряховица	Русе - Доланите от км.16+668 до км.17+918	1 250 м	250 000
27	4	Горна Оряховица	Иваново - Две Могилки от км.33+700 до км.34+950	1 250 м	250 000
28	4	Горна Оряховица	Иваново - Две Могилки от км.35+460 до км.39+733	4 273 м	854 600
29	4	Горна Оряховица	Иваново - Две Могилки от км.44+270 до км.46+750	2 480 м	496 000
30	4	Горна Оряховица	Бяла - Полски Тръмбеш от км.77+690 до км.82+940	5 250 м	1 050 000
31	4	Горна Оряховица	Петко Каравелово - Янтра от км.108+800 до км.109+350	550 м	110 000
32	4	Горна Оряховица	г. Долани 2-ри к-з от км. 21+366 до км.22+465	1 099 м	219 800
33	4	Горна Оряховица	г. Бяла 3-ти к-з от км. 76+790 до км.77+530	740 м	148 000
34	4	Горна Оряховица	Велико Търново - Дебелец от км. 138+450 до км. 139+000	550 м	110 000
35	4	Горна Оряховица	Дряново - Царева ливада от км.158+300 до км.164+900	4 100 м	820 000
36	4	Горна Оряховица	Дряново - Царева ливада от км.162+900 до км.164+900	2 000 м	400 000
37	4	Горна Оряховица	Кръстед - Радунци от км.201+500 до км.204+050	2 550 м	510 000
38	4	Горна Оряховица	Радунци - Дъбово от км.216+475 до км. 218+790	2 315 м	463 000
39	4	Горна Оряховица	Радунци - Дъбово от км.220+800 до км. 226+997	6 197 м	1 239 400
40	9	Горна Оряховица	Просторно - Разград от км.56+874 до км.65+903	9 029 м	1 805 800
41	9	Горна Оряховица	Разград - Самуил от км.66+903 до км.70+600	3 697 м	739 400
42	9	Горна Оряховица	Разград - Самуил от км.74+100 до км.88+055	13 955 м	2 791 000
43	9	Горна Оряховица	г. Разград 2-ри к-з от км.66+002 до км.66+735	733 м	146 600
ОБЩО:					16 597 600

Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2016 г. по КТ и ИТ

№	Вид ремонт	Финансиране от	ОТРАВА/ОПН/КА	Дължина на ремонт (км)	Дължина на завишаване на скорост (км)	Проектна скорост (км/ч)	Скоростна	Скорост в подемни участъци
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	МП	КТ	Курило - Реброво път № 2 от км 13+294 до 23+632 и гарн Курило и Реброво	10,338	11,500	70	50	70
2	МП	КТ	Клисура - Христо Даново	13,484	14,322	100	70	100
3	МП	КТ	Ремонт и възстановяване на железния път в междугарното Зменово - Стара Загора от км 239+400 до км 252+325 с обща дължина 12925 м по IV жп линия	12,925	14,069	65	55	65
4	МП	КТ	Подвис - сп. Прилеп	5,104	5,104	85	60	85
5	МП	КТ	ри Люляково - Дъскотна	11,277	11,277	85	60	85
6	МП	КТ	Страма - Клисура от км 107+200 до км 111+070 и от км 113+005 до км 115+729	6,594	9,137	85	70	85
Общо за Капиталов трансфер				59,722	65,409			$\Sigma(9)$ на редове 1÷6)/ $\Sigma(6)$ на редове 1÷6]
7	МСП	ИТ	Джуплония - Стражица Път № 1 от км 312+010 до км 321+050	9,040	10,455	130	80	110
8	МСП	ИТ	Джуплония - Стражица Път № 2 от км 311+950 до км 320+985	9,035	10,455	130	80	110
9	МСП	ИТ	Хан Крум - Шумен Път № 1 от км 423+080 до км 436+000	13,800	14,081	130	80	100
10	МП	ИТ	Батановци - Радомир Път № 1	6,244	7,662	80	40	80
11	МП	ИТ	Делин - Дяково от км 74+587 до км 77+150	2,563	2,563	70	50	70
12	МСП	ИТ	Просторно - Разград от км 56+874 до км 65+903	9,029	10,062	95	80	90
Общо за Инфраструктурни такси				49,711	55,278			$\Sigma(9)$ на редове 7÷12)/ $\Sigma(6)$ на редове 7÷12]
Общо за Капиталов трансфер и Инфраструктурни такси				109,433	120,687			$\Sigma(9)$ на редове 1÷12)/ $\Sigma(6)$ на редове 1÷12]
								88,9

ТИТУЛЕН СПИСЪК – проект

на обектите в Проект 4 "Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства"
от Инвестиционната програма на НКЖИ за 2016 г.
на Поделение "Сигнализация и телекомуникации"

№	НАИМЕНОВАНИЕ	м-ка	к-во	Стойност /в лева с ДДС/
1	Пресъоръжаване на ръчни бариери с автоматични прелезни устройства. Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства - по обособени позиции преходен обект 2016 - 2017 г.	бр.	20	2 519 031,74 лв.
2	Инженеринг, реконструкция и модернизация на телефонна кабелна мрежа и апаратура в НКЖИ - в участък Червен бряг - Левски; участък Левски - Горна Оряховица, Бутово-Недан; участък Горна Оряховица - Бяла - по обособени позиции- преходен обект 2015-2017 г.	бр.	3	4 000 000,00 лв.
3	Рехабилитация на съоръженията на осигурителната техника в жп участъка Златица – Карлово, свързана с подмяна релсови вериги с броячи на оси в гарите Златица, Пирдоп, Христо Даново и Сопот ; подмяна пулт-табла, токозахранващи стативи и преустройство на схеми за управление на входни сигнали във всички гари от участъка; пресъоръжаване на 7 бр. АПУ и съоръжаване на 5 бр. междугария с автоматични блокировки без проходни сигнали с броячи на оси - преходен обект 2016 - 2017 год.	бр.	1	4 158 000,00 лв.
4	Доставка на токоизправители и акумулаторни батерии (ТИ и АБ) - по обособени позиции	бр.	4	442 000,00 лв.
5	Доставка на кабели, кабелна арматура и аксесоари - по обособени позиции	бр.	1	91 568,26 лв.
6	Пресъоръжаване на 5 бр АПУ и автоблокировка Христо Даново - Сопот - по обособени позиции - преходен обект 2015-2016г.	бр.	1	472 000,00 лв.
7	Проектиране, доставка и монтаж на българска маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) във възел Дупница - преходен обект 2016 - 2019 г.	бр.	1	3 060 000,00 лв.
8	Доставка на резервни части за броячи на оси по обособени позиции.	бр.	2	350 000,00 лв.
9	Проектиране, доставка и инсталация на апаратура за система за мониторинг на маршрутно- релейна централизация гара Радомир - преходен обект 2015-2016 г.	бр.	1	73 200,00 лв.
10	Доставка на светофорни лампи	бр.	1	79 200,00 лв.
11	Инженеринг на осигурителна техника РП Доростол - по обособени позиции - преходен обект 2014-2016г.	бр.	1	40 000,00 лв.
12	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в НКЖИ в участъка Горна Оряховица- Каспичан и участък Радомир - Благоевград - по обособени позиции - преходен обект 2016 - 2018 г.	бр.	2	405 000,00 лв.
Общо по проект 4 за 2016 г.:				15 690 000,00 лв.

Доставка на механизация

№	НАИМЕНОВАНИЕ	м-ка	к-во	Стойност в лева с ДДС
1	Доставка на механизация			
1.1	Доставка на лека пътна механизация	бр.		2 100 000,00
1.2	Доставка на жп влекачи тежък тип	бл.	5	1 000 000,00
1.3	Доставка на железопътни влекачи "лек тип" преходен 2014/2015/2016 (за 2015 г.)	бр.	5	10 080 000,00
1.4	Доставка на автобуси 10-12 места втора употреба	бр.	10	200 000,00
		ОБЩО		13 380 000,00
ЗАБЕЛЕЖКА: Финансирането за закупуване на механизация е от Инфраструктурни такси.				

ТИТУЛЕН СПИСЪК

финансиране на обекти за Ремонт и внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на НКЖИ за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2016 год. - Собствени средства на поделение "Електроразпределение"

№	Обект	Стойност с ДДС (в лв)
1	Доставка на материали за контактната мрежа, за подмяна по стопански начин от експлоатационния персонал на енергосекциите	7 500 000
2	Подновяване на контактната мрежа, обекти изпълнявани от външни фирми и ремонт механизация	11 433 600
3	Модернизация на тягови подстанции и ОСП	10 150 000
4	Ремонт сгради	2 460 000
5	Доставка на вагони, мотокари и автомобили	2 500 000
Общо за 2016г.		34 043 600

ТИТУЛЕН СПИСЪК

ЗА ПРОЕКТ № 7 ПРЕЗ 2016 ГОДИНА - ФИНАНСИРАН СЪС СРЕДСТВА ОТ
РЕПУБЛИКАНСКИЯ БЮДЖЕТ

№	Наименование на обекта	Стойност с ДДС
Проект № 7 - Обект: "Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат - Синдел"		
1	Подобект: "Участък Лозарево - Прилеп от км 18+663 до км 23+108 включително Жп тунел №1"	60 000
1.1.	Геодезия	30 000
1.2.	АН	30 000
2	Подобект: "Ремонт на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в участъка Подвис – Прилеп от км 25+185 до км 29+595 с дължина 4 410 м по 3-та главна жп линия" /преходен от 2015 год. с 1 141 177 лв./	3 776 472
2.1.	СМР	3 776 472
3	Подобект: "Ремонт на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в участъка Люляково - Дъскотна от км 47+251 до км 57+668 с дължина 10 417 м. по 3-та главна жп линия" /индикативна стойност 15 165 996 лв, преходен за 2017 год. със 11 156 282 лв./	3 981 278
3.1.	СМР	3 981 278
ВСИЧКО по Проект №7		7 817 750

ТИТУЛЕН СПИСЪК
ЗА ПРОЕКТ № 8 ПРЕЗ 2016 ГОДИНА - ФИНАНСИРАН СЪС СРЕДСТВА ОТ
РЕПУБЛИКАНСКИЯ БЮДЖЕТ

№	Наименование на обекта	Стойност с ДДС (в лева)
Проект № 8 – обект: “Увеличаване на пропускателната способност, чрез подобряване параметрите на железния път и увеличаване на проектните скорости на жп линията София-Карлово-Зимница”		
1	Подобект: "Рехабилитация на жп, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Клисуре-гара Хр.Даново от км 116+525 до км 130+009 с обща дължина 13 484 м. " /преходен от 2015 год. с 6 509 286 лв./	13 136 201
1.1.	СМР	13 121 921
1.2.	СН	14 280
2	Подобект: "Рехабилитация на жп, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Стряма-гара Клисуре от км 107+200 до км 111+070 с обща дължина 3 870 м /индикативна стойност 7 827 267 лв, преходен за 2017 год. с 4 048 698 лв./	3 778 569
2.1.	СМР	3 754 569
2.2.	СН	24 000
3	Подобект: "Рехабилитация на инженерните съоръжения, в това число тунели, мостове и водостоци, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Стряма-гара Клисуре от км 113+005 до км 115+729 с обща дължина 2 724 м " /индикативна стойност 8 646 464 лв, преходен за 2017 год. със 4 298 282 лв./	4 348 182
3.1.	СМР	4 324 182
3.2.	СН	24 000
ВСИЧКО по Проект №8:		21 262 952

ТИТУЛЕН СПИСЪК
ЗА ПРОЕКТ "СЪФИНАНСИРАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРНИ
ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА - ПОГАСИТЕЛНА
ВНОСКА, СЪГЛАСНО ПМС 271/06.10.2015 Г."

№	Наименование на проекта	Стойност с ДДС (в лева)
1	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма "Транспорт" 2007-20103 г., погасителна вноса, съгласно ПМС№ 271/06.10.2015 г.	35 000 000
ОБЩО:		35 000 000

ТИТУЛЕН СПИСЪК
ЗА ПРОЕКТ "СЪФИНАНСИРАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРНИ
ПРОЕКТИ ПО ОП "ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА
ИНФРАСТРУКТУРА 20140-2020" ЗА 2016 ГОДИНА

№	Наименование на проекта	Стойност с ДДС (в лева)
1	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020	5 000
ОБЩО:		5 000

ТИТУЛЕН СПИСЪК
ЗА ПРОЕКТ "СЪФИНАНСИРАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРНИ
ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗЪМ ЗА СВЪРЗАНЕ НА ЕВРОПА" ЗА

№	Наименование на проекта	Стойност с ДДС (в лева)
1	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по "Механизъм за свързване на Европа"	5 000
ОБЩО:		5 000

ТИТУЛЕН СПИСКЪК

ПРОЕКТ № 20 ПРЕУСТРОЙСТВО НА ВЪЗЛОВИ ЖП ГАРИ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЕВРОПЕЙСКИТЕ ИЗИСКВАНИЯ

№	Наименование на обекта	Стойност лв. с ДДС	Забележка
РЕГИОНАЛНО УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ ПЛОВДИВ			
1	Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Сливен		
1.1.	инженеринг /проект и СМР/	2 826 899	Договор № 5139/ 17.09.2015 год. преходен от 2015 год.; разплатени 204028,03 лв.
1.2.	оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт	23 160	Договор от 24.08.2015 год.; няма разплатени средства през 2015 год.
	Общо за поделението:	2 850 059	
ЖЕЛЕЗОПЪТНА СЕКЦИЯ ГОРНА ОРЯХОВИЦА			
1	Рехабилитация на "Цех за смяна на талиги - висока и ниска част" Фериботен комплекс Варна	415 190	Договор № 5234/ 23.11.2015 год.; преходен от 2015 год.; разплатени 81 207,24 лв.
	Общо за поделението:	415 190	
РЕГИОНАЛНО УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ ГОРНА ОРЯХОВИЦА			
1	Ремонт приемно здание и вертикална планировка жп гара Трапезица	231 308	Договор № 5058/ 13.07.2015 год.; преходен от 2015 год.; разплатени 647 694,27 лв.
	Общо за поделението:	231 308	
ЖЕЛЕЗОПЪТНА СЕКЦИЯ СОФИЯ			
1	Ремонт сграда ПВЦ Кюстендил	536 556	Договор № 5138/ 17.09.2015 год.; преходен от 2015 год.; разплатени 367 742,19 лв.
	Общо за поделението:	536 556	
	ВСИЧКО ПРОЕКТ 20:	4 033 112	

РАЗЧЕТ - ОТЧЕТ ЗА ПРИХОДИ И РАЗХОДИ НА ИКЖИ - ОТЧЕТ 2014 Г., БИЗНЕС ПЛАН 2015 Г., ОЧАКВАН ОТЧЕТ 2015 Г. И БИЗНЕС ПЛАН 2016 Г.

Наименование на разходите										Наименование на приходите										Отчет 2014 г.		Бизнес план 2015 г.		Очакван отчет 2015 г.		Бизнес план 2016 г.			
а										б										1		2		3		4		а	
А. РАЗХОДИ ЗА ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ										А. ПРИХОДИ ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ																			
1. РАЗХОДИ ЗА МАТЕРИАЛНИ ЕЛЕМЕНТИ										1. НЕТНИ ПРИХОДИ ОТ ПРОДАЖБИ																			
1.1. Разходи за материали										1. Приходи от продажба на продукция										39 059		30 400		44 200		46 100			
1.2. Гориво																				22 750		23 600		24 000		24 000			
																				5 186		6 800		5 000		5 000			
1.3. Ел. енергия										2. Приходи от продажба на стоки										10 920		19 500		15 000		16 800			
ел. енергия за технологични нужди										3. Приходи от услуги в т.ч.:										3 588		12 450		6 935		8 270			
1.4. Топлоенергия										3.1. Приходи от инфраструктурни такси										203		500		200		300			
2. Разходи за външни услуги										3.2. Други услуги										28 611		32 500		30 000		30 000			
3. Разходи за амортизации										3.3. Приходи от електроразпределение										115 573		115 000		131 000		160 000			
4. Разходи за електрозахраняване										4. Други приходи										112 851		114 000		115 000		122 600			
5. Разходи за осигуровки										5. Печалба от продажби на междинни активи										33 691		35 000		36 000		36 000			
6. Други разходи										ВСИЧКО ПО ГРУПА I:										27 518		13 000		23 600		18 000			
а) в т.ч. обезценка на активи										II. ПРИХОДИ ОТ ФИНАНСИРАНИЯ																			
б) в т.ч. провизии										1 в т.ч. от държавата																			
в) в т.ч. провизии										2 в т.ч. от други източници																			
										3 други финансириания																			
ВСИЧКО ПО ГРУПА I:										ВСИЧКО ПО ГРУПА II:										357 303		399 900		412 700		379 800			
1. Определя стойността на продадени материали										ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА I + II /										2 403		(10 000)		2 000					
2. Разходи за придобиване и ликвидация на дълготрайни активи на стопански начин										ФИНАНСОВИ ПРИХОДИ										(9 676)		(13 900)		(13 000)		1			
3. Изменение на запасите от продукция и незавършено производство										Приходи от лихви										12				40					
4. Други суми с корективен характер										в т.ч. лихви от свързани предприятия										(861)		(550)		(520)					
ВСИЧКО ПО ГРУПА II:										Приходи от участия										(8 122)		(12 410)		(13 520)		2			
РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА:										в т.ч. дивиденди										349 181		349 900		367 390		399 180			
III. ФИНАНСОВИ РАЗХОДИ										Положителни разлики от операции с финансови активи и инструменти																			
1. Разходи за лихви										Положителни разлики от промяна на валютните курсове										382		100		20		4			
в т.ч. за лихви към свързани предприятия										Други финансови приходи																5			
2. Оперативни разлики от операции с финансови активи и инструменти										ВСИЧКО ПО ГРУПА III:																			
3. Оперативни разлики от промяна на валютните курсове										ОБЩО ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА (I + II + III)										17		270							
4. Други финансови разходи										ЗАГУБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ										115		100		100		Б.			
ВСИЧКО ПО ГРУПА III:										ИЗВЪРНЕДИ ПРИХОДИ										514		200		390		100			
ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА (I+II+III)										1. Извънредни приходи										349 695		350 100		367 780		399 280			
В. ПЕЧАЛБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ										ВСИЧКО ПО ГРУПА IV:																И.			
IV. ИЗВЪРНЕДИ РАЗХОДИ										ОБЩО ПРИХОДИ (Б + IV)																			
1. Извънредни разходи										СЧЕТОВОДНА ЗАГУБА																			
ВСИЧКО ПО ГРУПА IV:										Приходи от оперирани данъци																			
Г. ОБЩО РАЗХОДИ (Б + IV)										ЗАГУБА (Д + У)										349 695		350 100		367 780		399 280			
Д. СЧЕТОВОДНА ПЕЧАЛБА										(общо разходи + данъци - общо приходи)										2 897									
У. РАЗХОДИ ЗА ДАНЪЦИ																				2 897									
1. Данък върху печалбата																													
2. Други данъци																													
Е. ПЕЧАЛБА																													
ВСИЧКО (Г+У+Е)																				352 592		350 100		367 780		399 280			

Чл. 27 от Закона за счетоводството в Приложения №1 към ИССТ

**БАЛАНС НА НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ - ОТЧЕТ 2014 Г., БИЗНЕС ПЛАН 2015 Г.,
ОЧАКВАН ОТЧЕТ 2015 Г. И БИЗНЕС ПЛАН 2016 Г.**

РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ	ОТЧЕТ КМ 31.12.2014 г.	БИЗНЕС ПЛАН КМ 31.12.2015 г.	ОЧАКВАН ОТЧЕТ КМ 31.12.2015 г.	БИЗНЕС ПЛАН КМ 31.12.2016 г.	РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ	ОТЧЕТ КМ 31.12.2014 г.	БИЗНЕС ПЛАН КМ 31.12.2015 г.	ОЧАКВАН ОТЧЕТ КМ 31.12.2015 г.	БИЗНЕС ПЛАН КМ 31.12.2016 г.	ПАСИВ	
										1	2
А НЕТЕКУЩИ АКТИВИ					А					3	4
1 ИМОТИ, МАШИНИ, СЪОРЪЖЕНИЯ И ОБОРУДВАНЕ					1						
1 Земи (терени)	305 382	305 265	305 433	305 433	1						
2 Страни и конструкции	78 369	69 592	73 957	69 157	1						
3 Машины и оборудване	109 933	89 055	105 145	93 145	1						
4 Съоръжения	2 161 382	2 096 084	2 453 707	2 320 547	1						
5 Транспортни средства	4 668	3 266	6 168	4 728	1						
6 Други дълготрайни материални активи	40 637	1 293	40 312	39 912	1						
7 Разходи за подобряване на активи	780 637	984 728	713 556	1 127 704	1						
8 Предоставени аванси за изграждане на активи	23 914	55 000	28 413	38 179	2						
ОБЩО ЗА ГРУПА I	3 504 922	3 604 283	3 726 891	3 998 805							
II НЕМАТЕРИАЛНИ АКТИВИ					II						
1 Права върху собственост	7	6	5	4	1						
2 Програмни продукти	2 513	1 400	1 523	1 015	1						
3 Продукти от развойна дейност	15	12	7	5	2						
4 Други нематериални активи	2 535	1 418	1 535	1 024	1						
ОБЩО ЗА ГРУПА II	2 555	1 430	1 535	1 024							
III ФИНАНСОВИ АКТИВИ					III						
1 Дългове и участия	2 146	2 146	2 146	2 146	1						
ОБЩО ЗА ГРУПА III	2 146	2 146	2 146	2 146							
ОБЩО ПО РАЗДЕЛА I-II-III	3 509 603	3 607 847	3 730 572	4 001 975							
Б ТЕКУЩИ АКТИВИ					Б						
I МАТЕРИАЛНИ ЗАПАСИ					I						
1 Материали	14 308	50 000	20 000	20 000	1						
2 Материали в ликвидация	14 475	20 000	20 000	20 000	2						
3 Продукция	75	300	300	300	3						
4 Стоки					4						
5 Незавършено производство					5						
ОБЩО ЗА ГРУПА I	28 858	70 300	40 300	40 300							
II ТЕКУЩИ ВЪЗМЕМАНИЯ					II						
1 Възмемания от свързани предприятия/субстанции	3				1						
2 Възмемания от клиенти	94 547	88 000	96 000	96 000	2						
3 Предоставени аванси на доставчици	102	2 000	1 500	1 500	3						
4 Съдебни и присъдени вземания	4 626	6 000	4 500	4 500	4						
5 Дългички за възстановяване	4 618	12 000	12 000	12 000	5						
6 Други текущи вземания	2 432	10 000	3 000	3 000	6						
7 Блокирани парични средства в КТБ АД	4 145		2 145		7						
ОБЩО ПО ГРУПА II	110 473	118 000	119 145	117 000							
III ТЕКУЩИ ФИНАНСОВИ АКТИВИ					III						
1 Финансови активи, на разположение за продажба	742	742	742	742	1						
ОБЩО ЗА ГРУПА III	742	742	742	742							
IV ПАРИЧНИ СРЕДСТВА					IV						
1 Парични средства в брой	40	50	50	50	1						
2 Парични средства в банкови сметки	41 557	50 000	50 000	50 000	2						
3 Блокирани парични средства	80	100	10	10	3						
4 Парични еквиваленти					4						
ОБЩО ЗА ГРУПА IV	42 078	50 150	50 060	50 050							
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛА I-II-III-IV	182 151	239 192	210 247	208 092							
СУМА НА АКТИВА I+A+B+V	3 691 754	3 847 039	3 940 819	4 210 067							
В УСЛОВНИ АКТИВИ					Г						
ОБЩО ЗА ГРУПА I	107 235	74 000	190 700	187 200							
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В	107 235	74 000	190 700	187 200							
СУМА НА ПАСИВА I+A+B+V	3 691 754	3 847 039	3 940 819	4 210 067							

Отчет за 2014 г. , очакван отчет за 2015 г. и разчет за Бизнес план 2016 г. на показателя "Изискуеми задължения към доставчици и задължения към персонала", съгласно чл. 6, ал. 1, т. 7 от Договора между Република България и НКЖИ

№ по ред	Индикатор /измерител	Мярка	Отчет към 31.12.2014 г.	Очакван отчет към 31.12.2015 г.	Бизнес план към 31.12.2016 г.
1	2	3	4	5	6
1	Изискуеми задължения към доставчици	хил.лв.	862	800	800
2	Изискуеми задължения към персонала	хил.лв.	0	0	0
3	Общо изискуеми задължения към доставчици и изискуеми задължения към персонала (р.1+р.2)	хил.лв.	862	800	800

Отчет за 2014 г., Очакван отчет за 2015 г. и разчет по Бизнес план за 2016 г. на показателя "Оперативни разходи на 1 зает", съгласно чл. 6, ал. 1, т. 8 от Договора между Република България и НКЖИ

№ по ред	Индикатор/измерител	Мярка	Отчет 2014 г.	Очакван отчет 2015 г.	Бизнес план 2016 г.
1	2	3	4	5	6
1	Влаккилометри		28 801 804	29 684 466	29 854 710
2	Оперативни разходи	хил.лв.	241 730	248 800	252 700
3	Среден списъчен брой персонал	бр.	11 768	11 602	11 530
4	Производителност на труда - влаккм. на 1 зает (р.1/р.3)		2 447	2 559	2 589
5	Оперативни разходи на 1 зает - (р.2/р.3)	хил.лв.	20,541	21,445	21,917

**Отчет за 2014 г. и разчет по Бизнес план за 2015 г. на показателя
"Брой персонал на 1 км железен път", съгласно чл. 6, ал. 1, т. 11 от
Договора между Република България и НКЖИ**

№ по ред	Индикатор/измерител	Мярка	Отчет към 31.12.2014 г.	Очакван отчет към 31.12.2015 г.	Бизнес план към 31.12.2016 г.
1	2	3	4	5	6
1	Среден списъчен брой персонал за м. декември	брой	11 619	11 536	11 465
2	Текущ железен път за м. декември	км	4 023	4 023	4 023
3	Среден списъчен брой персонал на 1 км текущ железен път - (р.1/р.2)		2,89	2,87	2,85

Прогноза за 2016 г.
за необходимите средства в BGN за проектите, финансирани по: ОП "Транспорт",
ОП "Транспорт и транспортна инфраструктура" и Механизма за свързване на Европа (МСЕ)

Наименование на проекта	2016 г.				
	ОПГТИ/МСЕ	Национално съфинансиране /НС/	Съфинансиране ДП НКЖИ	Необходими средства за окончателно приключване на проекти по ОПГ *	ДДС - общо
Проекти по Оперативна програма "Транспорт" 2007-2013					
1. Необходими средства за доплащане по проекти по ОПГ в 2016 г. и възстановяването им, в т.ч.:					
1.1 Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив-Бургас	78 649 364			78 649 364	12 995 088
1.2 Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив	106 596 267			106 596 267	18 970 925
1.3 Електрификация и реконструкция на жп линията Пловдив-Свиленград (участък Първмай-Свиленград)	29 352 718			29 352 718	5 388 080
1.4 Модернизация на жп линията София-Пловдив (участък София-Септември)	7 673 088			7 673 088	1 521 417
1.5 Рехабилитация на гарови комплекси централна гара София, Пазарджик и Бургас	15 316 243			15 316 243	3 056 609
1.6 Изграждане на Интермодален терминал Пловдив	5 978 652			5 978 652	1 158 746
1.7 Техническа помощ за изграждане на Интермодален терминал Русе	43 941			19 787	3 957

1.8	Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: железопътни участъци Видин-Медковец и Медковец-Руска Бяла	4 739 808					4 739 808	946 391
1.9	Рехабилитация по жп линията Пловдив - Бургас - фаза 2	787 432					787 432	157 487
1.10	Инструмент за подготовка на железопътни проекти по ТЕН-Т мрежата	5 099 698					5 099 698	1 019 939
1.11	Териториални процедури и екология	5 020					5 020	1 004
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТ		254 242 231	0	0	0	0	254 218 077	45 219 643

* Посочените стойности са без ДДС и представляват необходимите средства за 2016 г. за доплащане по проектите по ОПТ

Проекти по оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура"

Ос 1 "Развитие на жп инфраструктура по „основната“ и „разширената“ трансевропейска транспортна мрежа "

1	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив – Бургас – Фаза 2	564 195 115	34 625 000			5 000		6 926 000
2	Възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	17 782 623	17 511 089					3 502 218
3	Изграждане на четири броя пътни надлези в железопътния участък Септември - Пловдив	17 490 000	17 490 000					3 498 000
4	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в участъка Елин Пелин – Костенец	1 059 191 162	8 898 497					1 779 699
5	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево	17 195 455	6 696 000					1 339 200

Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"

1	Изграждане на Интермодален терминал Русе	43 055 008	4 000 000					800 000
2	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	5 000 000	30 000					6 000

3	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	14 000 000	60 000				12 000
4	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	18 000 000	60 000				12 000
Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"							
1	Изграждане на GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на ж.п. инфраструктурата по приоритетна ос 1)	56 000 000	66 000				13 200
2	Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ	15 000 000	0				0
3	Проект "Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете"	18 000 000	5 400 000				1 080 000
Ос 5 "Техническа помощ"							
1	„Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирането, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС"	1 500 000	0				0
2	„Модернизация на железопътната линия София-Драгоман - част от Трансевропейската транспортна мрежа" - железопътен участък Петърч-Драгоман"	1 836 893	1 836 893				367 379

3	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	14 759 545	2 962 450					592 490
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ:	1 863 005 801	99 635 929	0	5 000	0	0	19 928 186

Проекти по Механизма за свързване на Европа (МСЕ)								
1	Развитие на железопътен възел София: София - Волуяк **	203 819 092	11 099 963	8 900 037	5 000			4 001 000
2	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участък София - Елин Пелин	132 966 320	4 174 168	4 935 683				1 821 970
3	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участък Костенец - Септември **	361 151 101	2 225 960	392 816				523 755
4	Модернизация на железопътната линия София Драгоман в участък Волуяк - Драгоман	323 294 766	695 193	695 193				278 077
5	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	609 869	115 000					23 000
6	Внедряване на ERTMS по железопътната линия София-Перник-Радомир-Кулата **	121 367 427	2 607 828	184 922				558 550
	ОБЩО ПО ПРОЕКТИ - МСЕ:	1 143 208 575	20 918 112	15 108 651	5 000			7 206 353

** Разходите ще възникнат след одобрение на проектите

Рекapитyляция за 2016 г.

ОБЩО ПО ПРОЕКТИ ОПТ, ОПТТИ и МСЕ:		120 554 041	15 108 651	10 000	254 218 077	72 354 181
--	--	-------------	------------	--------	-------------	------------

ПОИМЕНЕН СПИСКЪТ И РАЗЧЕТ ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА КАПИТАЛОВИТЕ РАЗХОДИ ЗА ФИНАНСОВА ГОДИНА 2016			
	Необходими средства /лв/	Очаквани резултати	
A	I	2	
Капиталови разходи чрез Директен			
1. Ремонт на железния път и съоръженията за поддръжане на достигнатите скорости /проект 3/	21 186 186	Премахване на част от намаленията на скоростта на движение на влаковете; Забавяне темпа на влошаване на техническото състояние на железния път	
2. системи и прелезни устройства (проект 4)	15 690 000	Подобряване на безопасността, устойчивостта, надеждността и повишаване на скоростта по жп инфраструктурата	
3. Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел (проект 7)	7 817 750	С изграждането на двойната жп линия ще се увеличи пропускателната способност на железопътната мрежа	
4. Увеличаване на пропускателната способност, чрез подобряване параметрите на железния път и увеличаване на проектните скорости на жп линията София – Карлово –	21 262 952	Възстановяване на проектни параметри за достигане на скорости по книжка разписание с цел повишаване на проектните скорости	
5. Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания (проект 20)	4 033 112	Ремонт на сградния фонд, включващ приелни здания, подрайони, сгради за поддръжане на железен път и др.	
6. Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС	35 000 000	Успешно завършване на проектите по ОП "Транспорт" 2007-2013	
7. Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма	5 000	Средствата за проекти по ОПТТИ са необходими за разплащане на съответстващи такси	
8. Съфинансиране на инфраструктурни проекти по "Механизъм за свързана Европа"	5 000	Средствата за проекти по Механизъм за свързване на Европа са необходими за разплащане на съответстващи такси	

Обобщена таблица за дейността на НКЖИ за 2016 г. (в млн. лева)

№	ПРОЕКТ	Средства по проект за 2016 г.	Възможностите за финансиране							Заемни средства, необходими за окончателно приключване на проектите по ОПТ
			ДБ Капитал трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства	Инфраструктурни такси	КФ	КОРП	КФ нап. съфин. ДБ	
Проекти, съфинансирани през ОПТ 2007-2013										
1.	Необходими средства за доплащане по проекти по ОПТ в 2016 г. и възстановяването им, в т.ч.:									
1.1.	Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив-Бургас	78,649								78,649
1.2.	Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив	106,596								106,596
1.3.	Електрификация и реконструкция на жп линията Пловдив-Свиленград (участък Първомай-Свиленград)	29,353								29,353
1.4.	Модернизация на жп линията София-Пловдив (участък София-Септември)	7,673								7,673
1.5.	Рехабилитация на гарови комплекси централна гара София, Пазарджик и Бургас	15,316								15,316
1.6.	Изграждане на Интермодален терминал Пловдив	5,979								5,979
1.7.	Техническа помощ за изграждане на Интермодален терминал Русе	0,020								0,020
1.8.	Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: железопътни участъци Видин-Медковец и Медковец-Руска Бяла	4,740								4,740
1.9.	Рехабилитация по жп линията Пловдив - Бургас - фаза 2	0,787								0,787
1.10.	Инструмент за подготовка на железопътни проекти по ТЕН-Т мрежата	5,100								5,100
1.11.	Териториални процедури и екология	0,005								0,005
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТ:		254,218								254,218
Проекти, съфинансирани през ОПТ ТИ 2014-2020										
Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната“ и „разширената“ трансевропейска транспортна мрежа "										
1.	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив – Бургас – Фаза 2"	34,630	0,005					29,431		5,194
2.	Възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	17,511						14,884		2,627
3.	Изграждане на четири броя пътни надлези в железопътния участък Септември - Пловдив	17,490						14,867		2,624
4.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в участъка Елин Пелин – Костенец	8,898						7,564		1,335
5.	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево	6,696						5,692		1,004
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"										
1.	Изграждане на Интермодален терминал Русе	4,000						3,400	0,600	
2.	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	0,030						0,026	0,005	
3.	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	0,060						0,051	0,009	
4.	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	0,060						0,051	0,009	
Ос 4 Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"										
1.	Изграждане на GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на ж.п. инфраструктурата по приоритетна ос 1)	0,066						0,056	0,010	
2.	„Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ“	0,000								
3.	Проект "Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете"	5,400						4,590	0,810	
Ос 5 "Техническа помощ"										
1.	„Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирането, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС"	0,000								
2.	„Модернизация на железопътната линия София-Драгоман - част от Трансевропейската транспортна мрежа“ - железопътен участък Петърч-Драгоман"	1,837						1,561	0,276	
3.	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	2,962						2,518	0,444	
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ:		99,641	0,005	0,000	0,000	0,000	72,437	12,253	14,945	0,000
Проекти, съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК										
1.	Развитие на железопътен възел София: София - Волюяк **	20,005	0,005					11,100		8,900
2.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участък София - Елин Пелин	9,110						4,174		4,936
3.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участъка Костенец - Септември **	2,619						2,226		0,393
4.	Модернизация на железопътната линия София Драгоман в участъка Волюяк - Драгоман	1,390						0,695		0,695
5.	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	0,115						0,115		
6.	Внедряване на ERTMS по железопътната линия София-Перник-Радомир-Кулата **	2,793						2,608		0,185
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ:		36,032	0,005					20,918		15,109
Проекти, изпълнявани през финансиране от Капиталов трансфер										
1.	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	21,186	21,186							
2.	Модернизация на осигурителни системи и прелазни устройства	15,690	15,690							
3.	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	7,818	7,818							
4.	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	21,263	21,263							
5.	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	4,033	4,033							
6.	Съфинансирание на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	35,000	35,000							
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР:		104,990	104,990							
Текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА										
1.	Средствата за текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура през 2016 г.	264,180		135,000	71,780	57,400				
ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ:		264,180	0,000	135,000	71,780	57,400				
ОБЩО:		759,061	105,000	135,000	71,780	57,400	93,356	12,253	30,054	254,218

* Посочените стойности са без ДДС и представляват необходимите средства за 2016 г. за доплащане по проектите по ОПТ

** Разходите ще възникнат след одобрение на проектите

Източник на финансиране	Общо за 2016 г.
Капиталов трансфер	105,000
Субсидия	135,000
Собствени средства на НКЖИ	71,780
Инфраструктурни такси	57,400
Корпоративен фонд	93,356
Европейски фонд за регионално развитие	12,253
Национално съфинансирание	30,054
Заемни средства, необходими за окончателното приключване на проектите по ОПТ*	254,218
ОБЩО:	759,061