Приложение 1

УТВЪРЖДАВАМ:

Министър на транспорта,
информационните технологии и съобщенията

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА * РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ 3

ПРОГРАМА

ЗА

РАЗВИТИЕТО И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

2017 – 2021 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

1. ВЪВЕДЕНИЕ 5
2. ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ 9
2.1 Предизвикателства пред общата транспортна политика на ЕС. 9
2.2 Състояние и тенденции в развитието на железопътния транспорт в ЕС. 10
2.3. Развитие на Транс-европейската транспортна мрежа и интегрирането на българската транспортна инфраструктура в нея 13
3. ВЪНШНИ ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА 20
3.1. Макроикономически перспективи 20
3.2. Държавно регулиране на транспортния пазар 23
4. РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ 24
5. КАЧЕСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА 27
5.1. Състояние на железния път и съоръженията 27
5.2. Състояние на осигурителната техника и телекомуникациите 30
5.3. Състояние на енергийните съоръжения 36
5.4. Състояние на механизацията 38
5.5. Състояние на сградния фонд 39
5.6. Състояние на железопътните линии и терминали за комбинирани превози 41
5.7. Състояние на средствата за безопасност, сигурност и отбранително-мобилизационни мероприятия при бедствия и кризисни ситуации 43
6. SWOT АНАЛИЗ НА БЪЛГАРСКИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЕКТОР 48
7. ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ДЕЙНОСТТА НА НКЖИ КАТО УПРАВИТЕЛ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – 2017-2021 г. 49
7.1. Основни приоритети на НКЖИ 50
7.2. Приоритети на Програмата за развитие на железопътната инфраструктура 51
7.3. Основни цели за развитие на НКЖИ 51
7.4. Технологични и технически цели и задачи 52
7.5. Търговски цели и задачи 53
7.6. Финансови цели и задачи 53
7.7. Основни източници за финансиране на дейността на НКЖИ 55
7.8. Организационни и управленски цели и задачи 57
7.9. Международни отношения и европинтеграция – цели и задачи 62
7.10. Маркетингова политика – цели и задачи 68
7.11. Екологична политика 72
8. ПРОГРАМА ЗА ПОДОБРЯВАНЕ СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ДО 2021 Г. 73
9. ПРОГРАМА НА НКЖИ ЗА УСВОЯВАНЕ НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ 77
9.1. Участие на НКЖИ в планирането на средства от ЕСИФ 77
9.2. Приоритетни дейности на НКЖИ за участие в планирането на средства от ЕСИФ 81
10. ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2017 – 2021 г. 83
10.1. Стратегически цели за развитието на транспортната инфраструктура за периода 2017 – 2021 г. 83
10.2. Инвестиционен план за рехабилитация и ново строителство на железопътна инфраструктура, с включени източници на финансиране и начин на разходване за периода 2017-2021 г. 85

Списък на използваните съкращения

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

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

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2017 – 2021 г. е актуален средносрочен стратегически документ, който има за цел да очертае най-важните насоки за развитие на железопътната инфраструктура в следващия петгодишен период. В нея се планират действията, проектите, ресурсите и задачите, като се предвиждат и условията за осигуряване на дейностите по проучване, проектиране, внедряване на системите за управление и сигурност на движението, за спазване на нормите за експлоатация на железопътната инфраструктура и за организиране на ремонта за възстановяване на отделни елементи от железопътната инфраструктура след стихийни бедствия и производствени аварии, както и за изпълнението на утвърдената програма.

При подготовката на програмата са спазени основните изисквания на правната и икономическа рамка за развитие на железопътния транспорт в Република България и са взети предвид следните документи:

- Закон за железопътния транспорт, приет от XXXVIII Народно събрание на 15.11.2000 г. и в сила от 01.01.2002 г. с последващите го изменения и допълнения (в т.ч. последното изм., ДВ. бр.19 от 11 март 2016 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 и транспортна инфраструктура" 2014-2020 г.
- Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014 – 2020 г.
- Общ генерален план за транспорта на България (Master Plan)
- Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.
- 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 2016 г.
- Национална стратегия за регионално развитие на България за периода 2012-2022 г.
- Национална стратегия за околна среда (2009 – 2018 г.)
- Проект на Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията
- Конвергентна програма на Република България (2016 – 2019 г.)
- Средносрочна бюджетна прогноза и основни допускания за периода 2016 – 2018 г.
- Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2016 г.

НКЖИ управлява и изпълнява следните инфраструктурни проекти:

- Проекти, финансирани от ОП „Транспорт" 2007 – 2013 г. (приоритетна ос 1, 3 и 5)
- Проекти, финансирани от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 – 2020 г. (приоритетна ос 1, 3, 4 и 5)

- Проекти, финансирани по Механизма за свързване на Европа
- Проекти, финансирани със средства от Държавния бюджет.

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

На 20.12.2013 г. в Официалния вестник на Европейския съюз е публикуван Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на съвета от 17 декември 2013 година за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета.

По линия на Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие страната ни ще разполага с 1,604 млрд. евро (КФ – 1,144 млрд. евро и ЕФРР – 0,460 млн. евро) за изграждане на транспортна инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа. Средствата ще се разходват по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 – 2020 г., одобрена на 19.12.2014 г. 572 млн. евро от общата сума са заделени за развитието на железопътната инфраструктура.

Общата цел на ОПТТИ е „Развитие на устойчива транспортна система". Тя съответства на целите на Стратегия „Европа 2020" – стратегия на ЕС за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж, както и на целите на Националната програма за реформи и на Националната програма за развитие: България 2020. Посредством нейната реализация транспортната система на Република България ще стане по-модерна, по-безопасна и сигурна и ще предоставя повече и по-качествени транспортни услуги на населението и бизнеса.

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

- Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа;
- Изграждане и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчаване на мерки за намаляване на шума;
- Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско-въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна мобилност;
- Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по-специално градските райони, включително насърчаването на устойчива мултимодална градска мобилност и мерки за приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата.

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

- „Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа";

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

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

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

Стратегията на ОПТТИ 2014-2020 предвижда завършване на основни национални и Общоевропейски транспортни направления на територията на страната. Основните инвестиции се насочват по направления с напреднала степен на изпълнение, в основни линии финансирани по ОПТ 2007-2013, целящо в максимална степен приключване на модернизацията им или тяхното доизграждане.

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

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

В изпълнение на приложимото европейско законодателство и на националните Стратегия и План, НКЖИ ще внедрява ERTMS в пълен обхват (подсистеми за сигнализация ETCS и за телекомуникации GSM-R) по протежение на основните направления, по които ще се реализират инвестиционните проекти, предвидени за съфинансиране от ОПТТИ 2014-2020 (Приоритетна ос 1) и от МСЕ.

Съгласно Общия регламент за програмен период 2014-2020 г., помощта от фондовете на ЕС се концентрира за дейности, имащи най–голяма „европейска“ добавена стойност – принос към постигане на целите на стратегията „Европа 2020” за интелигентен, приобщаващ и устойчив растеж. В Общия регламент са идентифицирани 11 тематични цели, с които страните-членки се съобразиха в процеса на подготовка на оперативните програми.

Изпълнението на големите инфраструктурни проекти се очаква да доведе до:

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

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

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

Направените допускания са, че държавата ще:

- изисква НКЖИ да работи на търговска основа при независимо управление;
- изисква мрежата да осигурява достъп на железопътни превозвачи, включително от други страни-членки на ЕС;
- поддържа политиката, заложена в „Бялата книга” на ЕК за развитието на транспорта до 2020 г.;
- настоява да се развива приоритетно инфраструктурата по „основната“ и “широкообхватната” Трансевропейска транспортна мрежа, в контекста на единството на Съюза, модалния баланс, оперативната съвместимост и ограничаване на „тесните места“ в инфраструктурата;
- изисква НКЖИ да балансира приходите и разходите си;
- поощрява инвестициите в железопътния транспорт;
- изисква товарните услуги да са конкурентоспособни и с високо качество;
- изисква нарастване на предлагането на регионалните пътнически услуги;
- приеме определена политика за големите агломерации на София, Пловдив, Варна, Бургас, Русе и др., като изисква да се въведат модерни и чести услуги за ежедневно пътуващите
- изисква времето за преминаване на граничните пунктове да бъде намалено до минимум;

- изисква създаването на максимален брой връзки на линиите на софийския метрополитен с железопътната инфраструктура;
- доразвива връзките между различните видове транспорт, по-специално между градския, железопътния, речния и морския транспорт;
- привлича частния капитал за развитието на железопътни гари (Пловдив, Варна, Русе и др.).

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

- модернизация на жп линиите, които не са част от „основната“ и “широкообхватната” Трансевропейска транспортна мрежа, но са важни за икономиката на страната;
- постигане на максимална продължителност на престой на граничните пунктове от 30 минути;
- модернизация на телекомуникационната система, за да бъде предоставяна за съвместно ползване или използвана по друг начин за генериране на допълнителни приходи;
- внедряване на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS) по отношение на националните железопътни линии;
- постигане на максимална механизация на дейностите по поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура.

2. ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

2.1 Предизвикателства пред общата транспортна политика на ЕС.

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

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

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

Съгласно стратегията на ЕС „Европа 2020” и необходимостта от по-добре интегрирана транспортна мрежа в услуга на общата транспортна политика, водещите инициативи и тематични приоритети в транспорта до 2020 година трябва да бъдат ориентирани към ефективни товарни и пътнически услуги на базата – инвестиции в растеж и качество на транспортната услуга,

интегриране на отделни сектори в транспорта в проекти от общ национален и общоевропейски интерес, иновации в технологията и услугата, а именно:

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

Основните предизвикателства пред европейската транспортна система са следните:

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

Стратегията на ЕС в областта на транспорта се изразява преди всичко в подобряване и по-рационално използване на инфраструктурата и транспортните средства, постигане на по-голяма сигурност за потребителите на транспортни услуги и по-добра защита на околната среда. За реализирането на тези стратегически цели се предвижда да се изгради ефективна Трансевропейска транспортна мрежа, като се осигури висока степен на интеграция на различните видове транспорт

2.2 Състояние и тенденции в развитието на железопътния транспорт в ЕС.

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

На 28 март 2011 г. Европейската Комисия (ЕК) публикува **Бяла книга 2011: „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите"**, която съдържа визия за политиката и стратегията в транспорта през следващите десет години (до 2020), както и някои основни прогнози до 2030 и до 2050 г. като акцентът се поставя върху намаляване на вредните емисии и перспективите на транспорта в контекста на Стратегия „Европа 2020", без това да възпрепятства мобилността. Политиката на ЕС за транспорта, формулирана в новата Бяла книга, е насочена към създаването на единна европейска транспортна система, ориентирана към потребителите на транспортната услуга и характеризираща се с конкурентост, екологичност, мултимодалност, икономическа ефективност, качество, международно сътрудничество, стройна и стриктна правна уредба, иновационни технологии и интелигентни системи за контрол и управление на трафика.

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

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

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

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

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

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

- В **Първия железопътен пакет** са заложени три директиви, целящи отварянето на пазара за международни железопътни товарни услуги.

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

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

- Към настоящия момент е в процес на одобрение и съгласуване **Четвърти железопътен пакет,** който включва мерки за подобряването на качеството на железопътните услуги в Европа. Обявен е в края на месец януари 2013 г. от ЕК. Пакетът включва шест законодателни предложения, насочени към три ключови области:

- подновяване на правилата за структура на управление на инфраструктурата и транспортните операции;

- осигуряване на по-нататъшно отваряне на пазара за вътрешни услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт;

- повишаване на качеството и ефективността на железопътните услуги чрез премахване на оставащите бариери на пазара и засилване на хармонизирането на оперативна съвместимост и безопасност, за да се гарантира по-висока степен на хармонизация на железопътната мрежа на ЕС.

С приемането на Четвъртия железопътен пакет се цели цялостно подобряване на качеството на предлаганите железопътни услуги в Европа. На 11 май 2016 г. е приет **Регламент (ЕС) № 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета** - част от Четвъртия железопътен пакет.

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

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

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

- Предлагат екологично по-чист транспорт

- Многократно по-безопасен транспорт
- По-евтин транспорт
- По-висока енергийна ефективност

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

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

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

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

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

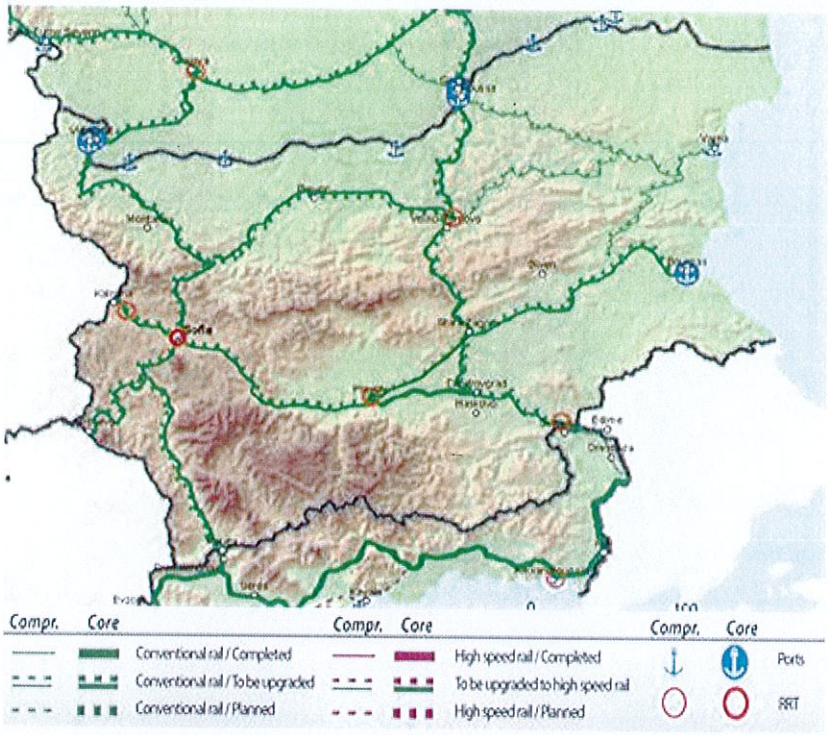
2.3. Развитие на Транс-европейската транспортна мрежа и интегрирането на българската транспортна инфраструктура в нея

Транспортната инфраструктура е фундаментална за движението на хора и стоки, както и за териториалното сближаване в рамките на ЕС. По-голяма част от инфраструктурата се развива и обновява на национално ниво от държавите, но с цел създаването на единна интермодална система, която интегрира мрежите на земния, водния и въздушния транспорт на цялата територия на Общността, европейските политици решават да подкрепят идеята за Транс-европейската транспортна мрежа (TEN-T). Тя ще позволи на хора и стоки да се движат бързо и лесно на територията на различните държави членки, както и да осигури международните връзки между тях. Създаването на ефикасна TEN-T е ключов елемент от Лисабонската стратегия за конкурентоспособност и увеличаване на работните места на континента. Ако Европа иска да осъществи своя икономически и социален потенциал, то за нея е от изключително значение да изгради липсващите връзки, да премахне тесните участъци на инфраструктурата си и да осигури устойчивостта на транспортната мрежа в бъдещето.

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

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

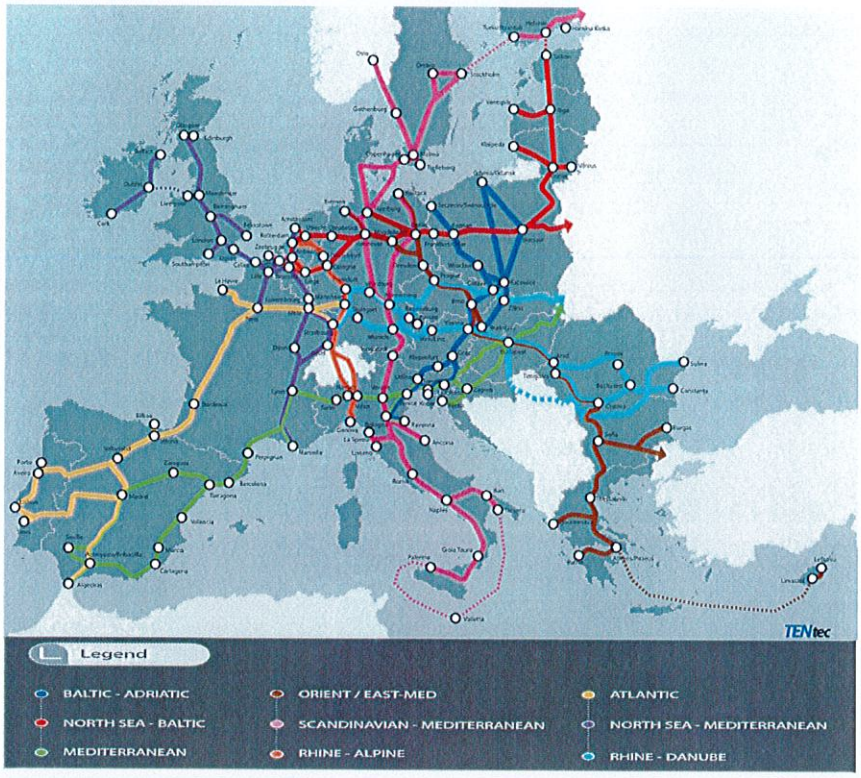
Карта на Трансевропейската железопътната мрежа на територията на Република България



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

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

Карта на коридорите от основната TEN-T мрежа



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

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

както и **коридор „Рейнско-Дунавски.**

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

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

Развитието на TEN-T е подкрепено от Механизма за свързване на Европа и от ЕСИФ посредством годишни и многогодишни работни програми.

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

Средствата са фокусирани върху:

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

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

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

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

В приложението към Регламента са идентифицирани и следните направления с трансграничен характер на българска територия:

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

Хоризонтални приоритети, допустими за финансиране чрез Механизма за свързване на Европа:

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

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

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

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

Първото направление на Плана е мобилизирането през следващите три години на допълнителни инвестиции в размер на 315 милиарда евро. Тук са описани само действията на равнище ЕС: Комисията приканва държавите членки и другите икономически участници да се присъединят към инициативата и да я допълнят. С цел да се гарантира бързото постигане на резултати, предложените действия могат да бъдат финансирани в рамките на текущата многогодишна финансова рамка за бюджета на ЕС за периода 2014-2020 г.

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

- **създаване на железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз** – мрежата е създадена с **Регламент 913/2010**. Целта е установяването на международни железопътни товарни коридори с благоприятни условия за движение на влаковете и лесно преминаване от една национална мрежа към друга. Създават се допълнителни административни облекчения за железопътните оператори като обслужване на едно гише (C-OSS) и възможността лица, различни от превозвачи, да заявяват инфраструктурен капацитет (authorized applicants). Международните коридори за железопътен товарен превоз са изградени по начин, съвместим с Трансевропейските транспортни коридори. През Република България преминава трасето на **товарен коридор Ориент/Източно-Средиземноморски: Прага – Виена/Братислава – Будапеща/Букурещ – Констанца/ Видин – София – Солун – Атина**. В хода на преговорите по Трансевропейската транспортна мрежа трасето на коридора на наша територия беше допълнено с направлението София – Пловдив – Бургас/Свиленград – турска граница. От началото на 2015 г. е включено и алтернативно трасе на наша територия Русе-Синдел-Карнобат-Нова Загора-Симеоновград-Свиленград, по което се движат „коридорни“ влакове.

- **внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS)** – процесът ще доведе до повишаване нивото на безопасност и сигурност в железопътния транспорт. Двете подсистеми на ERTMS са: ETCS (Европейска система за влаков контрол) и GSM-R, който представлява базирана на GSM стандарт радиосистема. Въвеждането на ERTMS ще допринесе за увеличаване на капацитета и по-добро управление на движението по интензивно използваните жп линии и ще намали разходите по малодеятелните и регионалните жп линии.

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

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

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

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

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

- Изграждане на устойчива железопътна транспортна система чрез реформиране на сектора;
- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Интегриране на българската транспортна система в европейската;

- Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта;
- Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт;
- Подобряване свързаността и интеграцията на българските региони в национален и международен план и свързаността с големите градски центрове в съседните страни.

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

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

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

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

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

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

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

Инвестициите от европейските фондове за инфраструктура трябва да бъдат насочени към коридора от основната Трансевропейска транспортна мрежа, а именно: направлението Видин–София – Кулата/Пловдив – Свиленград – турска граница и Пловдив – Бургас. До края на периода на програмата усилията ще са насочени към изграждане на направлението „Изток – Запад" през Южна България: от сръбската граница през София и Пловдив до Бургас и до Свиленград и турската граница. В дейностите по модернизация и при осигурено финансиране трябва да се включат и участъци от направление „Север – Юг" – Видин – Медковец и София – Перник – Радомир. Ще продължи процесът на обновяване на няколко ключови железопътни гари по цитираното направление, в т.ч. модернизираните към момента София, Бургас, Пазарджик, както и Стара Загора, Нова Загора и др. Новоизградените линии ще бъдат оборудвани с модерни системи за управление на трафика.

Проектът Sea2Sea, финансиран от ЕС, има за цел създаване на мултимодален транспортен коридор чрез създаване на ефективна железопътна връзка между гръцките пристанища Кавала и Александруполис на Егейско море с българските пристанища Варна и Бургас на Черно море и с пристанище Русе на река Дунав. В проекта е идентифицирана необходимостта от проучване за приложимост и устойчивост за изграждане на железопътна връзка между Комотини и България при Нимфеа. Потенциал за активно развитие на връзките Европа – Азия има проучване възможността за реализиране на железопътна връзка към пристанище Текирдаг на Мраморно море, което е свързано с националната железопътна мрежа на Република Турция. Работна група, последвана от среща на министрите на Гърция и България през септември 2016 г., ще ускори работата по проекта за железопътен коридор между пристанищата на Егейско море – Кавала и Александруполис и черноморските портове Бургас и Варна. Като следваща стъпка се предвижда двамата транспортни министри заедно да проучат възможностите за финансиране на проекта по линия на Европейския съюз.

3. ВЪНШНИ ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

3.1. Макроикономически перспективи

През 2016 г. се очаква леко ускоряване на растежа на световната икономика, в т.ч. на европейската икономика. В средносрочен план се прогнозира плавно ускорение на световната икономика в резултат на по-благоприятно развитие в част от развиващите се пазари. В същото време, забавянето на растежа на икономиката на Китай и по-ниските цени на суровините ще ограничават растежа. Рисковете пред развитието на европейската икономика остават значителни и са свързани както с по-ниския ръст на световната търговия, така и с продължаващата геополитическа несигурност и нарастващия миграционен поток към страни от ЕС.

Основни макроикономически показатели

ПОКАЗАТЕЛИ	ОТЧЕТНИ ДАННИ		ПРОГНОЗА			
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Световна икономика (реален растеж, %)	3,4	3,1	3,2	3,6	3,7	3,9
Европейска икономика – ЕС 28 (%)	1,4	1,9	2,0	2,0	1,9	1,9
Валутен курс щ.д./евро	1,33	1,11	1,09	1,09	1,09	1,09
БВП (млн. лв.)	83 612	86 373	89 219	92 426	95 979	99 730
БВП, (реален растеж, %)	1,5	3,0	2,1	2,5	2,7	2,7
Дефлатор на БВП (%)	0,4	0,3	1,2	1,1	1,1	1,2
Средногодишна инфлация (ХИПЦ, %)	-1,6	-1,1	-0,8	1,1	1,2	1,4
Коефициент на безработица (НРС, %)	11,4	9,1	8,6	7,9	7,4	7,1
Компенсации на един нает (%)	5,6	1,8	2,7	3,4	3,8	4,0
Текуща сметка (% от БВП)	0,9	1,4	1,8	2,0	1,7	1,8
Преки чуждестранни инвестиции (% от БВП)	3,6	3,6	3,7	3,7	3,7	3,8

Източник: *РМС № 289 от 20 април 2016 г. за одобряване на средносрочна бюджетна прогноза за периода 2017 – 2019 г.*

За България средносрочната перспектива се обвързва със заложения приоритет за запазване на стабилността на публичните финанси, а именно: поддържане на стриктна финансова дисциплина и фискална консолидация, постигане на балансиран бюджет.

Запазват се целите за дефицита за 2017 г. и 2018 г., съответно на 1,4% и 1% от БВП. За 2019 прогнозата е за дефицит от 0,5%.

За 2016 г. се очаква ръст на българската икономика до 2,1% в реално изражение. Положителен принос за растежа ще има както външното търсене, така и повишеното потребление на домакинствата. В същото време се очаква спад на инвестициите в икономиката в резултат на понижение на публичните капиталови разходи, свързано с необходимостта от технологично време за стартиране на проекти по програмите финансирани от фондовете на ЕС по новата финансова рамка 2014–2020 г. При частните инвестиции се очаква известно възстановяване, както по линия на увеличение на инвестициите във вид на жилищни сгради, така и по линия на нарастване на разходите за машини и оборудване.

В периода 2017-2019 г. икономическият растеж плавно ще се ускори до 2,7%, като основен принос за растежа ще имат частното потребление и инвестиции (повлияни от подобряване на бизнес климата в страната и повишаване на кредитната активност). От 2018 г. се очаква публичните капиталови разходи да нарастват. Износът на стоки и услуги също ще се увеличава и заедно с повишението на вътрешното търсене ще доведат до ускоряване на растежа на вноса, при което положителният принос на нетния износ постепенно ще се понижи до 0,1 процентни пункта в края на прогнозния период.

През 2016 г. ще продължат отчетените през 2015 г. положителни тенденции на пазара на труда, което ще доведе до спад в нивото на безработица до 8,6%. В сравнение с 2015 г. той ще бъде по-ограничен, поради по-слабо понижение на работната сила в резултат от предприетите мерки за повишаване на възрастта и стажа за пенсиониране. Очаква се нивото на безработица да бъде около 7% в края на прогнозния период.

През 2016 г. доходите от труд ще продължат да се повишават с 2,7%, следвайки ускоряването на реалния растеж на производителността на труда, инфлационните процеси и повишеното търсене на труд. За целия прогнозен период се очаква възходяща динамика на доходите от труд и известно нарастване на дела на компенсациите на наетите в брутната добавена стойност. Растежът на разходите за труд в реално изражение ще остане ограничен до ниво от 0,5-1% средно за 2016-2019 г.

Запазват се съотношенията на осигурителните вноски за фондовете на държавното осигуряване, като за 2017 и 2018 г. се повишава размерът на осигурителната вноска за фонд „Пенсии" на ДОО с по един процентен пункт. Целта е да се намали недостигът от средства по бюджета на ДОО и субсидирането му от държавния бюджет.

Предвидено е увеличаване на размера на минималната работна заплата от 1 януари 2017 г. на 460 лв. и запазване на този размер за 2018 г. и 2019 г.

В края на 2016 г. се очаква изменението на общото равнище на потребителските цени да бъде положително, като забавянето на дефлацията ще започне през втората половина на годината. Средногодишната инфлация ще остане отрицателна -0,8%.

През 2017 г. средногодишното повишение на ХИПЦ се очаква да бъде 1,1%, а в периода 2018-2019 г. да се ускори при допускане за по-високи международни цени на петрола и неенергийните суровини и засилване на вътрешното търсене.

Усвояване на фондовете на ЕС

Приоритет за страната остава успешното усвояване на средствата от европейските фондове и програми на ЕС. Оперативните програми, съфинансирани от Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд, са насочени към изграждане на балансирана и устойчива транспортна система чрез развитие и модернизация на ключовата транспортна инфраструктура за връзки от

национално, трансгранично и европейско значение и към развитие на екологичната инфраструктура и подобряване, опазване и възстановяване на природната среда и биоразнообразието, обхващат проекти с голям мащаб от национално значение, реализируеми поетапно във времето. Програмите, съфинансирани от Европейския социален фонд и Фонда за европейско подпомагане на най-нуждаещите се лица са насочени към насърчаване на заетостта на населението и подпомагане на най-нуждаещите се.

При планиране на разходите по оперативните програми, съфинансирани от Европейския социален фонд, Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд, Фонда за европейско подпомагане на най-нуждаещите се лица и двустранните програми за трансгранично сътрудничество по външни граници на Европейския съюз е взет под внимание опитът от програмен период 2007-2013 г., както и правилата за програмен период 2014-2020 г., (забавеното одобрение на оперативните програми от страна на ЕК, етапът на подготовка на всяка от тях, особеностите на подпомаганите сектори, както и характерът и сроковете за реализация на отделните проекти).

Отчетена е необходимостта от текущо осигуряване на национални средства за извършване на плащания във връзка с въведените правила за възстановяване от 90% от сертифицираните разходи преди годишното уравняване на сметките с ЕК на база представените от държавите членки годишни счетоводни отчети.

В периода 2016 г.—2023 г. преди 1 юли се изплаща годишна сума за предварително финансиране. Тя е процент от размера на подкрепата от фондовете и ЕФМДР за оперативната програма за целия програмен период, както следва:

- 2016 г.: 2 %
- 2017 г.: 2.625 %
- 2018 г.: 2.75%
- 2019 г.: 2.875%
- 2020 г. до 2023 г.: 3 %

С Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета се въвежда и годишно уравняване 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 изчислява след приспадане на полученото годишно предварително финансиране и вече получените 90%. При годишното уравняване 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 Комисията уравнява съответното годишно предварително финансиране и изплаща всяка допълнителна дължима сума в срок от 30 дни от приемането на годишните счетоводни отчети.

Важно е да се отбележи, че всяко забавяне на темповете на извършване на разходи по програмите, съфинансирани със средства от ЕС, спрямо разчетените данни, би довело до намаляване размера на разходите, които се сертифицират към ЕК, което ще се отрази в намаление на постъпленията към Република България през съответните години.

3.2. ДЪРЖАВНО РЕГУЛИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР

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

- Предоставянето на управителя на жп инфраструктура да стопанисва публична държавна собственост
- Извършването на обществени услуги за превоз на пътници, чрез които се изпълнява социалната роля на държавата.

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

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

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

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

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

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

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

- Подписани са договори за достъп до българската жп инфраструктура със следните железопътни превозвачи: „БДЖ - Товарни превози" ЕООД, „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, „БЖК" АД, „Булмаркет рейл карго" ЕООД" ООД, „Газтрейд" АД, „Рейл Карго Австрия" АД, „Ди Би карго България" ЕООД, „Експрес Сервиз ООД", "Карго Транс Вагон България" АД и „Порт Рейл" ООД, ДП „Транспортно строителство и възстановяване", „Рейл Карго Кериър България" ЕООД, „ТБД Товарни превози" ЕАД, „Пимк Рейл" ЕАД.

При използването на железопътната инфраструктура и прилежащите й съоръжения от превозвачите се прилагат принципите за гарантиране на прозрачност и недискриминационен достъп до инфраструктурата. Съответно превозвачите заплащат инфраструктурни такси на НКЖИ.

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

Ролята на държавата се свежда до:

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

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

По силата на чл. 25 (1) от Закона за железопътния транспорт, държавата участва във финансирането на дейностите по изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на

железопътната инфраструктура. Средствата се предоставят ежегодно под формата на капиталови трансфери чрез Закона за държавния бюджет и се насочват приоритетно към обекти от национален интерес, за които не може да бъде осигурено финансиране по международни програми и фондове. По силата на същия член от Закона за железопътния транспорт, Държавата предоставя от републиканския бюджет и субсидия за текуща дейност с общо и/или целево предназначение. За гарантиране обективността на планиране необходимите средства за ремонт и поддръжка на жп инфраструктура, в НКЖИ се въведоха механизми и система за планиране в годишен и дългосрочен период. През 2015 г. се подписа нов петгодишен договор. Показателите в Договора между държавата и НКЖИ са обективно измерими – бална оценка на състоянието на железния път от пътеизмерителна лаборатория, изпълнение на влаккилометровата работа, намаляване броя на инцидентите по железния път и др. За по-добра оптимизация на дейността на Компанията и с цел оценяване на степента на изпълнение на поставените й цели и задачи в Договора са въведени показатели, чрез които Управителят се задължава:

- да изгражда, поддържа и развива железопътната инфраструктура в съответствие с годишната програма по чл. 3, ал. 1, т. 2 от Договор ДА-2/29.12.2015 г.;
- чрез реализиране на проектите за модернизация на инфраструктурата в съответствие с тяхната приоритетност да подобрява качеството на железопътната мрежа и повишава скоростите за движение в ремонтираните участъци;
- да осигурява възможно най-ефективно използване на инфраструктурния капацитет, като се стреми да минимизира ограниченията в него и при необходимост разработва програма за подобряването му;
- да осигурява безопасност и сигурност, измерени чрез броя на инцидентите на железопътните превози при непрекъснат режим на работа, за което **Управителят** води статистика на броя инциденти и аварии по вид и вина;
- да осигурява създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително-мобилизационни мероприятия на страната;
- да осъществява ефективен контрол върху инвестициите за подновяване на железопътната инфраструктура и да се стреми към намаляване на средния разход за километър подновен железен път;
- да не допуска размерът на изискуемите задължения към доставчици и изискуемите задължения към персонала за текущата година да надхвърлят размера на изискуемите задължения към доставчици и изискуемите задължения към персонала от предходната година, освен ако това увеличение не е обосновано от обективни причини;
- да оптимизира разходите си за дейността и отчита напредъка чрез показателя „оперативни разходи на един зает";
- да оптимизира броя персонал на един км. железен път;
- при осигуряване на стимули от страна на Държавата, да използва средствата за стимули само за подобряване качеството на железопътната инфраструктура, като с 50% от техния размер задължително се намаляват инфраструктурните такси за следващата година.

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

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

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

Предимства от прилагането на тази политика:

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

Резултати:

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

- Достигане на високо качество на жп транспортна услуга на 50% по-ниска цена, поради използване на фондове от ЕС.

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

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

5. КАЧЕСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

5.1.Състояние на железния път и съоръженията

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

Железопътните линии (включително и попадащите в „основната“ и “широкообхватна” Трансевропейска транспортна мрежа) в по-голямата си част са строени преди много години с геометрични параметри, долно строене и съоръжения за скорости до 100 км/ч. Удвоените през последните 20-30 години участъци също са с ограничени скорости поради геометричните им параметри, състоянието на долното строене, съоръженията и коловозното развитие в гарите. Общата дължина на участъците по главните жп линии с нарушен междуремонтен цикъл е над 30% от общата разгъната дължина, а ограниченията на скоростта са около 5% от ОРД.

Общата разгъната дължина на железния път е 6 474 км.

Обща разгъната дължина на железопътната мрежа	**Дължина (км)**
Единични жп линии с нормално междурелсие (1435 мм)	2 906
Двойни жп линии с нормално междурелсие (2 х 988 км)	1 976
Гарови коловози с нормално междурелсие	1 439
Единични жп линии теснопътни (760 мм)	125
Гарови коловози теснопътни	13
Гарови коловози с широко междурелсие (1520 мм)	15

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

- **777** бр. прелези;
- **145** бр. тунели с обща дължина **44 862 м** по нормалните жп линии;
- **41** бр. тунели с обща дължина **3 068 м** по теснопътните жп линии;

- **980** бр. жп мостове с обща дължина **42 176 м** по нормалните железопътни линии;
- **23** бр. жп мостове с обща дължина **644 м** по теснопътните железопътни линии;
- над **6 300** броя железопътни стрелки.

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

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

По отношение на железния път се предвиждат следните дейности:

- Доставка на нова тежка пътна и лека железопътна механизация;
- Въвеждане на тежък тип релси (UIC 60) при подновяване на железния път;
- Увеличаване дела на безнаставовия релсов път, водещо до намаляване на разходите за поддържане на железния път и подобряване комфорта на пътуване.
- Обновяване на стрелковото стопанство чрез въвеждане на стрелки тип UIC 60 на стоманобетонна траверсова скара;
- Стартиране на програма за подобряване техническото състояние на жп тунелите по главните железопътни линии.

Очаквани резултати:

- Осигуряване на устойчив График за движение на влаковете и оптимизиране на броя на ограниченията на скоростта;
- Завишаване на скоростите на движение на влаковете чрез механизирано подновяване и механизиран среден ремонт на железния път;
- Мероприятия по отводняване и подобряване на носимоспособността на земното легло в участъци, където тя е нарушена;
- Доставка на механизация (лаборатория и ръчни тележки) за контрол състоянието на железния път;
- Доставка на най-необходимите резервни части и изпълнение на ремонти за поддържане на механизацията в добро техническо състояние;

- Използване на железопътни материали втора употреба, демонтирани от обектите Пловдив – Свиленград турска граница, Михайлово – Бургас, Пловдив – Септември;
- Подобряване на техническото състояние на някои от второстепенните железопътни линии, които имат статут на „рокадни" за главните железопътни линии.

НКЖИ ще се стреми осезаемо да подобри техническото състояние на железопътната инфраструктура – фактор, рефлектиращ и върху безопасността на превозите. С това ще се повишат не само търговските параметри на жп инфраструктурата, но и ще се намали броят на произшествията и щетите от тях. Основна цел е железопътните линии, попадащи в „основната" Трансевропейска транспортна мрежа, да отговарят на изискванията заложени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 г. Към момента, почти напълно изпълнени са изискванията за пълна електрификация, за номинално междурелсие от 1435 мм и за допустимо натоварване от 22.5 т/ос. на жп линиите от „основната мрежа". По отношение на електрификацията, почти всички направления от „основната мрежа" са електрифицирани, с изключение на отсечките Радомир – Гюешево и Димитровград – Подкова. По отношение на показателите за скорост на движение от 100 км/ч, възможност за движение на влакове с дължина 740 м и пълно внедряване на ERTMS – страната ни все още не отговаря в по-голямата си част от „основната" мрежа на тези изисквания на Регламента, но в момента се изпълняват и се планират за реализиране редица проекти по ОПТ, ОПТТИ и МСЕ, чрез които се цели да бъдат обхванати линиите от „основната" мрежа, които да бъдат модернизирани така, че да отговарят на изискванията на Регламент (ЕС) № 1315/2013 г.

Техническото състояние на железния път и съоръженията към него, в т.ч. и на отделните елементи към него, към началото на 2016 г.е, както следва:

- Наличие на участъци от железопътната мрежа с почти изчерпани възможности за задържане на скоростите на движение и гарантиране сигурност и безопасност: в рамената Димитровград – Подкова по IV жп линия, Радомир – Кюстендил – Гюешево по VI жп линия, Самуил – Каспичан по IX жп линия и др.
- Земното платно е с недостатъчна носимоспособност, което вследствие на динамичните натоварвания от подвижния състав води до значителни деформации. Липсва предпазен пласт, което води до интензивни деформации през летните сухи периоди, поради явяващите се големи пукнатини в короната на земното платно и изтичане на баласта в тях. На места липсва противозамръзващ пласт, което е предпоставка за интензивни деформации през пролетния сезон вследствие размразяването.
- В мрежата съществуват над 600 хиляди траверси СТ-4 ПАК 68И напукани и с разбити гнезда за анкерния болт, което надвишава 9% от вложените такива.
- В местата с вложени траверси тип СТ4-Т и СТ4-Д при криви с радиуси, по-малки от 500 м, се наблюдава масово скъсване на един и повече тирфони, с което се създават предпоставки за увеличаване на междурелсието и се застрашава сигурността на движение на подвижния железопътен състав.
- Значителни по дължина са участъците от железния път с масово компрометирано скрепление ПАК68И (изолационните и уплътнителни втулки са смачкани, ПАК болтовете са завъртени или скъсани, ребровите подложки са счупени, голям брой от здравите са с елипсовидни отвори, което позволява напречно и надлъжно изместване на релсовите нишки, и счупени пружинни пръстени).
- Използват се предимно релси втора употреба, които също са в количества, неотговарящи на необходимостите. Вследствие на това съществуват релси със сработване, близко до допустимото, откриват се голям брой дефектни, налице са и голям брой избуксувани и с вълнообразно износване

релси. Към 31.05.2016 г. са реализирани счупвания на 50 бр. релси, 4 бр. стрелкови елементи и скъсани 10 бр. заварки.

- Ежегодно се влагат по-малко от 10 бр. нови жп стрелки, което е крайно недостатъчно. Поради това в редица големи гари като Централна гара София, Пловдив, Стара Загора, Мездра, Синдел, Тулово, Дъбово и други са въведени намаления на скоростта, поради износване на стрелкови елементи.

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

- Основните проблеми при стоманени железопътни мостове са високата степен на корозия, изтичането на олово под лагерите, пукнатини по елементите на конструкциите, слаби или липсващи нитове, което отслабва връзките и изисква спешно отстраняване. Това са най-често срещаните констатации при Генералната ревизия на мостовете. Преобладаващата неизправност при масивните мостове е нарушената хидроизолация.

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

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

В периода 2017 – 2021 г. се планира изпълнението на ремонти по количества и стойности съгласно информацията в **Приложения №№ 2÷7**, както следва:

- Подновяване на железен път по години: **Приложение №2;**

- Механизиран среден ремонт на железен път по години: **Приложение №3;**

- Ремонт на „Железопътни съоръжения" и укрепване на „слаби места": **Приложения №№ 4÷6**;

- Ремонт и доставка на резервни части за „лека" и „тежка" железопътна механизация, подвижен железопътен състав, кариера „Карлуково", цех за електроконтактно заваряване гр. Шумен, както и доставка на нова „лека" и „тежка" железопътна механизация – **Приложение № 7**;

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

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

5.2.СЪСТОЯНИЕ НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ

Управлението, контрола и безопасността на влаковото движение по железопътната мрежа се осигуряват от системи и устройства на осигурителна техника, телекомуникации и нетягово електроснабдяване (ОТ, ТК и ЕС).

Осигурителната техника осъществява: обективен контрол на местоположението на подвижния жп състав върху железния път чрез релсови вериги или броячи на оси; контрол и

управление на елементите от железопътната инфраструктура (светофори и стрелки) чрез гаровите централизации (МРЦ, ЕЦ-М, ЕМЦ и други) и междугаровите системи (автоблокировка, полуавтоматична блокировка); контрол и управление на скоростта на движение на влаковете чрез системата ETCS (АЛС) и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете (ДЦ).

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

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

Основна задача на дейността е намаляване на риска от субективна грешка при управлението на процесите по контрол и управление на влаковото движение и гарантиране на безопасност и ефективност на превозния процес.

Основна дейност на Поделение "Сигнализация и телекомуникации" (ПСТ) е насочена към поддържане, модернизация на съществуващи и строителство на нови устройства и системи на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването. Тези системи са основата на централизираното управление, обективния контрол и безопасността на влаковото движение.

Експлоатационната готовност и ремонтът на системите се осигуряват от добре подготвени специалисти със специализирана професионална квалификация в съответната област, които са организирани по териториален принцип в три експлоатационни секции с йерархична структура на ръководство и управление.

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

От 2009 г. до 2015 г. със средства от държавен бюджет са автоматизирани 97 бр. прелези, а за подаване на информация към водачите на ППС, съгласно изискванията на Наредба № 17 за регулиране на движението със светлинни сигнали, на 260 бр. прелези са монтирани нов тип шосейни светофари с трети фар с бавномигаща бяла светлина. С това се постигна висока безопасност на движението на влаковете и се реализира значителен икономически ефект от икономия на работни заплати на повече от 400 прелезопазачи.

Поделението извършва инженеринг, реконструкция и модернизация на телефонна кабелна мрежа и апаратура, като изпълнява всички европейски изисквания за оперативна съвместимост и безопасност на превозите. В последните три години със средства от капиталов трансфер се изгражда и развива оптична мрежа средно по 50 км. на година.

Планът за развитие на Поделение „Сигнализация и телекомуникации" е показан подробно по години, дейности и обекти в млн. лв. с ДДС в *Приложение № 8* – Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването в периода 2017 – 2021 г.

Осигурителна техника (ОТ)

Състоянието на осигурителната техника влияе пряко върху безопасността, качеството и ефективността на железопътната услуга. Безопасното движение на влаковете по железопътната мрежа се сигнализира (разрешава) чрез подаване на светлинни сигнали от светофори по скоростната

или по обикновената сигнализация. Сигналните показания се регламентират от действащата нормативна база (Наредба № 58 на МТ от 2006 г.).

Съоръжеността на действащите в момента общо 314 гари и разделни постове със средства на осигурителната техника е следното:

- Маршрутно - компютърни централизации – 11 бр. (3,48%);
- Релейни централизации с микрокомпютърна визуализация (ЕЦМ-МКВ) – 4 бр. (1,27%);
- Релейни централизации тип МРЦ, ЕЦ1 – 178 бр. (56,33%);
- Електромеханични централизации тип ЕМЦ1 и 2 – 34 бр. (10,76%);
- ЕЦ - блок пост с групи от МРЦ тип Н-68 – 1 бр. (0,003%);
- Релейни уредби с ключови зависимости – 71 бр. (22,47%);
- Без осигурителна инсталация – 17 бр. (5,38%), от които:
  - Пултове за управление на входен светофор (постоянни) - 9 бр. (2,85%);
  - Устройства за управление на семафор - 8 бр. (2,53%).

Преобладаващата част от гаровите осигурителни инсталации са в експлоатация повече от 35 години и не предоставят възможност за прилагане на съвременни технологии за управление и контрол на превозния процес.

Движението на влаковете в участъка Катуница-Ябълково по I-ва основна ж.п. линия се осигурява от централизирани диспечерски системи.

От всички железопътни прелези, 525 броя са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза, както следва:

- автоматични бариери – 120 бр.;
- автоматични прелезни сигнализации – 281 бр.;
- електрически бариери в район на гара – 124 бр.

На 260 прелезни устройства са инсталирани шосейни светофари с трета бяла бавно мигаща светлина в съответствие на изискванията на чл. 24 от Наредба № 17 от 23.07.2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали.

Участъкът София-Пловдив е съоръжен със система за автоматична локомотивна сигнализация (АЛС) тип JZG 703 ниво 0 (Ebicab-700, TSI CCS, приложение B), производство на шведската фирма Ericsson. Участъкът Скутаре-Стара Загора е съоръжен със система за автоматична локомотивна сигнализация тип JZG 703 българско производство по лиценз на фирма Ericsson.

Поради строителни дейности действието на АЛС е прекъснато в участъка от гара Септември до гара Пловдив и в участъка от гара Стара Загора до гара Бургас.

В процес на изграждане и въвеждане в експлоатация на система АЛС, съгласно изискванията на Наредба № 57, са следните участъци:

- Дунав мост 2 (Видин)-Видин пътническа – 16,314 км., ETCS Ниво 1, версия 2.3.0d. Пътното оборудване е изградено, но не е въведено в експлоатация.
- Пловдив- Свиленград – 143 км., ETCS Ниво 1, версия 2.3.0d и GSM-R Voice. В участъка Катуница-Ябълково пътното оборудване е изградено, но не е въведено в експлоатация. Другите участъци са в процес на изграждане.
- Пловдив-Септември – 54 км., ETCS Ниво 1, версия 2.3.0d и GSM-R Voice. Участъкът е в процес на изграждане.

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

- РПАБ - релейна полуавтоматична блокировка, с която са съоръжени около 2031 km от ж.п. мрежата, 150 км. от които са по оптичен кабел;
- С релсови вериги за установяване наличието на влак са съоръжени междугарията, по

които движението на влаковете се осигурява чрез автоблокировка с проходни сигнали (321 km разгъната дължина) и чрез директна обвръзка 29,97 км. Това са междугарията в участъците София-Септември, Златица-Пирдоп, Антон-Карлово и Твърдица-Шивачево;

- С броячи на оси са съоръжени междугарията, по които движението на влаковете се осигурява без проходни сигнали – общо 1123 км. (разгъната дължина).

По протежение на железопътната линия София - Пловдив и в участъка от гара Скутаре 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).

Резултатът от всички планирани инвестиции в системата за сигнализация (гарови централизации, оборудване за осигуряване на движението в междугарията, пресъоръжаване на прелезите и тяхната модернизация) ще бъде повишаване на нивото на безопасност и реален икономически ефект от снижаване на разходите за експлоатация и поддръжка.

С изграждането на маршрутно-компютърни централизации от най-ново поколение в гара Синдел, гара Горна Оряховица и възел Дупница, ще се обособят самостоятелни работни места в отделните гари в обхвата на съответните МКЦ, като се осигури възможност за телеуправление само от едно работно място, което изключително ще облекчи работата на експлоатационния персонал от службите по движението. Новоизградените маршрутно-компютърни гарови централизации ще осигуряват маршрутно придвижване на влаковите и маневрените състави съобразно коловозните развития и технологията на работа в гарите. Ще се подобрят технологичните възможности за работа в експлоатационните пунктове. МКЦ ще се проектира със система за самодиагностика, чрез която ще се изявява предотказното състояние на елементите на централизацията, ще се контролират всички откази, като информация за това се извежда на работното място на дежурния електромеханик. Направените инвестиции за модернизация в предложената програма ще се изплащат и от икономии от разходи за експлоатация и доставка на резервни части. В това число ще се извърши значително редуциране на персонал на НКЖИ – дежурни ръководители, стрелочници, прелезопазачи и техник-механици.

С подмяната на ЕМЦ с МРЦ тип МН 70 в гари Своге и Бов ще се позволи изграждането на интерфейс за диспечерско управление в гара София. С изграждането на маршрутно релейни централизации на гарите в участъка Русе-Варна ще се позволи изграждането на интерфейс за диспечерско управление СТС в Горна Оряховица.

За контрол на фактическата свободност/заетост на железния път както в района на гарите, така и в прилежащите им междугария ще се използват броячи на оси.

Централизираните стрелки по текущите пътища ще бъдат оборудвани с нови стрелкови обръщателни апарати (СОА), сертифицирани по стандартите за безопасност и отговарящи на всички нормативни изисквания, след одобряване от Възложителя, включително с гарантирана от производителя надеждност и експлоатационна готовност.

Телекомуникации (ТК)

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

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 и компанията влага значителни средства за възстановяване на съоръженията.

За преодоляване на техническото и технологично изоставане е необходимо да продължи поетапното изграждане на оптични линии, цифрова преносна апаратура и нови гарови концентратори, които осигуряват качествени телекомуникационни връзки в съответствие с най-новите тенденции в развитието на телекомуникационната техника.

Железопътните телекомуникации са базирани на кабелна мрежа, състояща се от 4750 км. магистрални кабели, 159 км. въздушни кабелни линии и 689 км. оптични кабелни линии. НКЖИ разполага с 34 бр. цифрови и 25 бр. електромеханични телефонни централи с общ капацитет 28 000 абоната. Изградена е мрежа за предаване на данни (МПД), състояща се от 4 главни възела, свързани помежду си и 19 второстепенни възела, които са свързани регионално към главните възли. Мрежата е изградена на базата на съществуващата телекомуникационна медна преносна система. По тази причина позволява пренос на данни със скорост до 33,6 kB/s по протокол X25. Тъй като мрежата не отговаря на актуалните нужди за пренос на данни, предстои постепенното изваждане от експлоатация и подмяната с нова. В участъците с изграден оптичен кабел и цифров пренос, се изграждат високоскоростни мрежи за пренос на данни със значително по-високи скорости (2MB/s, 10/100/1000 MB/s).

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

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

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

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

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

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. С изграждането на цифрова преносна система ще се постигне осигуряване на всички необходими, определени в специфичната нормативна уредба на НКЖИ телекомуникационни връзки и ще се обезпечи работата на системите за осигурителна техника и за телеконтрол и управление на енергетичните обекти.

Планирано е проектиране и изграждане на оптична връзка и телекомуникационно оборудване в участъците: Червен бряг – Левски; Левски – Горна Оряховица; Горна Оряховица – Бяла; Радомир – Благоевград; Горна Оряховица – Каспичан; Мездра – Червен бряг; Русе – Бяла;

Разменна – Волуяк; Столник – Карлово; Величково – Карнобат; Горна Оряховица – Стара Загора; Пловдив – Карлово; София – Мездра; Карлово – Тулово; Михайлово – Димитровград и Симеоновград – Нова Загора.

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

Електроснабдяване (ЕС)

Съоръженията за електроснабдяване и енергиен контрол служат за захранване на съоръженията на осигурителни и телекомуникационни техники, отопление на железопътни стрелки, пилонно и перонно осветление, осветление на работни площадки, чакални, вътрешни сградни инсталации. Снабдяват с електроенергия наематели на площи, отдадени под наем. Към момента НКЖИ експлоатира 319 трафопоста 20 (10) kV/0.4 kV; 714 бр. желязо решетъчни пилони с монтирани осветителни тела; въздушни и кабелни линии СрН и НН (медни, алуминиеви и маслени) с приблизителна дължина около 2 400 км.; разпределителни уредби СрН, разпределителни уредби НН, разпределителни касети, разпределителни и електромерни табла. Паралелно с дейностите по поддръжка на апаратурата и съоръженията за електроснабдяване, чрез системите за енергиен контрол се осъществява контрол и отчет на консумацията на електроенергия.

При енергосъоръженията е достигнато критично състояние, с ниски технически параметри, с нисък коефициент на полезно действие, което води до голям разход на електроенергия за управление на системата. Преобладаващото оборудване за електрозахранване, експлоатирано в момента е морално и физически остаряло, с изтекъл експлоатационен ресурс и с повишени загуби на електрическа енергия. В по-голямата си част и осветлението в района на железопътните гари е физически и морално остаряло. Масово използваните осветителни тела в момента са натриеви и живачни с неефективна оптична система и светлоразпределение, което предопределя понижени светлотехнически характеристики, неефективност, завишени разходи за електрическа енергия при тяхната експлоатация. Освен това възниква и проблем с поддръжката им, тъй като в изпълнение на европейска директива за отделяне на вредни емисии, производството на живачни лампи е спряно, а на натриевите предстои до края на 2016 г.

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

- Модернизация на външно гарово осветление, чрез въвеждане на LED осветление и изграждане на автоматизирани системи за управление на осветлението;
- Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове с мачтови;
- Рехабилитация и подмяна на маслени кабели СрН и НН;
- Преустройство на системите за отопление на жп стрелки;
- Въвеждане на "Система за дистанционно отчитане на статични електромери в НК ЖИ в ССТ - София, Г.Оряховица и Пловдив;
- Подмяна на разпределителни касети и електрически табла;
- Доставка на високоволтови измевателни уреди за лаборатории тип Б;
- Доставка и монтаж на фотосоларни панели за собствени нужди.

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

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

наличието на лимит на придвижване на автомобилите и намален брой пътнически влакове.

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

5.3.Състояние на енергийните съоръжения

Поделение „Електроразпределение" експлоатира и поддържа съществуващите трансформиращи, комутационни и преносни съоръжения, създава и одобрява технически изисквания за изграждане и обновяване на нови съоръжения, с цел непрекъснато и ефективно трансформиране и транспортиране на тягова електрическа енергия до специфичните потребители на услугата за разпределение на тягова електрическа енергия, която се предоставя на железопътните превозвачи, срещу заплащане по регулирани цени определени от Комисията за енергийно и водно регулиране.

От началото на 2016 г. се утвърди нова цена за тягово разпределение, спрямо която е направен прогнозният бюджет и инвестиционен план за периода 2017-2021 г. на поделение "Електроразпределение".

Енергийните съоръжения, експлоатирани от поделение „Електроразпределение" са тяговите подстанции и контактната мрежа.

От общата дължина на железопътната мрежа, 70% са електрифицирани.

Тяговите подстанции са съвкупност от електрически машини и апарати, които служат за трансформиране и разпределение на електрическата енергия. Те се захранват от електропреносната мрежа с линейно напрежение 110 kV, което чрез тяговите трансформатори се понижава на 25 kV, (номинално напрежение) и честота 50 Hz. Нивото на напрежение съгласно БДС EN 50163 се характеризира с голям диапазон, като горната работна граница е 27,5 kV, а минималната работна стойност е 19 kV.

Тяговите подстанции са разположени на територията на цялата страна, като структурно са обособени също на териториален принцип и са общо 53 на брой, с обща инсталирана мощност 989,82 MW.

Голям процент от контактната мрежа, захранващи, обходни и обратни фидери Ср.Н са изградени преди 45 години. Незадоволително е състоянието на носещите и контактни проводници, поради наличие на много допълнителни ремонтни връзки, изменение на стандартите за височинна геометрия на мрежата, износване на контактните проводници, нарушено антикорозионно покритие на металните стълбове и конзоли носещи контактната мрежа и други.

Общият размер на инвестицията за пет годишния период за модернизацията на контактната мрежа, тяговите подстанции, механизацията, се предвижда да бъде в размер на 141 млн.лв, със собствени средства на поделението - приходи от тягово разпределение.

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 електрическия 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 електрическия 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
- 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.

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

Инвестиционни намерения 2017-2021 г.:

I. Модернизация на тягови подстанции

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

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

За периода 2017 – 2021 година се предвижда модернизация на шест броя тягови подстанции, със собствени средства: Провадия, Величково, Варна, Столник, Хитрино и Червена вода, което включва:

- подмяна на съоръженията на 110 kV
- подмяна на съоръжения в закрити разпределителни устройства ЗРУ 27,5 kV
- подмяна на съоръжения на открити разпределителни устройства ОРУ 27,5 kV
- ремонт на тягови трансформатори на 6 бр. подстанции
- телеуправление- изграждане на SCADA в участъка София Мездра и София-Владая-Кулата

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

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

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

II. Преустройство на контактната мрежа

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., предвиждаме за периода 2017-2021 г. да се финансират:

1. Обекти преходни от 2016 г. - Подновяване на к. мрежа в участъците:
   - Подвис-Ведрово;
   - Стряма – Клисура;
   - Люляково - Дъскотна;
   - Стара Загора-Змейово;
   - Електрификация на коловози в товарна гара Димитровград;
   - Електрификация на 83 жп линия-Нова Загора – Симеоновград;

2. Обекти изпълнявани от експлоатационния персонал, като ще финансираме доставките на основните материали и съоръжения, в участъци извън оперативните програми .

3. Обекти, където ще се изпълнява подновяване на железния път - ще се поднови и ремонтира и контактната мрежа

4. Ремонт на експлоатационни сгради и изграждане на нова сграда на г. Перник

5.4.Състояние на механизацията

Тежката пътна механизация, доставяна по оздравителната програма, е в сравнително добро състояние. Гаранциите на тази механизация отдавна са изтекли и липсата на подходяща база за сервиз и ремонт създават сериозни затруднения по своевременното отстраняване на явили се повреди. Наличните резервни части за машините също се изчерпаха и липсата на такива води до

значителни престои на някои от водещите машини. Голяма част от жп влекачите са доставени преди повече от 20 г. Същите са морално и физически амортизирани. Поделенията не са в състояние да ги поддържат в изправно техническо състояние. Поради тази причина изостава навременното развозване и прибиране на жп материали и се затруднява своевременното изпълнение на редица дейности по поддържането и ремонта на железния път. Не са редки случаите, когато се удължава времето за възстановяване на движението при аварийни случаи поради липса на такъв специализиран транспорт.

Механизацията за поддържане на енергийните съоръжения включва аварийни автомобили и релсови самоходни специализирани машини (РССМ). Поддържането и ремонтът на контактната мрежа се осъществява чрез 76 бр. РССМ, които не са оборудвани с GSM апарати за бърза мобилна връзка при аварии, като същото се отнася и за аварийните автомобили. 18 от РССМ са доставени по оздравителната програма и са в добро състояние. Гаранциите им са изтекли, но липсата на подходяща база за сервиз и ремонт създава затруднения по своевременното отстраняване на явилите се повреди. Наличните резервни части за същите са изчерпани, а липсата на такива води до значителен престой на някои от машините.

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

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

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

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

5.5.Състояние на сградния фонд

НКЖИ, като управител на железопътната инфраструктура, стопанисва гари, спирки, разделни постове, сгради на железопътни участъци и четни помещения, сгради на маршрутно-релейни централизации (МРЦ), трафопостове, тягови подстанции, подрайони по контактна мрежа, стрелкови кабини и др. Голяма част от сградите са построени преди 1980 г. На малка част от тях до настоящия момент са извършени основни ремонти. Необходимо е да се подобри обслужването, условията на труд, санитарно - хигиенните норми, да се осигури достъпност на лица с намалена подвижност, сградите да отговарят на изискванията за енергийна ефективност и привеждането им

в съответствие с европейските директиви. Строителството основно включва подмяна покривни покрития (керемиди, хидроизолация и др.), цялостна или частична подмяна на дограмата (алуминиева или PVC), възстановяване и пребоядисване 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 проект – „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания" през **2016 г.** са разчетени 4 033 112 лв. с ДДС. По програмата за извършване на ремонти на сгради и перони са предвидени 4 обекта за изпълнение - преходни от 2015 г. Строително-монтажните работи на преходните от 2015 г. обекти „Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Сливен", „Рехабилитация на "Цех за смяна на талиги - висока и ниска част" Фериботен комплекс Варна" и „Ремонт сграда ПВЦ Кюстендил" продължават по график. Ремонтните дейности по изпълнение на обект: „Ремонт приемно здание и вертикална планировка жп гара Трапезица" са приключили и обекта е приет.

През **2017 г.** е предвидено да се ремонтират 23 обекта, като по-големи са ремонтите на гарите Илиянци, Монтана, Любеново предавателна, Тулово, трети перон на гара Русе и др., както и технически сгради на жп инфраструктурата - маршрутнорелейни централизации (МРЦ Славяново), четно помещение Панагюрище, четно помещение Търговище, четно помещение Шумен, жп кантон Ясеновец, четно помещение Курило, четно помещение Владо Тричков и др. Предвижда се стартиране на основни ремонти на гари Шумен и Разград.

През **2018 г.** е предвидено да се ремонтират 38 обекта, като по-големи са ремонтите на гарите Червен бряг, Дупница, Съединение, Сахране, Дунавци, Лозарево, Змеево и др. технически сгради на жп инфраструктурата.

През **2019 г.** е предвидено да се ремонтират 98 обекта, като по-големи са ремонтите на гарите Дупница, Димово, Мездра, Видин пътническа, Враца, Коньово, Труд, Руска бяла и др. технически сгради на жп инфраструктурата. Предвижда се стартиране на основен ремонт на гара Септември, който ще продължи и през 2020 г. През 2019 г. е предвидено да приключат строително-ремонтните дейности по приемно здание гара Шумен.

През **2020 г.** е предвидено да се ремонтират 72 обекта, като гарите, предвидени за ремонт са Гюешево, Мездра юг, Ихтиман, Лом, Елин Пелин и др., както и технически сгради на жп инфраструктурата. Предвижда се стартиране на основни ремонти на гари Карлово, Повеляново, Левски, които ще продължат и през 2021 г. През 2019 г. е предвидено да приключат строително-ремонтните дейности по приемни здания жп гари Разград и Септември.

През **2021 г.** е предвидено да се ремонтират 76 обекта, като гарите, предвидени за ремонт са Сандански, Кюстендил, Волуяк, Огняново, Айтос, Дружба, Силистра, Дулово и др., както и технически сгради на жп инфраструктурата. Предвижда се стартиране на основни ремонти на гари Ямбол, Филипово, Стражица.

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

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

5.6.СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ И ТЕРМИНАЛИ ЗА КОМБИНИРАНИ ПРЕВОЗИ

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

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

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

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

Линейни:

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

Точкови:

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

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

Основните насоки за бъдещото развитие на интермодалната транспортна система и повишаване качеството на товарните услуги на територията на България са изложени в „Стратегия за интегриране на Българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт" през 2006 г. В рамките на документа са направени анализи на възможностите за изграждане на логистични транспортни възли..

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

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

С финансиране от държавния бюджет се изпълни проект „Проектиране и изграждане на терминал за комбинирани превози при гара Драгоман”. В изпълнение на държавната политика за развитие на Ро-Ла превозите на територията на Република България, в района на гара Драгоман беше изградена терминална площадка за качване на влак на част от товарните автомобили, които се движат по направлението Турция – Западна Европа – Турция. С реализирането на този проект са създадени условия за разтоварване движението на магистралните пътища в България, което води до редица положителни резултати – намаляване замърсяването на вредните емисии за околната среда, намаляване на пътно-транспортните произшествия, намаляване на задръстванията и други.

С финансиране по ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 се изпълнява проектът **„Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив”**, който обхваща изработване на технически проект и строителство на ИМТ. Проектът е в процес на реализация и се очаква да приключи до месец октомври 2016 г. С цел ускоряване влизането на терминала в експлоатация се предвижда от МТИТС да се извършат дейностите по избор на оператор, който ще има задължението да достави и инсталира необходимото оборудване.

Интермодалният терминал се изгражда на гара Тодор Каблешков, която е част от жп възел Пловдив и е разположена на магистрална жп линия София – Пловдив. Площадката е разположена от северната страна на гарата (в землището на село Златитрап, местност Камиша) върху площ от 71 хил. м^2.

През 2015 г. с финансиране по ОП „Транспорт“ беше изпълнен проект **„Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе“**, по който се извършиха всички подготвителни дейности за изграждането на ИМТ Русе. В обхвата на проекта бяха включени и изпълнени: прединвестиционно проучване за определяне на нуждите от предлагане на услуги за интермодални превози; определи се местоположение на терминалната площадка; изготвиха се и се одобриха генерален план, идеен проект, финансово-икономически анализ, Подробен устройствен план и се подготвиха отчуждителните процедури. Строителството на интермодалния терминал е предвидено да бъде реализирано през текущия програмен период 2014 – 2020 г. със средства по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Намеренията са до края на 2016 г. да бъдат обявени и проведени процедурите за избор на Изпълнител и Консултант/Строителен надзор.

С финансиране по приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ се планира реализация на следните проекти:

- ***„Техническа помощ за изготвяне на анализ и актуализация на Стратегия за интегриране на българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт”.*** Неговата цел е изготвяне на Стратегия за интегриране на българската

железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт, съобразена с настъпилите промени в икономическата, политическата и транспортна обстановка в страната през последното десетилетие.

- ***„Предпроектно проучване за развитие на интермодалните превози в района на Драгоман и Свиленград“***. В обхвата на проекта се предвижда разработване на обща концепция за развитие на РО-ЛА превозите на територията на България, анализ и оценка за избор на икономически най-целесъобразна алтернатива за вида и капацитета на терминалите и начин на изграждането им, определяне на месторазположение на ИМТ в района на Свиленград и предложения за развитие на ИМТ в Драгоман и Свиленград.

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

- Основните маршрути за вътрешни и международни контейнерни превози съвпадат с направленията на българските участъци, включени в AGTC и направленията от "основната" и „широкообхватната" TEN-T мрежа. През България преминава трасето на **товарен коридор за конкурентоспособни товарни превози „Ориент": Прага – Виена/Братислава – Будапеща – Букурещ – Констанца и – Видин – София – Солун – Атина,** който беше пуснат в експлоатация на 8 ноември 2013 г.

- Съществува регулярен и устойчив трафик на тежкотоварни автомобили от България и страните от Близкия изток към Европа, който позволява организирането на международни комбинирани превози на унифицирани транспортни единици, регламентиран срок на доставка, гарантиране потребителска стойност на стоките и стимулиращи цени.

- Не съществуват лимитиращи габаритни ограничения, свързани с тунели, мостове и др. при използване на подходящ подвижен състав.

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

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

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

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

В съответствие с Указания на МТИТС от м. юни 2014 г., за всички поделения на НКЖИ като юридическо лице с възложена военновременна задача, са разработени военновременни планове, осигуряващи кадрово и финансово работата им във военно време. По допълнителни указания и разчети, на база военновременния план на Р България, предстои разработване на ВВР план за

НКЖИ, обобщаващ цялостно потребностите на Компанията за изпълнение на възложената военновременна задача.

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

В изпълнение на **„Програмата за защита при бедствия на НКЖИ за периода 2014 - 2018 г."** усилията на поделенията през 2015 г. бяха насочени към усъвършенстване на управлението и координацията в дейностите по понижаване на риска от бедствия и повишаване устойчивостта на обектите от критичната инфраструктура. Осъществената превантивна дейност по поделения, е както следва:

Железен път и съоръжения: Извършено е обезопасяване на слаби места чрез обрушване, полагане на предпазни мрежи и укрепване на скални откоси, неотложни мероприятия за отводняване на железния път, изграждане на дренажни системи в жп тунели. Предприети са процедури за проектиране в определени железопътни участъци, където периодически възникват събития от авариен характер, с което да се предотвратят бъдещи аварийни ситуации и да се подобри безопасността на движението на влаковете.

Сигнализация и телекомуникации: Осигурен е оптимален оперативен резерв от външни съоръжения, кабелна мрежа и нейната арматура. Резервирани са системите на осигурителната техника, с което е осигурена устойчива работа на експлоатационните пунктове и междугаровите системи - светофори и стрелкови обръщателни апарати.

Електроразпределение: С цел повишаване устойчивостта и надежността на съоръженията е извършено подновяване на съоръженията на контактната мрежа (КМ), както и на съоръжения в тягови подстанции (ТПС) и основни секционни постове (СП).

С цел повишаване безопасността и сигурността на влаковото движение, от железопътните секции са изработени 8 проекта за трайно укрепване на обекти от железопътната инфраструктура, засегнати от бедствия на обща стойност 3 528 907 лв. Същите са предложени за разглеждане и финансиране през 2016 г. от Междуведомствената комисия за възстановяване и подпомагане към Министерския съвет. През 2015 г. от Комисията е финансиран 1 обект по изготвен проект за аварийно-укрепителни и отводнителни работи „Неотложни възстановителни работи в междугарието Самоводене-Велико Търново от км 133+000 до км 133+121" на стойност 408 235 лв. Обектът са завършен и отчетен в срок. Общо с 3 ПМС за 2015 г. на Компанията са отпуснати за 28 обекти 673 154 лв., като 27 от тях са за възстановяване и разплащане на извършени неотложни аварийно-възстановителни работи.

През 2016 г. са подновени исканията за 9 проекта за трайно укрепване на обекти от железопътната инфраструктура, засегнати от бедствия на обща стойност 5 891 164 лв. Същите са внесени за разглеждане и финансиране от Междуведомствената комисия за възстановяване и подпомагане към Министерски съвет. Към 20.06.2016 г. с ПМС № 115/10.05.2016 г. са отпуснати 921 202 лв. за 5 обекта, от които 2 обекта по изготвени проекти: „Аварийно укрепване на земно-скален откос от км 135+350 до км 135+450 в междугарието Велико Търново -Дебелец" на стойност

679 277 лв. и „Неотложни възстановителни работи в междугарието Дъскотна-Търнак на км 62+650" на стойност 150 000 лв. (за 30% от стойността на обекта).

Предприети са действия за снабдяване на поделенията с лични предпазни средства (средства за индивидуална защита). Изготвена е план-сметка за доставка на: граждански противогази - 1 350 бр., лицеви маски с филтри за амоняк и хлор – 600 бр., дихателни маски за самозащита при пожар.

Прогноза за средствата по отбранително мобилизационните мероприятия и кризисни ситуации е посочена в **Приложение №10** – Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на НКЖИ за периода 2017 – 2021 г.

Съвременните реалности в Република България като държава-членка на НАТО и Европейския съюз и усложнената обстановка в световен мащаб, налагат все по-масовото използване на средства за видеонаблюдение и пожароизвестяване, като мярка за подобряване на сигурността в обектите, предоставени за управление на Компанията. В изпълнение на Решение на Министерския съвет № 1 от 05.01.2016 г. бяха разработени планове за противодействие на тероризма и защита при терористична дейност за стратегическите обекти на компанията. Предстои същите да бъдат съгласувани с органите на МВР и ДАНС.

Към момента в обекти на НКЖИ са изградени 83 бр. системи за видеонаблюдение, от които:

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

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

През периода 2017 – 2021 г. се предвижда да се изградят такива системи на още 10 големи гари. Това са: Благоевград, Дупница, Перник, София Север, Червен бряг, Враца, Сливен, Карлово, Ямбол, и Карнобат.

В обекти на железопътната инфраструктура са изградени 43 бр. пожароизвестителни и пожарогасителни системи в два обекта. С пожароизвестителни системи следва да се оборудват всички административни сгради и помещения с инсталирана апаратура.

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

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

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

Основните дейности и мероприятия по превантивна дейност са:

- За поделение „Сигнализация и телекомуникации"
  - отводнителни мероприятия с цел предотвратяване от наводняване на съоръженията в гарите като се отвеждат идващите повърхностни води
  - осигуряване на оптимален оперативен резерв от външни съоръжения, кабелна мрежа и нейната арматура в системите на ОТ
  - възстановяване и осигуряване устойчивостта на работа на съобщителните връзки чрез подмяна на въздушна стълбовна ТТ линия с кабели.
- За поделение „Железен път и съоръжения"
  - възстановяване на деформирани земни насипи, обезопасяване на земно-скални откоси, чрез обрушване и замрежване, укрепване на стълбове и фундаменти, подновяване на железния път
  - ремонт и възстановяване, привеждане на тунелните съоръжения в съответствие с ТСОС (тези съоръжения не попадат на Трансевропейски коридор и не се очаква финансиране от ЕС).
- За ЕР предприятие
  - доставка на композитни изолатори – едни от най-отговорните елементи в контактната мрежа
  - подмяна и ремонт на контактната мрежа, където е необходимо
  - работа по осигуряване на работещи вентилационни съоръжения за вентилиране на тунелите, осветителни и телекомуникационни инсталации.
  - подобряване състоянието на трафопостовете, стопанисвани от НКЖИ, привеждането им с изискванията за пожарна и аварийна безопасност и нормативите, касаещи безопасната им експлоатация и много други дейности и мероприятия.

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

Защитата на работниците и служителите в компанията се осъществява посредством колективни и индивидуални средства за защита. Колективни средства за защита са пунктове за управление (ПУ), оперативни сектори (ОС), противорадиационни укрития (ПРУ) и скривалища. Индивидуалните средства за защита са следните:

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

Разработен е разчет за наличните количества индивидуални средства за защита и необходимите такива за доокомплектоване. Към настоящия момент компанията разполага с 10 067 бр. средства за защита на дихателните органи.

Съгласно Наредба за реда за създаване, съхраняване, обновяване, поддържане, предоставяне и отчитане на запасите от индивидуални средства за защита, приета с ПМС № 3 от 10.01.2009 г., компанията е длъжна ежегодно да планира и заделя финансови средства за създаване, съхраняване,

обновяване и поддържане на запасите от индивидуални средства за защита. Разработен е разчет за закупуване на недостигащите индивидуални средства за защита. За период от 10 г. обновяването и поддържането на тези средства възлиза на 1 660 000 лв., тъй като годността им е средно за 10 години.

Средствата за защита при кризи от военен характер са същите, както и при кризи от невоенен характер. Особено внимание се отделя на постоянната готовност на ПУ и ОС. Направени са постъпки за осигуряване на запаси от материали за осигурителната техника и контактната мрежа.

Инспекция „Безопасност на превозите“ осъществява контрол върху:

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

Инспекция „Метрология и безразрушителен контрол” в НКЖИ следи за спазване на държавната политика в областта на измерванията, осъществявана от Български институт по метрология и Държавна агенция по метрологичен и технически надзор, като контролира, координира и ръководи методически метрологичната дейност, дейностите по безразрушителен контрол и подпомага всички дейности в структурата на компанията с надеждни измервания. Инспекцията съдейства за осигуряване на безопасността на движението, нормалната експлоатация и ремонт на елементите на железопътната инфраструктура чрез процесите на измерване, които са необходими за получаване на информация за свойствата на обектите от заобикалящата ни среда, и чрез метрологично осигуряване и контрол на средствата за измерване

В условията на глобалния пазар качеството на продуктите е важно условие за конкурентоспособността на всяка организация. Предлаганият продукт трябва да отговаря на определени изисквания, осигуряването на които не е възможно без измервания.

Ежегодно в Инспекция „Здраве и безопасност при работа” се изработват Програми за осигуряване на здравословните и безопасни условия на труд. Тези програми имат за цел да посочат стратегията на развитие на безопасността при работа, подобряване на условията на труд и повишаване качеството на работните места в Компанията. Успешно да се съчетават и прилагат мерките за превенция и контрол, както и сътрудничество със социалните партньори и с други контролни органи. Превенцията трябва да е в основата на дейността, включваща оценка на риска, обучение на персонала и изпълнение на програмите и мероприятията за привеждане на работните места в съответствие с изискванията на нормативните актове. В тази връзка добрата практика трябва да е водеща при професионално разработване на ръководства, методики, кодекси за добри практики и други инструменти, които да повишават информираността и мотивацията на работниците за ефективно прилагане на действащото законодателство по ЗБУТ. В сравнение с предходния период се очаква резултатите от взетите превантивни мерки за ограничаване на риска по работните места да отразяват намаляване на трудовите злополуки.

6. SWOT АНАЛИЗ НА БЪЛГАРСКИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЕКТОР

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

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

7. ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ДЕЙНОСТТА НА НКЖИ КАТО УПРАВИТЕЛ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – 2017-2021 г.

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

- Развитие, ремонт, поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура
- Осигуряване използването на железопътната инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия
- Управление капацитета на мрежата
- Управление на собствеността, изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за земята и обектите на железопътната инфраструктура
- Разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт
- Технологично развитие и въвеждане на нови технологии
- Поддържане на високи нива на безопасност, сигурност и качество на транспортната услуга
- Управление на персонала
- Финансов мениджмънт и инвестиционна политика
- Спазване на екологични норми, при минимални обществено необходими разходи

- Събиране на инфраструктурни такси в размер, определен от Министерския съвет, по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията
- Разработване на графиците за движение на влаковете, съгласувано с превозвачите, а за пътническите превози и с общините.

7.1.Основни приоритети на НКЖИ

- Пазарна ориентация на компанията и политика за утвърждаването й като обществено отговорна организация;
- Изграждане на конкурентоспособна организация и търговско ориентирано предприятие;
- Преход от поддържаща стратегия към възстановяване на проектни мощности и последващо изпреварващо развитие на инфраструктурата, транспортната и управленска технология;
- Намаляване на разходите за ремонт и рехабилитация на инфраструктурата в дългосрочна перспектива;
- Хоризонтална и вертикална интеграция с участници на националните и международни пазари и усъвършенстване на функционалната и продуктова структура;
- Модернизиране и привеждане на железопътната инфраструктура в съответствие с европейските стандарти за безопасност;
- Привличане на инвестиции с цел модернизация и рехабилитация на железопътната инфраструктура;
- Усъвършенстване на системата за организационно, материално-техническо и финансово управление на компанията с цел повишаване динамичността, гъвкавостта и адаптивността й;
- Хармонизиране на условията и последваща интеграция в рамките на европейската железопътна транспортна система, с преимуществено подобряване на връзките с железопътната инфраструктура на съседните на Република България държави и постигане на координация при управление на транспортните потоци;
- Прилагане на инструментите на ПЧП/концесии за обекти от железопътната инфраструктура;
- Инвестиране в проекти с висока добавена стойност;
- Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на железопътния транспорт;
- Създаване на благоприятна среда за развитие на транспортната логистика;
- Подобряване на трансграничните връзки със съседните страни;
- Пълно и ефективно усвояване на средствата от ЕС;
- Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията;
- Високопрофесионален кадрови потенциал;
- Осигуряване на качествен и леснодостъпен жп транспорт (премахване на транспортни бариери) за хора в неравностойно положение;

7.2.Приоритети на Програмата за развитие на железопътната инфраструктура

- Развитие железопътната инфраструктура на страната като интегрална част от Трансевропейската транспортна мрежа
- Подобряване на сътрудничеството между управителите на инфраструктура за премахване на граничните ограничения пред железопътните товарни превози, оптимизиране на инвестициите в инфраструктура и управление на капацитета
- Развитие и управление на интермодални терминали, обслужващи железопътния транспорт
- Управление движението на влаковете с нови технологии
- Трансформиране мрежата на страната в конкурентоспособен и ефективен транспортен мост между страните от Западна и Централна Европа и страните от Средния и Далечния Изток, а също и по оста Север – Юг между Балтийско и Адриатическо море
- Възстановяване и модернизиране съществуващата железопътна инфраструктура в съответствие с изискванията на ТСОС
- Развитие на безопасни за околната среда, съобразени с критериите на ЕС, железопътни транспортни схеми и технологии за товарни и пътнически превози, като се намали негативното влияние на транспорта върху околната среда и човешкото здраве. Създаване на подходящи условия за устойчив ръст на превозите при повишена енергийна ефективност
- Модернизация и електрификация на железопътната инфраструктура по основните направления за страната
- Подпомагане, стимулиране и ускоряване развитието на комбинирания транспорт. Постигане на баланс между видовете транспорт чрез комбиниране на елементи от автомобилен и железопътен, морски и железопътен или железопътен и въздушен. Изграждане на транспортни интермодални възли, които да позволят бърз преход между различните видове транспорт
- Развитие и внедряване на високо технологични системи за ефективно управление на влаковото движение, гарантиращи висока степен на безопасност и оперативна съвместимост по правилата и стандартите на ЕС. Разширяване прилагането на информационни технологии, базирани на високоскоростни оптични и GSM-R мрежи за предаване на данни
- Ефективно и пълно усвояване на средства от Структурните и Кохезионния фонд
- Активно участие в RNE
- Повишаване конкурентоспособността на железопътния транспорт в рамките на транспортните услуги.

7.3.Основни цели за развитие на НКЖИ

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

- Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура
- Реконструкция и подновяване на железопътните линии, разположени по общоевропейските транспортни оси, част от „основната“ и “широкообхватната” трансевропейска транспортна мрежа.
- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура, водещо до повишаване на равнището на конкурентоспособност, което да възстанови позицията на железопътния транспорт като основен вид транспорт за пътници и товари.
- Повишаване на конкурентоспособността (по отношение на качество и ефективност)

- Провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване на потребностите на клиентите от качествено обслужване – сигурност, надеждност, целогодишност и екологичност на предоставяните услуги
- Поддържане на активна инвестиционна политика по отношение на привличане на различни източници на финансиране извън Държавния бюджет
- Привличане на частни инвестиции
- Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията. Въвеждане на енергоефективни технологии и използване на възобновяеми енергийни източници.
- Подобряване на фирмения имидж в резултат на въвеждане на нови услуги и дейности, включително дейности, свързани с намаляване на професионалния риск.
- Привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси
- Провеждане на гъвкава тарифна политика за инфраструктурните такси
- Разширяване на пазарния дял на комбинираните превози чрез развитие на терминалната инфраструктура
- Успешно и ефективно усвояване на средствата от фондовете на ЕС
- Подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

Посочените цели са съобразени със Стратегията за развитие на транспортна система на Република България за периода до 2020 г.

7.4. Технологични и технически цели и задачи

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 по-дългосрочен план НКЖИ ще се стреми:

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

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

- Осигуряване на безопасност и сигурност на превозите чрез дейностите по проект 3: Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости;
- Модернизация и рехабилитация на съоръжения и устройства на осигурителна техника и изграждане на надеждна рингова структура на оптични трасета, чрез дейностите по проект 4: Модернизиране на осигурителните системи и прелезни устройства;
- Възстановяване на проектните параметри на жп линиите по направленията София – Карлово, София-Мездра, Русе – Варна и др.;

- Модернизация на железния път, осигурителната техника и енергосъоръженията по част от железопътната мрежа чрез проекти: Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граница, София – Пловдив, Карнобат – Синдел, София – Драгоман и др.;
- Изграждане на GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на жп инфраструктурата по приоритетна ос 1 на ОПТТИ)
- Предоставяне на нови услуги на операторите чрез изграждане на интермодални терминали – Пловдив, Русе и др.;
- Създаване на равнопоставени условия и оптимизиране на управлението на движението на влаковете чрез въвеждане на система за оперативна отчетност на движението на влаковете;
- Разширение на функционалния обхват на ГИС за нуждите на НКЖИ;
- Внедряване на система за следене моментното състояние на железния път и планиране на ремонтите;
- Поддържане и прилагане на RNE Path Coordination System (PCS, бивш Pathfinder) – за изготвяне на международен график;
- Внедряване на RNE Train Information System (TIS, бивш EUROPTIRAILS) – за обмен на данни за международни пътнически и товарни влакове, включително в реално време;
- Внедряване на проекта RNE Charging Information System (CIS, бивш EICIS) – за изчисляване на инфраструктурни такси при международни маршрути;
- Изпълнение на План за внедряване на ERTMS;
- Внедряване на електронен архив за управление, индексиране и съхранение на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС.

7.5.Търговски цели и задачи

Търговските цели пред НКЖИ са:

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

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

- Повишаване на качеството и ефективността на железопътните превози чрез ремонт на жп линии за възстановяване на проектните скорости и изграждане на трасета, позволяващи високи скорости и съкратено времепътуване;
- Модернизиране на приемните здания и площите около тях в гари по определени приоритети (гранични гари, интерсити гари, централни гари в големи градове и др.);
- Приложение на фирмената програма за управление на отпадъците на НКЖИ;
- Изготвяне на предложения за отдаване на концесия на малодеятелни железопътни линии и на приемните здания на основните железопътни гари;
- Изграждане на интермодални терминали и товарни селища;
- Обучение на персонала.

7.6.Финансови цели и задачи

Стратегически финансови цели на НКЖИ:

- Пазарна ориентация на компанията и политика за утвърждаването й като обществено отговорна организация;
- Изграждане на конкурентноспособна организация и търговско ориентирано предприятие;
- Хоризонтална и вертикална интеграция с участници на националните и международни пазари и усъвършенстване на функционалната и продуктова структура;
- Привличане на инвестиции с цел модернизация и рехабилитация на железопътната инфраструктура;
- Провеждане на гъвкава тарифна политика за инфраструктурните такси;
- Хармонизиране на условията и последваща интеграция в рамките на европейската железопътна транспортна система, с преимуществено подобряване на железопътната инфраструктура към съседните на Р България държави и координацията при управление на транспортните потоци;
- Прилагане на инструментите на Публично частно партньорство/концесии за обекти от железопътната инфраструктура;
- Инвестиране в проекти с висока добавена стойност;
- Оптимизация на управлението на собствеността с цел увеличение на приходите;
- Превръщане на неоперативните активи в парични средства;
- Ефективно и пълно усвояване на средствата предоставени от: Държавния бюджет, ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“, МСЕ и други европейски фондове;
- Намаляване на разходите за ремонт и рехабилитация на инфраструктурата в дългосрочна перспектива.

Текущи финансови цели:

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

7.7.Основни източници за финансиране на дейността на НКЖИ

Оперативната дейност на НКЖИ е свързана с поддържането и развитието на предоставената от Държавата железопътна инфраструктура, управление на движението на влаковете и управление на предоставената й публична и частна държавна собственост.

Приходите от дейността на НКЖИ (по Отчет за приходи и разходи) включват: нетни приходи от продажби, приходи от финансирания, финансови и извънредни приходи.

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

Приходите от инфраструктурни такси са основен източник за финансиране на разходите, свързани с текущото поддържане на железния път и обслужващите съоръжения. От 01.01.2014 г., с цел стимулиране на товарните превози по железопътния транспорт, са в сила нови - намалени тарифни ставки, като за влаккилометър ставките са намалени от 0,8203 лв. на 0,7902 лв., а за брутотонкилометър от 0,0038 лв. на 0,0025 лв. В сила от 05.04.2014 г., съгласно ПМС № 66/21.03.2014 г. са намалени ставките за влаккилометър и бутотонкилометър за комбинирани превози с блок-влакове с 10% и за превоз на товарни автомобили с блок-влакове с 30%.

Приходите от инфраструктурни такси за 2015 г., са в размер на 56 271 хил. лв.

За 2016 г. разчетените приходи от ИТ са 57 400 хил. лв., а за периода 2017-2021 г. са в размер на 58 000 хил. лв. годишно.

С приходите от инфраструктурни такси НКЖИ покрива преките разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

Приходи от дейност „Електроразпределение". Считано от 01.01.2013 г. стартира дейността на поделение „Електроразпределение", създадено през 2009 г. в състава на НКЖИ с получена Лицензия за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителни мрежи на железопътния транспорт за срок от 35 години.

От 01.01.2016 г. е одобрена нова цена за разпределение на тягова електрическа енергия – в размер на 146,73 лв./MWh. Тя е определена за две годишен период на регулиране (2016-2017 г.) и е изчислена чрез метода за регулиране на цената „горна граница на приходи" (Наредба 1/18.03.2013 г. за регулиране на цените на електрическата енергия) при технологични разходи 10%. Новата цена е вследствие предложение за намаляване на технологичния разход с 33,33% и представлява намаление със 7% спрямо прилаганата до 2015 г. цена от 158,19 лв./MWh.

Приходи от дейност „Електроразпределение" за 2015 г. са в размер на 40 425 хил. лв.

За 2016 г. разчетените приходи от електроразпределение са 45 280 хил. лв., а за периода 2017-2021 г. са в размер на 45 500 хил. лв. годишно.

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

Приходите от други услуги са свързани с основния предмет на дейност на НКЖИ. Това са допълнителни, съпътстващи услуги, предоставяни при поискване и обхващат: ремонт и услуги на външни фирми, дезинфекционни станции, кантарни участъци, метрологични лаборатории и други спомагателни дейности. За 2015 г. тези приходи са 10 544 хил. лв. За 2016 г. разчетените приходи от други услуги са 9 500 хил. лв., а за периода 2018-2021 г. са в размер на 10 000 хил. лв. годишно.

Другите приходи включват приходи от: отдадени под наем сгради, терени и жилища, продажба на материали и скрап, заприходени материали втора употреба, приходи от глоби и неустойки, положителен резултат от ликвидация на ДМА и други операции, свързани с обичайната дейност. За 2015 г. тези приходи са в размер на 11 158 хил. лв. За 2016 г. са разчетени 14 000 хил. лв., а за периода 2017 - 2021 г. са в размер на 13 000 хил. лв. годишно.

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

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

През 2015 г. със Закона за ДБ на Р България за 2015 г. (обн. ДВ бр. 107 от 24.12.2014 г.) и ПМС №380 от 16.01.2015 г. за изпълнение на ДБ на НКЖИ са предоставени 105 000 хил. лв. капиталов трансфер и 135 000 хил. лв. субсидия (намалена на 134 827,2 хил. лв., след санкция по Договора с Държавата в размер на 172,8 хил. лв.). С ПМС № 271/06.10.2015 г. (обн. ДВ бр. 78 от 09.10.2015 г.) са одобрени допълнителни плащания от Централния бюджет по бюджета на МТИТС за 2015 г. за приключване на инвестиционни проекти на НКЖИ по Оперативна програма „Транспорт" 2007 - 2013 г. в размер на 110 000 хил. лв. Средствата се предоставят като временна безлихвена финансова помощ, подлежаща на възстановяване.

През 2016 г. със Закона за Държавния бюджет на Р България за 2016 г., (обн. в ДВ бр. 96 от 9.12.2015 г.) и ПМС № 380 от 29.12.2015 г. за изпълнение на ДБ, (ДВ бр. 3 от 12.01.2016 г.) на НКЖИ са предоставени 105 000 хил. лв. капиталов трансфер и 135 000 хил. лв. субсидия. С ПМС № 62/25.03.2016 г. (обн. ДВ бр. 26 от 01.04.2016 г.) са одобрени допълнителни плащания от Централния бюджет по бюджета на МТИТС за 2016 г. за приключване на инвестиционни проекти на НКЖИ по Оперативна програма „Транспорт" 2007 - 2013 г. в размер на 208 000 хил. лв. Средствата се предоставят като временна безлихвена финансова помощ, подлежаща на възстановяване.

Субсидия

Предоставяната от държавния бюджет субсидия е за финансиране текущата дейност на НКЖИ и покрива непреките разходи на железопътната инфраструктура, невъзстановени от приходите от инфраструктурни такси, от електроразпределение и другите приходи, реализирани от дейността на инфраструктурния управител. Субсидията е насочена за изплащане на трудовите възнаграждения, осигуровки, застраховки на персонала (без разходите за персонал от дейност „Електроразпределение"), външни услуги и др.

За периода 2017-2021 г. разчетите за експлоатационните разходи, свързани с изпълнение на дейностите по текущо поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура са изготвени при размер на субсидията от 135 000 хил. лв. годишно.

Капиталов трансфер

Изпълнението на инвестиционната програма на НКЖИ цели ускорена реализация на проекти, свързани с европейските транспортни оси и коридори на територията на страната, с оглед привеждане на инфраструктурата в съответствие с европейските норми, изисквания и стандарти, и повишаване на качеството и нивото на безопасност на железопътните превози.

Със средствата за капиталови трансфери се финансират проектите от железопътната инфраструктура, за които не се осигуряват средства от европейски източници - ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ. В основната си част капиталовите трансфери се насочват за поддържане на техническото и експлоатационното състояние на съществуващата железопътна инфраструктура и съоръженията по сигнализация и безопасно управление на превозната дейност.

През периода 2017-2021 г. се предвижда част от капиталовите трансфери да се насочват за осигуряване на собствения принос на НКЖИ, по ОПТТИ 2014-2020 г. и Механизма за свързване на Европа, както и за възстановяване на предоставената временна финансова помощ на предприятието в изпълнение на ПМС № 271/2015 г. и ПМС № 62/25.03.2016 г. за одобряване на допълнителни плащания от централния бюджет по бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за 2015 г. и 2016 г. за приключване на инвестиционни проекти на Национална компания „Железопътна инфраструктура" по Оперативна програма „Транспорт 2007-2013 г.

Съгласно одобрената с РМС № 289 от 20 април 2016 г. *Средносрочна бюджетна прогноза за периода 2017-2019 г.* размерът на средствата за капиталови трансфери на НКЖИ се запазва на равнището от 2016 г. – по 105 000 хил. лв. на година.

Финансиране на проектите по ОПТТИ, МСЕ и други европейски програми

Стартирането на текущия програмен период на ЕС доведе до редица промени в начина, по който се финансира и изпълнява европейският бюджет. Европейската комисия въвежда поетапно увеличение на ресурсите за развитие на нови технологии и иновации, конкурентоспособност, образование и обучение, но и рязък спад на парите по кохезионната политика. В съществуващата рамка се обособи изцяло новият инструмент - Механизъм за свързване на Европа (МСЕ).

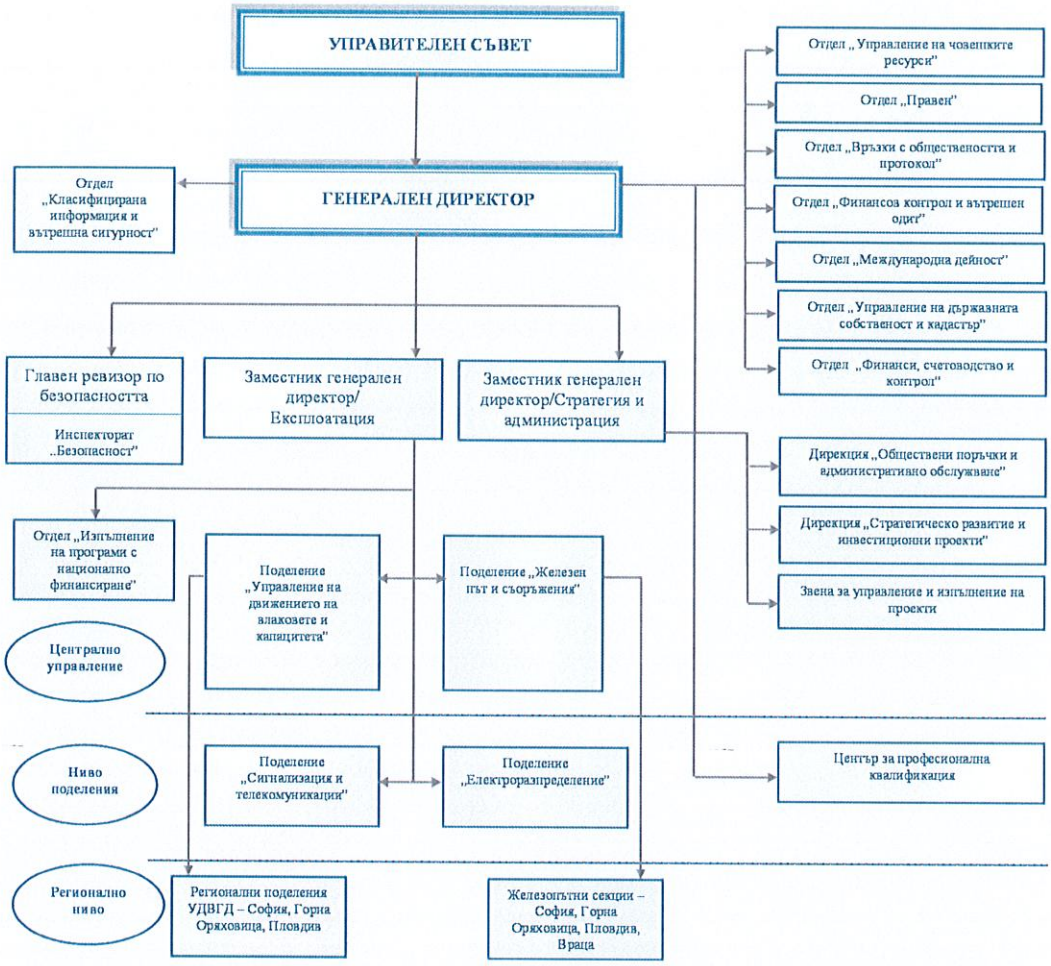
При планиране на разходите по проекти, съфинансирани от ЕСИФ за финансовата рамка 2014-2020 г., са взети под внимание етапът на подготовка на конкретните проекти сроковете за одобрение от УО и ЕК на формулярите за кандидатстване, както и характерът и сроковете за реализация на отделните проекти. Предвид това, че проектите са насочени към изграждане и модернизация на ключовата железопътна инфраструктура за връзки от национално, трансгранично и европейско значение, както и към развитие на екологичната инфраструктура и подобряване, опазване и възстановяване на природната среда, същите са с голям мащаб и многофакторно влияние, планирането е направено на база допускане за благоприятна институционална среда за тяхното изпълнение.

Информацията за дейността на компанията, приходите и разходите за нея са посочени в **Приложение №1**: Разчет - Отчет за приходите и разходите на НКЖИ за периода 2015 – 2021 г.

7.8. Организационни и управленски цели и задачи

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

Организационно-управленската структура на НКЖИ към 01.01.2016 г. е, както следва:



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

В изпълнение решение на Управителния съвет от 28.12.2015 г., са извършени следните структурни и организационни промени в ЦУ на НКЖИ:

1. В сила от 01.01.2016 г., е създадена нова, адаптирана за ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура" (ОПТТИ) структура на дирекция СРИП.

Промяната е направена във връзка с приключване на срока на допустимост на разходите по ОПТ и въвеждането на нови механизми и източници на финансиране на проекти за НКЖИ, както и изискванията за допустимост на разходите по ОПТТИ.

С отпадането на определени функции на дирекцията, които не са пряко свързани с ОПТТИ, е извършено оптимизиране на съществуващия персонал, както и редуциране броя на отделите и звената за подготовка на проекти за изпълнение в дирекцията.

2. В съответствие с проектите в етап на подготовка и вече одобрените такива, финансирани по ОПТТИ, считано от 01.02.2016 г. са създадени четири звена за подготовка, управление и изпълнение на проекти (ЗПУИП), а именно:

- Звено за подготовка, управление и изпълнение на проект Пловдив-Бургас, фаза 2
- Звено за подготовка, управление и изпълнение на проект София-Пловдив;
- Звено за подготовка, управление и изпълнение на проект София-Драгоман;
- Звено за подготовка, управление и изпълнение на проекти за гарови комплекси и терминали, които са ангажирани с функции по подготовка, координация и изпълнение на проектите от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура".

Звената, като организационни структури към НКЖИ, ще съществуват до приключване на съответните проекти, за които са създадени.

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

За 2016 г. е одобрена конкретна Програма за организационни и инвестиционни мероприятия за 4-те експлоатационни поделения в НКЖИ, по тримесечия включваща мероприятията, условия и действия, необходими за изпълнението и отговорните длъжностни лица.

Заложените в програмата мероприятия обхващат:

- закриване на гари и др. експлоатационни пунктове;
- пресъоръжаване на прелези с автоматични прелезни устройства;
- организационно преструктуриране, свързано с модернизация, реконструкция и изграждане на системи за телеуправление и телесигнализация на тягови подстанции;
- създаване на мобилни групи, оптимизиране на персонал в резултат на въвеждане на нови технологии и др.
- извеждане дейностите по радиовръзки и електроснабдяване и енергиен контрол за изпълнение от външни фирми в определени участъци.

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

Във връзка с разработването на Бюджетна прогноза НКЖИ за периода 2017-2019 г., е изготвена прогноза за числеността на персонала с предстоящи организационни и инвестиционни мероприятия по години и съответното намаление/увеличение на персонал при тяхната реализация в периода 2017-2019 г.

По дейности, основните направления изглеждат по следния начин:

***В поделение „Железен път и съоръжения"*:**

– Промяна на организацията, поддържането на железния път в участъците от мрежата, които са модернизирани и рехабилитирани по ОПТ (след изграждане на система от опорни пунктове за поддържане и аварийна готовност). Извършва се успоредно с изпълнението на програмата по ОПТ и ОПТТИ;

– Налагане на система за периодичен контрол на железния път и съоръженията в участъци от мрежата, където трафикът е незначителен, или експлоатацията е преустановена за продължителен период;

– Подобряване на състоянието на технологичния парк чрез доставка на някои нови машини и оборудване. Постепенно осигуряване на регионалните структури за поддържане с механизация от „среден" клас за постигане на осезаемо намаляване на относителния дял на ръчния, физически, тежък, непривлекателен и неефективен труд. Насищане на железопътните участъци с „лека" механизация от ново поколение;

– Преглед на техническите параметри и състояние на железния път и съоръженията, организационно преструктуриране на звената и създаване на мобилни групи за текущо поддържане.

Постигане на регионално ниво на транспортна осигуреност, позволяваща ефективно използване на работната сила и мобилност на персонала, пряко зает с поддържане;

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

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

– Налагане на постоянно действаща система за повишаване на нивото на подготовка на инженерно-техническия персонал, пряко ангажиран с поддържане на железния път и съоръженията;

– Налагане на устойчива инвестиционна политика, ориентирана към постепенно възстановяване на проектните скорости и постигане на трайно стабилизиране на техническото състояние на железния път и стрелките в участъците от главните направления, оставащи извън обсега на европейските програми и фондове.

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

– Въвеждане на гъвкави форми за прегрупиране на персонала с оглед на нуждите;

– Повишаване на ефективността на използване на работната сила;

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

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

***В поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета"*:**

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

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

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

– Закриване на гари и преобразуване в разделни постове и маневрени райони;

– Пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери, с автоматични прелезни устройства;

– Замяна на остарели гарови системи осигурителна техника (РУКЗ) с ново поколение компютърни централизации;

– Изграждане на гарови компютърни системи за управление от едно работно място (гара) няколко експлоатационни пунктове (други гари или разделни постове);

– Проектиране, разработване и внедряване на „Система за управление на влаковата работа (СУВР) в НКЖИ;

– Изграждане на диспечерски центрове за управление на влаковото движение, които да осигуряват диспечерско регулиране и контрол на движението на влаковете по жп линии и възлови гари чрез микропроцесорни (компютърни) системи за управление (СТС). Трите регионални диспечерски центрове в последствие да положат основата на единен диспечерски център (ЦДР) за управление и контрол на движението на влаковете в национален мащаб;

– Замяна на сега действащите стари вагонни везни със съвременни електронни везни, които могат да измерват вагоните във време на движение. По този начин ще подобри отчитането на натоварването на вагоните, което от своя страна ще доведе до много по-точно изчисляване на инфраструктурните такси, които начислява НКЖИ;

– Ремонт и модернизация на сградния фонд – преоценка за нуждите от сградите на закрити гари и спирки, като ненужните и полуразрушените се махнат;

– Развитие на маркетинговата дейност и продажбите на трасета, с цел разработване на стратегия и инвестиционна политика. С реализирането на предложените мерки, при поддържане на настоящия, а и по-голям капацитет на жп мрежата значително ще бъде оптимизиран броя на заетите с организацията и управлението на движението на влаковете работници и служители, тъй като ще се редуцира броят на експлоатационните пунктове и функциите им ще бъдат поети от новите технологии.

– Изграждане на система от устройствата за динамично следене на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав т.е. „точки за проверка“ (check points), разположени по цялата жп мрежа. Чрез тях в много по-голяма степен ще се гарантира безопасността на превозите и ще се предотврати разрушаването на инфраструктурата, която поддържа и управлява НКЖИ, както и ще повишат експлоатационните параметри по отношение на сигурност, надеждност, безопасност на транспортните операции и отчитане в реално време на реализираната влакова работа. Системата от „точки за проверка“, заедно с другите системи – СТС, СУВР и РОВР ще позволява да се следи изпълнението на бизнес-плана на компанията и планира краткосрочното планиране на приходи/разходи от реализацията на влаковата работа. Системата ще позволи обективно определяне на разходите за предлаганите от Компанията транспортни услуги.

В поделения „Сигнализация и телекомуникации" и „Електроразпределение“ е осъществена структурна реформа, с която двете поделения са излезли от състава на ЦУ на НКЖИ и са се обособили като самостоятелни поделения. Продължават процесите по усъвършенстване на вътрешната им структура и изпълнението на инвестиционните намерения и стратегически цели.

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

Основните цели, залегнали в стратегията са:

1. Качествено и ефективно управление на човешките ресурси за постигане на организационните цели.
2. Професионално развитие. Определяне и развиване на професионални компетенции.
3. Обучение и повишаване на професионалната квалификация.
4. Изграждане на ръководители, способни да постигнат обвързаност на поставените стратегически цели на предприятието с управлението на човешките ресурси.

5. Мотивиране на работниците и служителите за постигане на необходимите качество и ефективност на влагания труд. Управление на талантите.

6. Развитие и укрепване на административния капацитет на структурите, отговорни за изготвяне, управление и изпълнение на проекти по ОП „Транспорт“ и ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (дирекция СРИП и ЗПУИП).

7. Развитие и усъвършенстване на социалната политика.

7.9.Международни отношения и евроинтеграция – цели и задачи

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

НКЖИ участва и в ежегодния ден за безопасност на железопътните прелези. Това е една кампания, която се провежда под егидата на UIC и има за цел да информира гражданите за опасностите при пресичане на железопътните прелези, за безопасно поведение на прелезите и за всичко, свързано с безопасността на железопътните прелези. В рамките на тази инициатива се провеждат редица мероприятия, на които се обменя информация за добрите практики относно осигуряване на безопасността на железопътните превози и мерките, които се предприемат за повишаване на информираността на широката общественост.

В периода 2014 – 2020 г., в съответствие с транспортната политика на ЕС се очертават две нови приоритетни програми – HORIZONT 2020 и Shift2Rail. Рамковата програма за научни изследвания и иновации „Хоризонт 2020“ (2014-2020) определя рамката, урежда подпомагането на Съюза на научноизследователските и иновационни дейности. Съвместното предприятие Shift2Rail е публично-частно партньорство, насочено към насърчаване и по-добро координиране на инвестиции на Съюза в научни изследвания и иновации в железопътния транспорт. И двете програми са свързани с обучение, научно-техническа и развойна дейност, която да подпомогне икономическото възстановяване на Европа. За железопътния сектор много важна е програмата Shift2Rail, чиято цел е да се провеждат целеви научни изследвания и иновации, специално насочени към развитието на железопътния транспорт. Програмата се финансира от ЕК и от участниците в нея. Участието в програмата може да стане под формата на участие в консорциум, в който участниците си поделят необходимото самофинансиране за изпълнение на проекти. Всеки участник може да участва в повече от един консорциум. UIC организира такъв консорциум и всички негови членове са поканени да се включат. Включването в новата „икономика на знанието“ е изключително важно за запазване на конкурентоспособността на европейските компании, особено на такива големи компании като НКЖИ.

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

UIC разработва и голям брой технически проекти, отворени за участие на всички желаещи членове на организацията. Проектите са разделени на два типа, а именно: проекти, които имат европейско измерение (важни за европейските членове на организацията) и такива с глобално измерение (в тях могат да участват всички членове на UIC). Целта на тези проекти е: а) да бъдат решени някои технически и практически проблеми, общи за участващите в тях компании и б) свиване на разходите, тъй като всички компании, които участват в даден проект, си поделят разходите за изпълнението му. Участието на НКЖИ е още един начин за подобряване на техническото състояние на българската железопътна мрежа и икономисване на финансов ресурс. Участието на НКЖИ в тази част от дейността на UIC дава възможност на специалисти от компанията да предложат проекти, по които да работят съвместно с други членове, за които представлява интерес.

Особено важно е тристранното сътрудничество между UIC, CER и UNIFE насочено към ревитализация на железопътния транспорт в Европа и изграждане на единно железопътно пространство в Европейския съюз, което е основна цел на Европейската комисия в сферата на железопътния транспорт.

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

Сътрудничеството с **ОСЖД** е доминирано от въпросите на експлоатацията на железопътната инфраструктура, планирането и изграждането, поддържането и ремонта на съоръженията. В плана са предвидени участия за важните проекти и за подготовка на документите на организацията. В комисията по транспортна политика се разработват мерки за намаляване на граничните престои при международните жп превози Европа – Азия. Работи се и по създаване на разпределена международна база данни за научно-техническа и икономическа информация на ОСЖД по транспорт. В комисията по товарни превози се обсъждат въпроси на организацията на комбинираните превози в международно съобщение; усъвършенстване на Споразумението за организационните и експлоатационни аспекти на комбинираните превози в съобщение Европа – Азия; организация на превози на ГТК в съобщение Европа – Азия. Комисията по инфраструктура и подвижен състав определя параметрите на железен път и съоръжения (разработване на комплекса от технически въпроси по проектиране, конструкция, строителство и поддържане на жп линиите с международно значение в съобщение Европа – Азия; разработване на комплексна система за диагностика на техническото състояние на конструкцията на железния път и съоръженията; осигурителна техника и телекомуникации (изграждане на съвременни високопроизводителни телекомуникационни мрежи в страните от ОСЖД и свързването им със същите в страните от UIC, разработване на системи за диагностика на осигурителната техника и телекомуникациите, технологични проблеми и разработване на изисквания за осигуряване на безопасност); енергетика (хармонизация на техническите изисквания и разработване на въпроси на електрификацията на железниците и електрическата тяга за скоростно и високоскоростно движение, системи за диагностика) и др. НКЖИ е председател на работната група по „Железен път и съоръжения". Все

повече се засилва сътрудничеството и взаимодействието между ОСЖД и UIC, предвид все по-нарастващата необходимост от развитието на железопътните превози по направление Европа – Азия.

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

- Четвъртия железопътен пакет и залегналите в него принципи, касаещи техническата експлоатация на железопътния транспорт, сертифицирането на превозните средства в железопътния транспорт, както и системата за управление на железопътния транспорт (структурното разделение между железопътни оператори и управители на железопътна инфраструктура).

- Политиката относно изграждане на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и използване на Механизма за свързване на Европа (CEF);

- Създаването на единен европейски управител на железопътна инфраструктура;

- Платформата за електрификация на наземния транспорт и много други.

- Планът Юнкер за възстановяване на европейската икономика след икономическата криза. Основният проблем, пред който е изправен европейският железопътен сектор е, че в плана Юнкер се предвижда отклоняване на средства от МСЕ и изграждане на TEN-T мрежата и включването им в Европейския фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ). Този фонд финансира стратегически проекти от всякакъв вид, които допринасят за икономическото възстановяване на Европа. Тъй като се прилага принципът на конкуренцията, проектите които кандидатстват за финансиране, трябва да са качествени и да се изпълнят в срок. Сътрудничеството на НКЖИ със CER дава възможност за подготовка на компанията за работа в условията на европейско финансиране по този инструмент, което ще остане единствената възможност за финансиране на големи инфраструктурни проекти след спиране на ЕСИФ.

- Не по-малко важни въпроси, по които трябва да се произнесе железопътният сектор в Европа, са свързани с безопасността и сигурността на железопътната инфраструктура и железопътните превози, намаляване на шумовото замърсяване от железопътния транспорт, решаване на въпросите с унаследените от „традиционната" железница стари дългове, стабилизиране на финансите на европейските Управители на железопътна инфраструктура и Железопътни предприятия, както и такива базисни въпроси за железницата като създаване на еднакви условия за равнопоставена конкуренция между автомобилния и железопътния транспорт, таксуването за достъп до железопътната инфраструктура, финансово обезпечаване на Многогодишните договори за поддръжка на железопътната инфраструктура и Договорите за обществена услуга, развитие на железопътната инфраструктура и инвестиции, както и поддръжка и ремонт на елементите от железопътната инфраструктура, разработване на универсални Индикатори на постиженията, които ясно да демострират качествата на железопътната инфраструктура и на влаковата работа като цяло.

- С членството си в CER НКЖИ участва активно в изработването на позициите на европейския железопътен сектор относно законовата и регулаторната рамка, по която този сектор

ще работи в бъдеще. Тясната координация и сътрудничество с МТИТС и ИАЖА е от особена важност за изпълнение на задачите за обновяване и модернизация на българската железопътна инфраструктура и позициониране на НКЖИ като равноправен и сигурен партньор в бъдещото единно европейско железопътно пространство.

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

- изготвяне на единен общоевропейски образец на референен документ за железопътната инфраструктура;
- адаптиране и унифициране на процеса на съгласуване на разписания за пътнически и товарен международен трафик;
- предоставяне на услуги за международните товарни коридори, създадени с Регламент 913/2010 ЕС;
- разработка и внедряване на IT системи за наблюдение на влаковете, заявяване на трасте, изготвяне на международни разписания и изчисляване на инфраструктурните такси;
- съгласуване на действията между отделните Управители на инфраструктура при определяне на трасета.

Като член на RNE НКЖИ работи активно в работни групи „Маркетинг и продажби“, „Разписания“ и TAF TSI (Технически спецификации за оперативна съвместимост за телематични приложения за товарните превози). За да постигне стратегическите си цели и задачи, RNE изпълнява редица проекти. Членството в RNE дава възможност на НКЖИ да участва в тези проекти и активно да си сътрудничи с другите членове на организацията в усилията за създаване на единна европейска железница, която предлага пълна оперативна съвместимост и високо качество на железопътната услуга. Организацията има разработени редица продукти, които могат да се използват от членовете и при облекчени условия. Най-популярните от тях са т. нар. Train Information System (TIS), която дава възможност за следене на движението на международните влакове в реално време и Path Coordination System (PCS), която дава възможност за автоматично определяне на трасета. През 2015 г. НКЖИ внедри TIS по своята мрежа, като на първия етап необходимите данни се въвеждат ръчно, а след изграждането на централизирана информационна система – данните ще се попълват автоматично. НКЖИ активно използва и системата PCS, която е единственият инструмент за заявяване и получаване на капацитет и влакови трасета по товарните коридори. Сериозен проблем, който съществува не само в България, но и в някои страни в Европа е, че железопътните превозвачи не желаят да ползват системата. Тази съпротива трябва да бъде преодоляна и RNE полага сериозни усилия включително като разработи нова, ориентирана към потребителите версия на системата, която беше пусната в експлоатация през м. ноември 2015 г. Сериозни проблеми, свързани с дигитализацията на железниците и създаването на единно железопътно пространство са липсата на подготвен персонал и нивото на езикова подготовка на участниците в процеса. Това поставя особено сериозно въпроса за обучението на кадри за железопътните оператори и особено за управителите на железопътна инфраструктура, които трябва да имат не само добра техническа подготовка, но и добра езикова подготовка. Без осигуряването на такива кадри дейността, особено на управителя на железопътната инфраструктура в единното европейско железопътно пространство, ще бъде много трудна. ЕК счита, че RNE ще бъде организацията, която ще играе основна роля при евентуалното създаване на единен европейски управител на железопътната инфраструктура. Това е една нова идея, чиято цел е да се прехвърли част от функциите на националните управители на инфраструктурата на този единен европейски управител, който да координира процеса по предоставяне на капацитет, сътрудничеството между отделните национални управители, контрола на движението на международните влакове и координиране на инвестиционния процес в отделните

страни-членки с цел да не се допусне значително ограничаване на железопътния капацитет по протежение на даден коридор в резултат на мащабни строителни дейности в няколко страни и по едно и също време.

ТОВАРЕН КОРИДОР № 7 (Ориент/Източно-Средиземноморски) – RFC7. Новата политика на ЕС, насочена към създаване на единно европейско железопътно пространство, се основава на изграждането на железопътни коридори, които да свързват континента от Юг на Север и от Изток на Запад. В изпълнение на тази задача основните усилия са насочни към изграждането на TEN-T мрежата (разделена на две – основна , която трябва да бъде завършена до 2030 г. и широкообхватна –до 2050 г. съгласно Регламент 1315/2013) и създаването на мрежа от коридори за приоритетен превоз на товари, съгласно Регламент 913/2010. Основните елементи на тази мрежа са пълна оперативна съвместимост, внедряване на европейската система за контрол на влаковете (ERTMS) и унифициране на правилата.

От месец ноември 2013 г. функционира преминаващият през територията на България Железопътен товарен коридор №7 (Ориент в частта си от Видин до Кулата и Капитан Андреево) и НКЖИ участва активно в обслужването и работата на Коридора. Представителите на НКЖИ в управителните органи на Коридор № 7 работят активно за изготвяне на регулаторната и техническата рамка за работа на коридора, както и за координация и своевременно оповестяване на прекъсвания на трафика, координиране на инвестициите, оптимизиране на процеса за преминаване на граничните преходи, изготвяне на „Предварително установени влакови маршрути“ и разписания на коридорните влакове, както и във всички процеси, свързани с международното сътрудничество и координация между участващите управители на железопътна инфраструктура и железопътни предприятия. Участниците в специализираните работни групи на Коридор № 7 (експерти, подпомагани от служители на отдел МД), работят по конкретни технически въпроси, свързани с оптимизацията и облекчаването на движението на международния товарен трафик по Коридор № 7. Създадена е система за обслужване на едно гише на международния товарен трафик – C-OSS (Corridor One-Stop Shop), което предоставя Предварително установени влакови маршрути (ПУВМ) на железопътни превозвачи, които ползват коридора. МД подпомага цялостния процес на координация и комуникация между НКЖИ (поделение УДВК и Единното гише на Коридор 7). Много сериозен проблем е физическото изграждане на Коридора, за което, специално на територията на България, е необходим значителен финансов ресурс (за модернизация на жп линията Видин – София и направлението София – Кулата). Пазарните проучвания показват, че основният товарен трафик по Коридор 7 е по направление Европа – Турция и обратно. Това е причината, поради която железопътните превозвачи предпочитат да използват не основните трасета на коридора, а алтернативните коридорни маршрути по направление Русе – Свиленград.

PRIME (Платформа на управителите на инфраструктура в Европа) е инициатива на ЕК, с която се установява платформа за сътрудничество между европейските управители на железопътната инфраструктура и ЕК. Новата TEN-T политика налага по-всеобхватно сътрудничество между управителите на железопътна инфраструктура, предвид коридорния подход, възприет от ЕК за развитие на TEN-T мрежата. Тази инициатива е насочена и към изграждане на Единна мрежа на европейските управители на железопътна инфраструктура (ENIM), което може да се разглежда като първа стъпка към създаване на Единен управител на железопътна инфраструктура в Европа. Тъй като форматът на тази инициатива и работната ѝ програма все още не е изяснена напълно, НКЖИ все още не е пълноправен член на платформата, но следи развитието и има готовност да се включи.

SERG (South-East Regional Group) – Групата е създадена в рамките на UIC, а след преструктуриране на организацията влиза в рамките на UIC Европа. Целта на формата е да се обсъждат и решават въпроси, свързани с железопътния транспорт и железопътната инфраструктура, които са специфични за страните от региона на Югоизточна Европа. Участието на НКЖИ е особено важно за развитието на регионалните взаимоотношения в сектора на железопътния транспорт, а в

европейски мащаб – за развитието на железопътните превози по направлението Европа – Азия. С пускането в действие на тунела под Босфора се наблюдава значително нарастване на железопътните превози в посока Азия – Европа. Не е случайно и решението на правителството на Република Турция за изграждане на трети мост над Босфора. Като консултативен и координационен орган групата SERG има особено значение за развитие на сътрудничеството между железопътните оператори и управителите на инфраструктура на страните-участнички и за координиране на усилията за привличане на повече клиенти по съответните железопътни коридори, които преминават през тези страни. В групата участват страни-членки на ЕС и страни, които все още не са членки на ЕС, което създава допълнителни проблеми, които могат да бъдат решавани в този формат (приоритети, координация, изграждане на липсващи връзки, прилагане на европейското законодателство и други). В момента НКЖИ председателства работния форум „Инфраструктура“ на SERG.

Асоциация Коридор X Плюс е създадена по инициатива на НКЖИ. Целта на организацията е да интензифицира транспортирането на товари и пътници по направлението Европа – Азия, клон Белград – София – Капитан Андреево. Асоциацията изпълнява редица пазарни проекти, свързани с подобряване на железопътната услуга, предлагана по това направление. Сериозни усилия се полагат за намаляване на престоите по граничните гари, осигуряване на инвестиции за подобряване на железопътната инфраструктура по протежение на коридора, координация на инвестициите в железопътна инфраструктура между страните, през които преминава коридорът и др. НКЖИ е координатор на дейностите, които предприема Асоциацията с цел активно включване на Турция в дейността й. Стратегическата задача за страните-участнички в Асоциацията е превръщането на Паневропейски коридор № 10 в товарен коридор по смисъла на Регламент 913/2010 по направление **("Залцбург – Вилах – Любляна – Загреб/Велс/Линц – Грац – Марибор – Загреб/ - Винковци – Товарник – Хърватска граница/Сръбска граница – Белград – Сръбска граница/Българска граница – София“)**. От София към Свиленград/Турска граница и Бургас се предвижда товарите да се движат по трасето на коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“. До този момент са изпълнени основните стъпки от процеса на дефиниране на нов товарен коридор от страна на Европейската комисия. Министрите на транспорта на участващите страни, на срещата си в Люксембург през ноември 2015, подписаха Меморандум за разбирателство за създаване на нов транспортен коридор. В процес на подготовка е официално писмо с искане за дефиниране на нов товарен коридор, което заедно с Меморандума за разбирателство ще бъдат изпратени в Брюксел. От решаващо значение е получаването на одобрение от страна на ЕК.

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

През 2011 г. НКЖИ потвърди своя ангажимент като социално ангажирана компания и подписа Европейската харта за развитие на социални и обществени инициативи в гарите. Хартата се подкрепя от ЕК и е предложена през 2008 г. от френските, италианските, белгийските, полските и люксембургските железници. Хартата е отворена за присъединяване на всички желаещи железопътни компании. Подписалите тази харта компании доброволно приемат да си сътрудничат с организации, които работят с хора в неравностойно положение, които имат нужда от социална

подкрепа и да обменят помежду си информация и добри практики, които да бъдат прилагани в Европа. Конкретен израз на този социален ангажимент е проектът „Надежда в гарите“, който се изпълнява под егидата на ЕК. НКЖИ участва в проекта „Обучение в гарите“, който получи финансиране по програма Еразъм. През 2015 г. в София се проведе третата обучителна среща на всички участници в проекта – железниците на Франция, Италия, Люксембург и Белгия. Целта на този проект е да се обучат служители на железопътната компания по гарите за работа със социално слаби, бездомни и скитащи лица, за които железопътните гари се явяват естествен притегателен център. На 7 юни 2016 г. в Париж се проведе заключителна конференция с която се приключи проектът.

7.10. МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА – ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Дейностите в областта на маркетинга и пазарната политика ще бъдат съсредоточени върху привличането на нови превозвачи за ползване на капацитета. Пазарният успех е свързан с изграждането и оферирането на ефективни мултимодални концепции. Клиентът вече не търси транспортна услуга сама по себе си, а цялостен продукт. Затова първата стъпка трябва да е дефинирането на модел, респективно продукт. Досега товарът търсеше най-евтиния път, но вече стоката търси най-икономичния. Досега цените и условията за превоз се оферираха маркетингово, което вече ще се трансформира в логистично (срокове, диспозициониране на транспортираното, контейнеризация, екология, информатизация). Не случайно се предлага сегментиране на товарния бизнес и засилване ролята на маркетинговите специалисти.

За да се отговори адекватно на промените в търсенето, развитието на товарните жп превози трябва да се базира на логистичния подход при експлоатацията на совалкови и блок-влакове и вагонни пратки, както и на бъдещата диверсификация на товарните превози в транспортно-екологичен аспект. Можем да използваме ресурсите и финансовия капацитет на ЕС, който ясно заявява подкрепата си за развитие на жп превозите и инфраструктурата в Източна и Югоизточна Европа в областта на жп транспорт. Ярък пример за интеграция на интереси е привличането на средиземноморския европейско-азиатски трафик към железопътния коридор Север – Юг.

Предизвикателствата пред НКЖИ налагат:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

След получаване на мотивираното становище на ЕК – Нарушение № 2008/2102 на ЕК на основание грешки в прилагането на Първия 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 Законът 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 разработване на нова Методика за формиране на инфраструктурните такси. Договорът приключи

в края на 2015 г., но резултатите от него все още не са приложени на практика. Консултантът от ЕИБ 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 актуалното законодателство на ЕС – Директива 2012/34/ЕС и Регламента за изпълнение 2015/909/ЕС за железопътния сектор.

В резултат от изпълнението на проекта е изготвен План за действие, свързан с въвеждане и прилагане на новата тарифна политика.Същият е представен като таблица (2D-матрица), изброяваща дейностите и предоставяща информация за всяка от тях. Дейностите могат да бъдат обособени в четири основни категории:

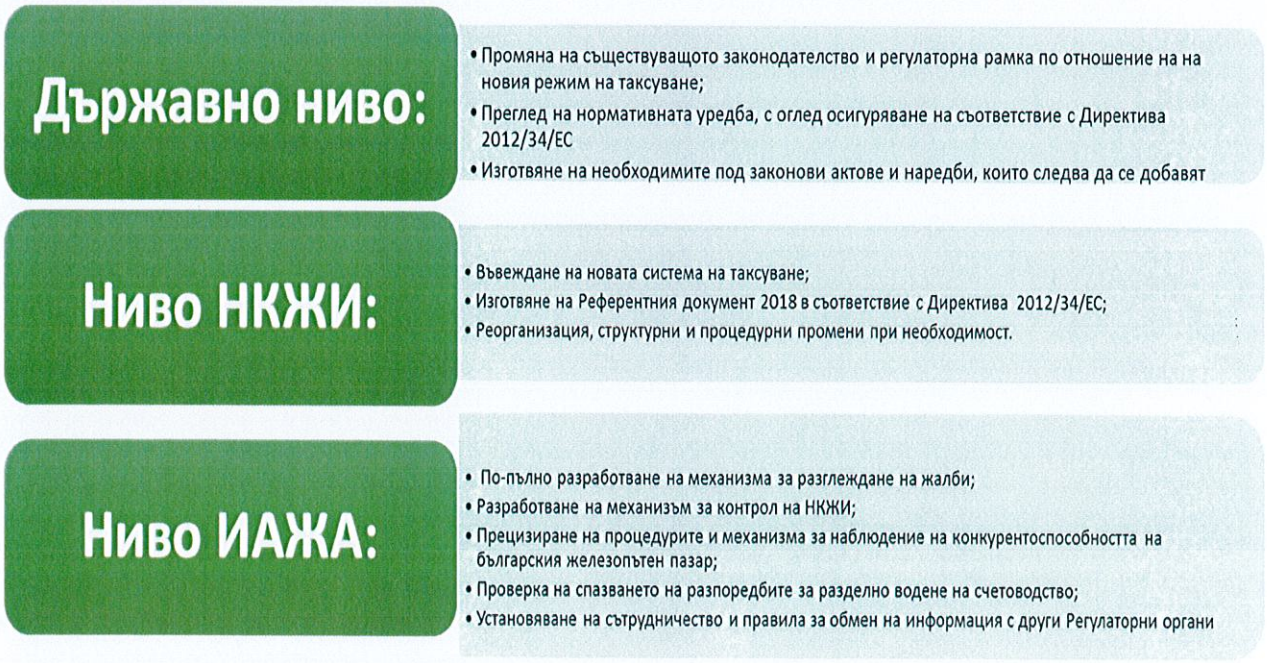
- Дейности, свързани с уреждане на правни въпроси: нуждата от цялостно транспониране на Директива 2012/34/ЕС в българското законодателство, необходимост да се приложи Регламентът за изпълнение, по отношение на начините на изчисление на разходите, които произтичат директно вследствие на движението на влаковете по железопътната инфраструктура.

- Дейности от страна на ръководството на НКЖИ: 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 определяне на новата тарифна политика, особено за разработване на нова система за отчитане на разходите, заедно с внедряване на система СПУР.

- Дейности от страна на ИАЖА и МТИТС: одобрение на окончателната версия на Регулаторното ръководство, неговото публикуване и актуализация.

Следващата фигура представя ключовите дейности на различните нива за изпълнение:



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

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

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

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

Определяне на компонентите, формиращи инфраструктурните такси (ИТ):

Инфраструктурната такса съдържа в себе си два компонента, измервани в брутотонкилометри и във влаккилометри, 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 величина, 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 влаккилометър и брутотонкилометър се определя, както следва:

- за влаккилометър – 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 влаккилометри 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.

7.11. Екологична политика

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- изготвя Работни листа за класификация на отпадъците
- изготвя Годишни отчети за генерираните количества отпадъци по отчетни книги, за всяка една обособена площадка и за отпадък
- изготвя Идентификационни документи при транспортиране на опасни отпадъци.

При обществените поръчки за проектиране и изпълнение на строежи, с изключение на премахване на строежи, в документацията за избор на изпълнител и в договорите за възлагане се включват задължения към участниците в строително-инвестиционния процес за спазване на изискванията за изпълнение на целите за рециклиране и оползотворяване на строителните отпадъци и изискването за влагане на рециклирани строителни материали и/или оползотворяване на строителни отпадъци в обратни насипи, съгласно изискванията на Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали /Наредбата/.

При обществените поръчки за строително - монтажни работи (СМР) и премахване на строежи в документацията за избор на изпълнител и в договорите за възлагане се включва задължение към изпълнителя за изготвяне на План за управление на строителните отпадъци в обхват и съдържание, определени с Наредбата.

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

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

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

- Дейности по отношение на енергийната ефективност:

- По отношение на енергийната ефективност, при ремонтите на гарите се подновява изцяло дограмата с нова алуминиева. Санират се всички части на сградата и се изграждат топлоизолационни окачени тавани, които намаляват светлата височина на сградата и увеличават топлината в нея.

- Дейности по отношение намаляване на шумовото натоварване чрез:

- Полагане на нови типове конструкции на горното строене на железния път с използване на еластични скрепления, еластомерни демпфериращи подложки;
- Полагане на безнаставов релсов път;
- Полагане на нови лубрикатори за релси;
- Шлайфане на релсите с цел премахване на вълнообразно износване;
- Полагане на стрелки за високоскоростно движение;
- Полагане на еластични прелезни настилки;
- Замяна на метални мостови конструкции без баластово легло;
- Изграждане на шумозаглушителни и предпазни стени.

8. ПРОГРАМА ЗА ПОДОБРЯВАНЕ СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ДО 2021 Г.

Актуализацията на Програмата за подобряване състоянието на железопътната инфраструктура за периода 2017 – 2021 г. е разработена след оценка на техническото състояние на цялата железопътна мрежа по отношение на:

- безопасност при превоза на пътници и товари;

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

Основната цел на Програмата 2017 – 2021 г. е ускоряване процеса на стабилизиране на железопътната мрежа и повишаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт. Предлаганите решения за реализация са съобразени със следните необходими условия:

- ремонт на тежка пътна механизация и доставка на нова такава, позволяваща да започне премахване на технологични операции, изискващи ръчен, физически тежък и непривлекателен труд и качествено техническо пресъоръжаване на НКЖИ.
- доставка на релси и възможно най-пълно задоволяване на потребностите от траверси, скрепления и стрелкови части
- обновяване на стрелковото стопанство чрез въвеждане на стрелки тип UIC 60 на стоманобетонна траверсова скара
- доставка на средства за субективен контрол I^во^ ниво – пътеизмерителна лаборатория и лаборатория за дефектоскопия на релси и стрелки
- усилване и цялостно обновяване на стоманените мостове по главните железопътни линии
- рехабилитация на стоманобетонни мостове
- подобряване техническото състояние на железопътните тунели по главните линии, като привеждане на напречните им габарити в съответствие с изискванията на нормативните документи, хидроизолация на тунелната облицовка, отводняване на пътното платно и др.
- осигуряване на железопътни участъци с високо проходими транспортни средства, в т.ч. и на смесен ход „шосе – железопътна линия"
- ремонти за завишаване на скоростите на цели участъци (рамена), които не са включени в големите инфраструктурни проекти. Подновяването на железния път по главните железопътни линии да се извършва с нова конструкция горно строене (стоманобетонни траверси с еластично скрепление и релси UIC 60 кг/м)
- подновяването обхваща също текущия път в гарите и лежащите на него стрелки
- за извършване на среден ремонт; за постигане на траен ефект на извършваните ремонти се предвиждат мероприятия за заздравяване и отводняване на земното платно
- за междугарията, където проектните скорости са над 100 км/ч, се предвижда полагане на нов безнаставов релсов път и привеждане на съществуващия в пълно съответствие с изискванията на нормативните документи
- заложени са за ремонт предимно отсечки, в които разликите между проектните и скоростите по книжка-разписания са най–големи, като приоритет се дава на I, II, III, IV, V и IX жп линии.
- модернизация, рехабилитация и ново строителство на съоръжения и устройства на осигурителна техника
- изграждане на надеждна рингова структура на оптични трасета и създаване на условия за внедряване на модерни информационни системи и системи за управление на влаковото движение от високо технологично ниво

- изграждане на нов вид гласова комуникация по стандарт GSM-R
- модернизация на външно гарово осветление с LED осветителни тела

Актуализираните програми (Приложения 1÷8) имат подчертано стабилизационен характер и целят чрез подобряване на техническото състояние да се завишат скоростите в Графика за движение на влаковете. Натрупаното сериозно изоставане в ремонтната дейност на железния път обаче не може да бъде преодоляно само с изпълнение на тези програми. Успоредно с тях е необходимо ритмично да се осигуряват средства за привеждане и на останалия железен път в състояние, осигуряващо проектните скорости и безопасността на влаковото движение. Реализирането на предложените програми ще доведе до следните резултати:

- До достигане на проектните скорости в посочените участъци от железопътната мрежа – като резултат от изпълнено подновяване и среден ремонт на железен път в периода 2017 – 2021 г.
- Намаляване на времепътуването на всички категории влакове чрез намаляване броя и времето за отстраняване на авариите
- Повишаване сигурността на влаковото движение чрез прилагане на мероприятия по планиран ремонт и профилактика на мрежата
- Намаляване на енергийните разходи
- Подобряване комфорта на пътуване
- Привличане на повече товари и пътници
- Осигуряване на стабилен График за движение на влаковете и премахване на временни и постоянни намаления
- Намаляване на разходите за поддържане.

Неразделна част от Програмата са и следните приложения:

- **Приложение № 1** – Разчет-Отчет за приходите и разходите на НКЖИ за периода 2015 – 2021 г.

- **Приложение № 2** – Програма за подновяване на железния път с нови материали за периода 2017 – 2021 г. В нея подробно са описани жп линиите и прилежащите към тях междугария/гари, за които в дългосрочен план се предвижда смяна на жп стрелките, техният тип, брой и ориентировъчна стойност.

- **Приложение № 3** – Програма за среден ремонт на железния път за периода 2017 – 2021 г. Предвижда се извършване на ремонти по главните жп линии въз основа на моментното техническо състояние и реална възможност за достигане на проектната скорост.

- **Приложение № 4** – Програма за ремонт на железопътните мостове за периода 2017 – 2021 г. В нея подробно са разработени възможните решения за видовете ремонт с цел подобряване на техническото състояние на жп мостове и мостовите съоръжения.

- **Приложение № 5** – Програма за ремонт на железопътните тунели за периода 2017 – 2021 г. Предвиждат се различни видове ремонтни работи на тунелите по основните жп линии от жп мрежата на НКЖИ с цел подобряване на тяхното състояние в дългосрочен план.

- **Приложение № 6** – Програма за укрепване и заздравяване на слаби места по жп линиите за периода 2017 – 2021 г. Тази програма е разработена с цел постигане на траен ефект от извършваните ремонти в дългосрочен план.

- **Приложение № 7** – Програма за ремонт и доставка на резервни части за лека и тежка жп механизация, подвижен железопътен състав, както и доставка на нова лека и тежка жп механизаця за периода 2017 - 2021 г. В тази програма са разработени видовете ремонт и доставка на тежка пътна механизация, резервни части и др.

- **Приложение № 7а** – Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през периода 2017 – 2021 г. В това приложение е показан ефектът от извършените ремонти по железния път и съоръженията.

- **Приложение № 8** – Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването в периода 2017 – 2021 г. В тази програма са разработени видове проекти, които трябва да бъдат изпълнени за периода, и необходимите средства за тяхната реализация.

- **Приложение № 9** – Програма за развитие на енергостопанството в периода 2017 – 2021 г. Програмата е разделена на две части. В първата част са разработени видовете работи, които трябва да бъдат извършени за развитието на енергийните съоръжения. Във втората е дадено разпределение на необходимите средства за периода 2017 – 2021 г.

- **Приложение № 10** – Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на НКЖИ за периода 2017 – 2021 г.

В тези приложения са отразени програмите, разработени от експлоатационните поделения, в които **са показани необходимите средства за подновяване на железния път, за извършване на ремонти по главните жп линии и на тежката пътна механизация, за ремонт на мостове и тунели, заздравяване на слабите места, за развитие на осигурителната техника и телекомуникациите и за развитието на енергостопанството.** Основната цел при разпределението на средствата е необходимостта от привеждане на съоръженията на железния път в съответствие с изискванията на ЕС и въвеждането на Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС).

В **Приложение „Обобщена таблица за дейността на НКЖИ за 2017 – 2021 г. (в млн. лева)“** на програмата е показана инвестиционната програма на НКЖИ, според която планираните инвестиции обхващат едновременно европейските и национални източници на финансиране, както и експлоатационните разходи на компанията. Инвестициите в областта на жп транспорта са приоритет поради доказано положителната им роля за дългосрочния устойчив икономически ръст.

Поддръжка на новоизградената жп инфраструктура

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

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

В рамките на планирането на дейностите по текущо поддържане на железния път, контактната мрежа и другите съоръжения по инфраструктурата се разработват и анализират

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

9. ПРОГРАМА НА НКЖИ ЗА УСВОЯВАНЕ НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ

9.1. Участие на НКЖИ в планирането на средства от ЕСИФ

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

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

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

За програмния период 2007 – 2013 г. са финансирани и в процес на завършване 4 линейни железопътни инвестиционни проекта и 2 проекта за рехабилитация на гарови комплекси и подготовка и изграждане на интермодални терминали. Всички проекти са приходогенериращи по смисъла на чл. 55 на Регламент (ЕО) №1083/2006.

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

След провеждане на тръжните процедури и сключване на договори с изпълнители на основните дейности са актуализирани разчетите за необходимите средства за изпълнение на проектите, включени в основния списък с приоритетни проекти по ОПТ.

Планирано финансиране през периода 2016-2017 г.

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

Обща стойност на проекта – 358 677 594,43 лв.
Изплатени средства до 31.12.2015 г. по проекта без ДДС – 328 192 601,43 лв.
В т.ч:

разплатена БФП – 233 946 458,76 лв.
съфинансиране от Бенефициента – 60 446 239,00 лв.
собствен принос (вкл. недопустими разходи по проекта) – 33 799 903,67 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 29 352 718,00 лв. и за 2017 г. на стойност 1 132 275,00 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

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

Обща стойност на проекта – 384 919 310,85 лв.
Изплатени средства до 31.12.2015 г. по проекта без ДДС – 306 230 688,85лв.,
В т.ч:
разплатена БФП – 241 354 686,35 лв.
съфинансиране от Бенефициента – 35 461 901,19 лв.
собствен принос (вкл. недопустими разходи по проекта) – 29 414 101,31 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 78 649 364,00 лв. и за 2017 г. на стойност 39 258,00 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

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

Обща стойност на проекта – 288 055 542,48 лв.
Изплатени средства до 31.12.2015 г. по проекта без ДДС – 180 839 800,48 лв.
В т.ч.:
разплатена БФП – 160 188 528,68 лв. и
съфинансиране от Бенефициента – 8 686 577,72 лв.
собствен принос (вкл. недопустими разходи по проекта) 11 964 694,08 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 106 596 267,00 лв. и за 2017 г. на стойност 619 475,00 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

- **Проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район на планиране в България – Пловдив"**

Обща стойност на проекта – 10 199 407,06 лв.
Изплатени средства до 31.12.2015 г. по проекта без ДДС – 3 747 333,06 лв.
В т.ч.:
разплатена БФП – 2 062 059,75 лв. и
съфинансиране от Бенефициента – 1 367 364,66 лв.
собствен принос (вкл. недопустими разходи по проекта) 316 908,65 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 5 978 652,00 лв. и за 2017 г. на стойност 473 422,00 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

- **Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата – „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София", „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа", „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик – II-ри етап"**

Обща стойност на проекта – 79 285 860,43 лв.
Изплатени средства до 31.12.2015 г. по проекта без ДДС – 63 969 617,43 лв.
В т.ч.:
разплатена БФП – 51 030 211, 76 лв. и

съфинансиране от Бенефициента – 5 512 133,75 лв.
собствен принос (вкл. недопустими разходи по проекта) 7 427 271,92 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 15 316 243,00 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

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

- **Техническа помощ за подготовка на проект: „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участъци София – Елин Пелин и Елин Пелин – Септември"**

Обща стойност на проекта – 30 378 314,15 лв.
Изплатени средства до 31.12.2015 г. по проекта без ДДС – 22 705 226,15 лв.
В т.ч.:
разплатена БФП – 21 552 134,03 лв. и
собствен принос (вкл. недопустими разходи по проекта) - 1 153 092,12 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 7 673 088,00 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

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

Обща стойност на проекта – 3 914 802,90 лв.
Изплатени средства до 31.12.2015 г. по проекта без ДДС – 3 895 015,90 лв.
В т.ч.:
разплатена БФП – 3 644 999,01 лв. и
собствен принос (вкл. недопустими разходи по проекта) - 250 016,89 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 19 787 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

- **Проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: железопътни участъци Видин-Медковец и Медковец-Руска Бяла"**

Обща стойност на проекта – 10 403 014,78 лв.
Изплатени средства до 31.12.2015 г. по проекта без ДДС – 5 663 206,78 лв.
В т.ч.:
разплатена БФП – 5 635 366,44 лв. и
собствен принос (вкл. недопустими разходи по проекта) - 27 840,34 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 4 739 808,00 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

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

Обща стойност на проекта – 3 211 862,37 лв.
Изплатени средства до 31.12.2015 г. по проекта без ДДС – 2 424 430,37 лв.
В т.ч.:
разплатена БФП – 2 020 766,12 лв. и
собствен принос (вкл. недопустими разходи по проекта) - 403 664,25 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 787 432,00 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

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

Обща стойност на проекта – 15 347 972,34 лв.
Изплатени средства до 31.12.2015 г. по проекта без ДДС – 10 248 274,34 лв.
В т.ч.:

разплатена БФП – 9 744 941,47 лв. и
собствен принос (вкл. недопустими разходи по проекта) - 503 332,87 лв.

В бюджетна процедура 2017-2019 год. планираните средства за 2016 год. са на стойност 5 099 698,00 лв., необходими за окончателно приключване на проекта по ОПТ.

ОБЩИ ПРОБЛЕМИ, СВЪРЗАНИ С ФИНАНСОВОТО ОБЕЗПЕЧАВАНЕ НА ПРОЕКТИТЕ

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

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

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

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

1. „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай-Свиленград”;

2. „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив-Бургас”;

3. „Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив, част от Трансевропейската железопътната мрежа”;

4. „Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата - „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара - София”, „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара - Бургас, пътническа”, „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II етап”;

5. „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България-Пловдив“.

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

С Постановление № 62 от 25 март 2016 година за *одобряване на допълнителни плащания по бюджета на министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за 2016 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 2016 г. в частта за финансиране на бюджетното салдо за сметка на централния бюджет в размер до 208 млн лв.

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

1. „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив - Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай-Свиленград";

2. „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив - Бургас";

3. „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив, част от Трансевропейската железопътната мрежа";

4. „Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата - „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара - София", „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара - Бургас, пътническа" и „Преустройство и саниране на приемно здание гара - Пазарджик - II етап";

5. „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив“;

6. „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп линия София-Пловдив - участъци София-Елин Пелин и Елин Пелин-Септември“;

7. „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен централен район в България - Русе“;

8. „Проектиране на строителството на жп линия Видин - София – актуализация на проекта и подготовка на жп участък Видин-Медковец“;

9. „Инструмент за подготовка на жп проекти по ТЕН-Т мрежата“;

10. „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“.

- Предоставените средства се възстановяват от Национална компания „Железопътна инфраструктура“ по бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията считано от 2019 г. по 35 000 хил. лв. годишно - със срок на погасяване до 30 юни на съответната година, до пълното погасяване на предоставената временна финансова помощ.

Преглед на изпълнението на етапните цели – 2018 г.

През 2018 г.се планира извършване на преглед на изпълнението на етапните цели на ОПТТИ на ниво приотетна ос, в изпълнение на изискванията на чл. 21 от Регламент (ЕС) № 1303/2013 г. Дефинирани са предварителни условия, кратък и изчерпателен набор от обективни критерии за тяхната оценка, с цел да се гарантира наличието на необходимите предпоставки за ефективно и ефикасно използване на подкрепата на Съюза.

9.2. Приоритетни дейности на НКЖИ 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, поддържане и развитие на железопътната инфраструктура.

- **Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на железопътната инфраструктура. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове.** Специфичният характер на процеса на изграждане и модернизация на железопътната инфраструктура включва продължителен етап на подготовка и реализация на проектите и изисква концентрация на значителен по обем финансов ресурс при бавна възвръщаемост на инвестициите. Това води до анализиране и подбор на възможностите за осигуряване на финансови средства и ефективно поддържане, модернизация и развитие на най-важните стратегически възли и направления от прилежащата железопътна инфраструктура, предвид кръстопътното географско местоположение на страната и нейния транзитен потенциал чрез използване на железопътния транспорт.

- **Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората**. Комплексното изпълнение на мерките по тази приоритетна дейност ще допринесе за устойчивото развитие на транспортния сектор в съответствие с политиките на ЕС. Основната цел, която трябва да бъде постигната в периода 2010-2020 г., е изграждането на устойчива транспортна система, отговаряща на икономическите, социалните и екологични потребности, която да е напълно интегрирана и конкурентоспособна.

Тенденцията, която се наблюдава в транспортната политика на Общността, е към развитие на транспортните мрежи при следване на принципите на интермодалността. Чрез прилагане на принципа на интермодалността се цели да се подобри ефективността на всеки вид транспорт и да се преодолеят пречките пред оперативната съвместимост между различните видове транспорт, за да се подпомогне мобилизирането на резервите в производителността на транспортните системи в Европа и тяхното насочване към устойчиво развитие, а чрез ко-модалността се цели да се търси баланс между икономическите интереси и грижата за околната среда.

Провежданата политика се основава на Пътната карта за нисковъглеродна Европа до 2050 г. и намаляването на парниковите газове с 20 % до 2020 г., като за постигането на така поставените цели от съществено значение е създаването на Единно европейско транспортно пространство.

- **Повишаване на административния капацитет на предприятието**. За периода 2016-2018 г. НКЖИ планира да реализира цялостна обучителна програма за повишаване на административния капацитет на бенефициента чрез използване на средствата от ос 5 „Техническа помощ" на ОПТТИ.

- **Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.** Прогресът в железопътния сектор е свързан с развитието на мрежата и оптимизиране на дейностите в НКЖИ. За ефективното функциониране на Компанията е необходимо своевременно обновяване и адаптиране на процесите, както и въвеждане на бизнес модели,

ориентирани към динамично променящите се характеристики на транспортните пазари и регулаторни изисквания, касаещи европейска жп мрежа. Ефективен инструментариум е: организационно преструктуриране; осигуряване на финансови средства за изграждане на модерна железопътна инфраструктура и въвеждане на съвременни методи и технологии за постигане на устойчивост и ефективност при управление на предприятието.

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

10. ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2017 – 2021 г.

10.1. Стратегически цели за развитието на транспортната инфраструктура за периода 2017 – 2021 г.

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

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

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

Балансирано и взаимно обвързано развитие на отделните видове транспорт

Принципите за равнопоставеност между различните видове транспорт и особено загрижеността за околната среда трябва да бъдат спазвани при инвестирането в транспорта. Инвестициите следва да бъда 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 удовлетворяванео 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 завършване е проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район на планиране за България – Пловдив”. Изготвен е технически проект за изграждане на интермодален терминал в Северен Централен район на планиране в България – Русе.

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

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

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

Съответствие на програмата с проблемите на околната среда

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

- Поощряване използването на железопътен транспорт чрез подобряване на железопътната инфраструктура и услуги
- Разширяване на електрификацията на железниците чрез цялостна електрификация на железопътните линии по протежение на Трансевропейската транспортна мрежа
- Стимулиране използването на комбиниран транспорт чрез реконструкция и строителство на нови терминали за комбиниран транспорт
- Модернизация на железопътната инфраструктура по направленията на Трансевропейската железопътна мрежа, като стремежът е постигане на скорости до 160 км/ч. за пътническите влакове, и до 120 км/ч. за товарните влакове по направленията: София – Пловдив; Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граници; София – Драгоман
- 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

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

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

При развитието на комбинирания транспорт очакваните ефекти са:

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

10.2. Инвестиционен план за рехабилитация и ново строителство на железопътна инфраструктура, с включени източници на финансиране и начин на разходване за периода 2017-2021 г.

На база резултатите от стратегическия анализ, част от който е техническото и технологично състояние на железопътната инфраструктура, са определени целите, приоритетите и мерките за развитие на НКЖИ за относително по-дълъг период от 5 години. В основата на настоящата петгодишна програма и план за развитие на железопътната инфраструктура до 2021 г., са планирани:

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

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

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

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

А) Проекти, кандидатстващи за финансиране от Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.:

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

- **„Рехабилитация на железопътната линия „Пловдив -Бургас”, Фаза 2“** – индикативна стойност 674 414 893,97 лв. без ДДС.
- **„Модернизация на железопътната линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец“** – индикативна стойност на проекта 991 605 810 лв. без ДДС.
- **„Техническа помощ за модернизация на железопътна линия София – Перник – Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“** – индикативна стойност на проекта 26 126 454 лв. без ДДС.
- **„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.
- **„Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – железопътен участък Петърч-Драгоман – граница с Република Сърбия“** - индикативна стойност на проекта – 1 962 312 лв. без ДДС
- **„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“** – индикативна стойност на проекта 19 998 000 лв. без ДДС.
- **Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Драгоман - железопътен участък Петърч-Драгоман-граница с Република Сърбия"** - индикативна стойност на проекта 1 962 313 лв. без ДДС.

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

- **Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане“** – индикативна стойност на проекта 3 764 489 лв. без ДДС.
- **„Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“** – индикативна стойност на проекта 8 124 675 лв. без ДДС.
- **„Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“** – индикативна стойност на проекта 14 697 350 лв. без ДДС
- **Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“.**
- **Проучване за развитие на направление север-юг** – индикативна стойност на проекта 1 500 000 лв.

ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 4 „ИНОВАЦИИ В УПРАВЛЕНИЕТО И УСЛУГИТЕ – ВНЕДРЯВАНЕ НА МОДЕРНИЗИРАНА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАФИКА, ПОДОБРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И СИГУРНОСТТА НА ТРАНСПОРТА”:

- **„Изграждане на GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на жп инфраструктурата по приоритетна ос 1)** – индикативна стойност на проекта 56 000 000 лв. без ДДС.

- **„Разширяване функционалния обхват на Географска Информационна Система (ГИС) на НКЖИ** – индикативна стойност на проекта 15 000 000 лв. без ДДС.

- **„Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете“** – индикативна стойност на проекта 18 000 000 лв. без ДДС.

- **Проект „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в НК ЖИ“** – индикативна стойност на проекта 6 000 000 лв. без ДДС

ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 5 „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ” :

- **„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.

- **„Техническа помощ за укрепване капацитета на НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 г. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ“** – обща стойност на проекта 8 386 285,75 лв. без ДДС.

- **„Техническа помощ за изготвяне на анализ и актуализация на Стратегия за интегриране на българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт”**

- **„Предпроектно проучване за развитие на интермодалните превози в района на Драгоман и Свиленград“.**

<u>Б) Одобрени проекти и проектни предложения по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на Европейската комисия</u>

- **„Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“*** – индикативна стойност 132 966 320 лв. без ДДС. Проектът е в процес на изпълнение.
- **„Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волуяк“*** – индикативна стойност 203 819 092 лв. без ДДС. Проектът е в процес на изпълнение.
- **„По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания”** – бюджет по проекта: 609 869 лв. без ДДС. Подаден и одобрен е формуляр за кандидатстване по МСЕ, сключен е ДБФП с DG MOVE през 2015 г., проектът е в процес на изпълнение.
- **„Модернизация на жп линия София – Пловдив, жп участък Костенец – Септември“** – индикативна стойност 348 641 612 лв. без ДДС. Предложението е подадено през 2016 г. и е одобрено за финансиране от INEA.

<u>В) Други проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране, европейско финансиране и/или държавни заеми от МФИ</u>

- **„Модернизация на железопътната линия Видин - София: железопътен участък Видин - Медковец“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 737 347 910 лв. без ДДС.

- **„Модернизация на жп линията София – Перник“** - индикативна стойност на инвестиционния проект: 400 000 000 лв.

- **„Възстановяване на проектните параметри на жп линията Русе – Варна“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 749 082 890 лв без ДДС.
- **„Модернизация и рехабилитация на железопътната линия София – Варна (участъци Мездра – Горна Оряховица – Каспичан)“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 1 113 663 250 лв без ДДС.
- **„Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) и на отсечки от линията“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 567 190 700 лв без ДДС.
- **„Техническа помощ за предпроектни проучвания за модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 7 000 000 лв без ДДС.
- **„Подготовка на жп участъците Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 105 614 820 лв. без ДДС.
- **„Модернизация на жп линията Перник – Радомир“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 238 692 200 лв. без ДДС.
- **„Развитие на жп възел София“** – индикативна стойност без отсечката София – Волуяк: 419 625 303 лв. без ДДС.
- **„Модернизация на жп участъци Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 2 277 200 000 лв. без ДДС.
- **„Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево“** – индикативна стойност на инвестиционния проект: 690 000 000 лв. без ДДС.
- **„Модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград“**
- **„Модернизация на жп линия Радомир – Кулата“.**

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

- Построени нови участъци от железопътни линии (км.)
- Рехабилитирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа)
- Електрифицирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа)
- Удвоени железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа)
- Железопътни линии, осигурени с нови системи за безопасност, сигнални и съобщителни системи (% от цялата железопътна мрежа)
- Икономисано време от железопътния транспорт (времепътуване х обем товари/брой пътници)
- Брой новопостроени мостове и тунели
- Преоборудване на тунели, с дължина по-голяма от 500 метра, съгласно европейските изискванията за безопасност (километри, % от съществуващите)
- Повишаване скоростите на движение по жп мрежата в ремонтираните участъци (км/час).
- Повишаване безопасността на превозите чрез намаление броя на събитията, допуснати по вина на НКЖИ (бр.). Прогноза за развитие на този показател за периода 2017 – 2021 г. е представена на следващата графика:

- Повишаване качеството на железопътната инфраструктура, измерено чрез бална оценка (%).

Показатели за въздействие:

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

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

ПРИЛОЖЕНИЯ

КЪМ РАЗДЕЛ 8 НА ПРОГРАМАТА

Job Error Report

MFP

FS-C8520MFP

Firmware Version 2MY_2F00.004.011 2012.12.20

31/08/2016 15:45
[2K0_1000.011.002] [2MY_1100.001.002] [2MY_7000.004.006]

Symptom: Only one copy was printed while more than one copy was required.

Cause: RAM disk was full or not activated.

Remedy: Activate or increase RAM disk.

Приложение №1

РАЗЧЕТ - ОТЧЕТ

за приходите и разходите на ДП "Национална компания Железопътна инфраструктура"

Отчет 2015 г.,БП 2016 г. Прогноза 2017 - 2021 г.

	Наименование на разходите	Отчет 2015	Бизнес план 2016	Прогноза 2017	Прогноза 2018	Прогноза 2019	Прогноза 2020	Прогноза 2021
	а	1	2	3	4	5	6	7
А.	**РАЗХОДИ ЗА ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ**							
I.	**РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ**							
1	Разходи за материали в т.ч.:	38 364	46 100	46 900	46 900	46 900	46 900	46 900
1.1.	*разходи за материали*	*22 949*	*24 000*	*24 000*	*24 000*	*24 000*	*24 000*	*24 000*
1.2.	*гориво*	*4 445*	*5 000*	*5 500*	*5 500*	*5 500*	*5 500*	*5 500*
1.3.	*ел. енергия в т.ч.:*	*10 813*	*16 800*	*17 000*	*17 000*	*17 000*	*17 000*	*17 000*
	ел. енергия за технологични нужди	*2 857*	*8 270*	*8 300*	*8 300*	*8 300*	*8 300*	*8 300*
1.4.	*топлоенерия*	*157*	*300*	*400*	*400*	*400*	*400*	*400*
2	Разходи за външни услуги	33 392	30 000	32 000	32 000	32 000	32 000	32 000
3	Разходи за амортизации	131 005	160 000	180 200	191 100	200 000	210 000	210 000
4	Разходи за възнаграждения	115 543	122 600	133 700	134 200	134 600	134 600	134 600
5	Разходи за осигуровки	35 668	36 000	38 400	38 500	38 700	38 700	38 700
6	Други разходи	23 744	18 000	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000
а)	*в т.ч. обезценка на активи*							
б)	*в т.ч. провизии*							
	ВСИЧКО ПО ГРУПА I:	**377 716**	**412 700**	**444 200**	**455 700**	**465 200**	**475 200**	**475 200**
II.	**СУМИ С КОРЕКТИВЕН ХАРАКТЕР**							
1	Отчетна стойност на продадени материали	1 724						
2	Разходи за придобиване и ликвидация на дълготрайни активи по стопански начин	(10 418)	(13 000)	(13 000)	(13 000)	(13 000)	(13 000)	(13 000)
3	Изменение на запасите от продукция и незавършено производство	(43)						
4	Други суми с корективен характер	(540)	(520)					
	ВСИЧКО ПО ГРУПА II :	**(9 277)**	**(13 520)**	**(13 000)**	**(13 000)**	**(13 000)**	**(13 000)**	**(13 000)**
	РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА:	**368 439**	**399 180**	**431 200**	**442 700**	**452 200**	**462 200**	**462 200**
III.	**ФИНАНСОВИ РАЗХОДИ**							
1	Разходи за лихви	281						
	в т.ч. за лихви към свързани предприятия							
2	Отрицателни разлики от операции с финансови активи и инструменти							
3	Отрицателни разлики от промяна на валутните курсове	6						
4	Други финансови разходи	61	100	100	100	100	100	100
	ВСИЧКО ПО ГРУПА III:	**348**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
Б.	**ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА (I+II+III)**	**368 787**	**399 280**	**431 300**	**442 800**	**452 300**	**462 300**	**462 300**
В.	**ПЕЧАЛБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
IV.	**ИЗВЪНРЕДНИ РАЗХОДИ**							
1	Извънредни разходи							
	ВСИЧКО ПО ГРУПА IV:	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Г.	**ОБЩО РАЗХОДИ (Б + IV)**	**368 787**	**399 280**	**431 300**	**442 800**	**452 300**	**462 300**	**462 300**
Д.	**СЧЕТОВОДНА ПЕЧАЛБА**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
V.	**РАЗХОДИ ЗА ДАНЪЦИ**	**2 118**						
1	Данък върху печалбата	**2 118**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
2	Други данъци							
Е.	**ПЕЧАЛБА**							
	ВСИЧКО (Г+V+Е)	**370 905**	**399 280**	**431 300**	**442 800**	**452 300**	**462 300**	**462 300**

	Наименование на приходите	Отчет 2015	Бизнес план 2016	Прогноза 2017	Прогноза 2018	Прогноза 2019	Прогноза 2020	Прогноза 2021
	а	1	2	3	4	5	6	7
А.	**ПРИХОДИ ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ**							
I.	**НЕТНИ ПРИХОДИ ОТ ПРОДАЖБИ**							
1	Приходи от продажба на продукция							
2	Приходи от продажба на стоки							
3	Приходи от услуги в т.ч.:	107 240	112 180	113 500	113 500	113 500	113 500	113 500
3.1.	*Приходи от инфраструктурни такси*	*56 271*	*57 400*	*58 000*	*58 000*	*58 000*	*58 000*	*58 000*
3.2.	*Други услуги*	*10 544*	*9 500*	*10 000*	*10 000*	*10 000*	*10 000*	*10 000*
3.3.	*Приходи от електроразпределение*	*40 425*	*45 280*	*45 500*	*45 500*	*45 500*	*45 500*	*45 500*
4	Други приходи	11 158	14 000	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000
5	Приходи от продажба на нетекущи активи	2 670	3 000	10 000	8 900	7 700	7 700	7 700
	ВСИЧКО ПО ГРУПА I:	**121 068**	**129 180**	**136 500**	**135 400**	**134 200**	**134 200**	**134 200**
II.	**ПРИХОДИ ОТ ФИНАНСИРАНИЯ**							
1	в т.ч. от държавата	162 824	158 000	160 000	160 000	160 000	160 000	160 000
2	в т.ч. от други източници	774	1 000	700	700	700	700	700
3	други финансирания	56 736	85 000	105 600	116 500	125 400	135 400	135 400
	ВСИЧКО ПО ГРУПА II:	**220 334**	**244 000**	**266 300**	**277 200**	**286 100**	**296 100**	**296 100**
	ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА / I + II /	**341 402**	**373 180**	**402 800**	**412 600**	**420 300**	**430 300**	**430 300**
III.	**ФИНАНСОВИ ПРИХОДИ**							
1	Приходи от лихви	323						
	в т.ч. лихви от свързани предприятия							
2	Приходи от участия	2 270	1 700	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
	в т.ч. дивиденти							
3	Положителни разлики от операции с финансови активи и инструменти							
4	Положителни разлики от промяна на валутните курсове							
5	Други финансови приходи							
	ВСИЧКО ПО ГРУПА III:	**2 593**	**1 700**	**2 000**	**2 000**	**2 000**	**2 000**	**2 000**
Б.	**ОБЩО ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА (I + II +**	**343 995**	**374 880**	**404 800**	**414 600**	**422 300**	**432 300**	**432 300**
В.	**ЗАГУБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ**	**24 792**	**24 400**	**26 500**	**28 200**	**30 000**	**30 000**	**30 000**
IV.	**ИЗВЪНРЕДНИ ПРИХОДИ**							
1	Извънредни приходи							
	ВСИЧКО ПО ГРУПА IV:	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Г.	**ОБЩО ПРИХОДИ (Б + IV)**	**343 995**	**374 880**	**404 800**	**414 600**	**422 300**	**432 300**	**432 300**
Д.	**СЧЕТОВОДНА ЗАГУБА**	**24 792**	**24 400**	**26 500**	**28 200**	**30 000**	**30 000**	**30 000**
V.	*Приходи от отсрочени данъци*	**5 741**						
Е.	**ЗАГУБА (Д + V)** (общо разходи + данъци - общо приходи)	**21 169**	**24 400**	**26 500**	**28 200**	**30 000**	**30 000**	**30 000**
	ВСИЧКО (Г + Е)	**370 905**	**399 280**	**431 300**	**442 800**	**452 300**	**462 300**	**462 300**

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПРОГРАМА

ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2017 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Обем на подновяването				Обща стойност (хил. лв)
					Дължина (км)	Стойност (хил. лв.)	Жп стрелки		
							Брой	Стойност (хил. лв.)	
1	II	Белослав - Езерово път № 1 и № 2 от км 525+365 до км 530+325	100	80	9,920	17 856			17 856
2	II	Езерово - Тополи път № 1 и № 2 от км 531+380 до км 533+900	100	80	5,040	9 072			9 072
3	II	Провадия - Синдел път № 1 и № 2 от км 501+000 до км 509+234	130	60	16,468	29 642			29 642
4	II	Реброво - Своге път № 2	70	70	8,800	16 300	2	345	16 645
5	II	г.Мездра II и III кол и изграждане на нови перони	70	70	1,340	1 330	2	440	1 770
6	II	София север - Илиянци път № 1	110	70	1,803	3 240			3 240
7	II	г. Илиянци *тп № 2*	110	60	0,806	1 450	1	70	1 520
8	III	Копривщица - Стряма т.7 /преходен 2017 - 2018/	100	40	6,800	12 000	4	310	12 310
9	IIIA	Люлякова - Дъскотна	85	60	10,417	12 015			12 015
10	IIIA	Прилеп - Ведрово път № 1 /преходен 2017 -2018 г/	85	60	5,209	4 067			4 067
11	IIIA	Изграждане на връзка между 2-ра и 3-та жп линия Юнак-Провадия /преходен 2017 -2018 г/				5 000			5 000
12	IIIA	Карнобат - Синдел - СМР по предписание на МОСВ				800			800
13	IV	Змейово - Стара Загора	65	55	12,925	24 560			24 560
14	IX	Сеново - Просторно -преходен от 2016 г	95	60	8,897	6 000			6 000
15	IX	Русе север - РП Дунав от км. 0+800 до км. 2+100	75	40	1,300	2 340			2 340
16	IX	РП Дунав - Русе разпределителна от км. 3+850 до км. 4+900	75	40	1,050	1 890			1 890
				ОБЩО:	**90,775**	**147 562**	**9**	**1 165**	**148 727**

Забележка: Обект № 11 ще се изпълнява при осигуряване на целеви държавни средства, като ново строителство

ПРОГРАМА

ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2018 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Обем на подновяването				Обща стойност (хил. лв)
					Дължина (км)	Стойност (хил. лв.)	Жп стрелки		
							Брой	Стойност (хил. лв.)	
1	II	гара Лакатник 2-ри и 3-ти коловоз и 10 бр. стрелки	70	70	1,524	3 745	6	1 500	5 245
2	II	Бов - Лакатник път №2	70	70	6,492	12 330	1	250	12 580
3	II	Каспичан - Провадия път № 1 от км 459+123 до км 489+858	130	100	29,983	54 000			54 000
4	II	Асеново - сп. Горица път № 2	100	80	4,496	8 093			8 093
5	II	сп Горица - Славяново път № 2	65	65	8,752	15 754			15 754
6	II	г. Илиянци *тп № 1*	110	70	0,806	1 450	1	250	1 700
7	II	София север - Илиянци път № 2	110	60	1,803	3 240			3 240
8	III	Копривщица - Стряма тунел № 7 /преходен 2017 - 2018/	100	40	6,800	12 000	4	1 000	13 000
9	III	сп. Орешак - Гавраилово	65	65	4,255	7 660			7 660
10	III	Дунавци - Казанлък	120	70	8,623	15 931			15 931
11	IIIA	Прилеп - рп Ведрово път № 1			5,209	7 425			7 425
12	IIIA	Изграждане на връзка между 2-ра и 3-та жп линия Юнак - Провадия				5 005			5 005
13	IIIA	Карнобат - Синдел - СМР по предписание на МОСВ				750			750
14	IIIA	Лозарево - Прилеп "Доизграждане на жп.тунел -1"				60			60
15	IIIA	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път в участъка нова гара Търнак- РП Струя от км 66+500 до км 73+180 с дължина 6680 м */преходен 2018-2019 на обща стойност 20 079 200 лв /*"			6,680	3 692			3 692
16	IIIA	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път в участъка Юнак - Синдел " */преходен 2018-219на обща стойност 25 000 000 лв /*				12 500			12 500
17	IV	Димитровград - Хасково с II употреба материали	65	40	3,400	5 700			5 700
18	IV	Долапите - Иваново от км 22+510 до км 24+100	65	65	1,600	2 900			2 900
19	IV	Борово - Моруница от км 60+511 до км 61+900	60	60	3,859	7 330			7 330
20	IV	гара Радунци - преустройство				6 000			6 000
21	IV	Радунци - Дъбово	65	65	7,345	13 955			13 955
22	IV	Тулово - Змейово	65	60	12,321	23 410			23 410
23	VII	Дряновец - Орешец	70	60	20,977	37 760			37 760
24	VII	Димово - Срацимир	70	70	11,498	20 700			20 700
				ОБЩО:	**146,423**	**281 389**	**12**	**3 000**	**284 389**

Забележка: Обекти №№ 12, 13 и 14 ще се изпълняват при осигуряване на целеви държавни средства, като ново строителство

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПРОГРАМА

ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2019 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Обем на подновяването				Обща стойност (хил. лв)
					Дължина (км)	Стойност (хил. лв.)	Жп стрелки		
							Брой	Стойност (хил. лв.)	
1	II	Елисейна - Зверино, път № 1	70	70	5,378	10 500	5	685	11 185
2	II	Асеново - сп. Горица път № 2	100	80	4,496	8 093			8 093
3	II	сп Горица - Славяново път № 2	65	65	8,752	15 754			15 754
4	II	Каспичан - Провадия път № 2 от км 459+1230 до км 489+858	130	100	29,983	54 000			54 000
5	III	Механизирано подновяване в междугарието Калофер-Тъжа- 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа	100	70	9,555	17 532			17 532
6	III	Иганово - Сопот /преходен 2019-2020 г/	100	70	6,095	7 390	4	310	7 700
7	IIIA	Реконструкция изходна гърловина г. Аспарухово			2,627	24 790			24 790
8	IIIA	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път в участъка Юнак - Синдел " */преходен 2018-2019 г. на обща стойност 25 000 000 лв/*				12 500			12 500
9	IIIA	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път в участъка нова гара Търнак- РП Струя от км 66+500 до км 73+180 с дължина 6 680 м */преходен 2018-2019 г. на обща стойност 20 079 200 лв/*"			6,680	16 388			16 388
10	IIIA	Карнобат - Синдел - СМР по предписание на МОСВ				300			300
11	IIIA	Лозарево - Прилеп "Доизграждане на жп.тунел -1"				60			60
12	IV	Бяла - Моруница / 72+834 - 74+999, 75+160 - 75+465 /	60	60	2,470	4 900			4 900
13	IV	Хасково - Книжовник	65	40	11,000	19 800			19 800
14	VII	Орешец - Димово и II кол. Гара Димово	70	70	13,651	30 000			30 000
15	IX	Русе разпределителна - Образцов чифлик 2+184 до км. 10+200	70	70	8,016	14 500			14 500
				ОБЩО:	**108,703**	**236 506**	**9**	**995**	**237 501**

Забележка: Обекти №№ 7, 8, 9 и 11 ще се изпълнява при осигуряване на целеви държавни средства, като ново строителство

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПРОГРАМА

ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2020 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Обем на подновяването				Обща стойност (хил. лв)
					Дължина (км)	Стойност (хил. лв.)	Жп стрелки		
							Брой	Стойност (хил. лв.)	
1	II	Синдел - Разделна път №1 и № 2	110	100	12,166	21 900			21 900
15	II	Тополи - Варна път 1 и 2 от км 534+800 до км 542+660	100	80	15,720	28 296			28 296
2	III	Свежен - Калофер	100	70	5,196	9 352			9 352
3	III	Карлово - Ботев	100	70	5,735	10 896			10 896
4	III	Иганово - Сопот /преходен 2019-2020 г/	120	80	6,095	5 110	4	310	5 420
5	IIIA	Лозарево - Прилеп "Доизграждане на жп.тунел -1"				31 040			31 040
6	IIIA	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път Дъскотна - нова гара Търнак" */преходен 2019-2020 г/*			6,680	7 217			7 217
8	IV	Русе - Долапите	65	65	2,086	3 750			3 750
7	IV	Хасково - Книжовник	65	40	11,000	19 800			19 800
9	VI	Храбърско - Разменна	70	70	14,000	25 200			25 200
10	VI	Радомир - РП Ал.Димитров	100	90	9,900	17 820			17 820
11	VI	РП Ал. Димитров - Земен	100/70	80/50	15,200	27 360			27 360
13	VII	Мърчево - Медковец	80	80	22,138	39 848			39 848
12	VII	Срацимир - Видин товарна	70	70	11,498	20 700			20 700
14	IX	Самуил - Висока поляна 89+243 до 95+220	70	60	5,977	10 800			10 800
				ОБЩО:	**143,391**	**279 089**	**4**	**310**	**279 399**

Забележка: Обекти №№ 5 и 6 ще се изпълняват при осигуряване на целеви държавни средства, като ново строителство

ПРОГРАМА

ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2021 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие/гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Обем на подновяването				Обща стойност (хил. лв)
					Дължина (км)	Стойност (хил. лв.)	Жп стрелки		
							Брой	Стойност (хил. лв.)	
1	III	Съхране - Дунавци	120	70	6,940	12 492			12 492
2	III	Преустройство и подновяване г.Пирдоп	100	70	0,970	5 073	2	170	5 243
3	III	Механизирано подновяване в междугарието Тъжа-Сахране с дължина 10 519 м	120	70	10,519	18 930			18 930
4	III-а	Лозарево - Прилеп "Доизграждане на жп.тунел -1"				25 000			25 000
5	III-а	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път Дъскотна - нова гара Търнак" */преходен 2019-2020 г/*			6,680	60 000			60 000
6	IV	Хасково - Книжовник	65	40	10,740	19 332			19 332
7	VI	Земен - Раждавица	65	40	15,180	28 840			28 840
8	VI	Раждавица - РП Копиловци	90	40	6,000	10 800			10 800
9	VI	РП Копиловци - Кюстендил	75	40	7,100	12 780			12 780
10	VI	Кюстендил - Гюешево	60	25	34,100	61 380			61 380
11	VII	Медковец - Брусарци и II, III кол. гара Брусарци	80	80	9,890	17 802			17 802
				ОБЩО:	**108,119**	**272 429**	**2**	**170**	**272 599**

Забележка: Обекти №№ 6 и 7 ще се изпълнява при осигуряване на целеви държавни средства, като ново строителство

ПРОГРАМА

ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2017 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
1	II	Илиянци - Курило път № 1	100	70	6,494	1 624
2	II	Джулюница - Стражица *път № 1*	130	80	9,040	2 260
3	II	Дралфа - Търговище *път № 1*	130	80	18,046	4 692
4	II	Дралфа - Търговище *път №2*	130	80	18,046	4 513
5	II	РП Надарево - Хан Крум *път № 2*	130	80	13,781	3 440
6	IV	Полски Тръмбеш - Петко Каравелово	70	70	6,850	1 747
7	IV	Гара Полси Тръмбеш - *II-ри коловоз*	70	70	0,700	179
8	IV	Гара Петко Каравелово - *II-ри коловоз*	70	70	0,700	179
9	IV	Самоводене - Велико Търново	65	65	6,456	1 646
10	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
				ОБЩО:	**80,113**	**22 678**

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ПРОГРАМА

ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2018 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
1	II	Джулюница - Стражица *път № 2*	130	80	9,065	2 266
2	II	Славяново - Попово *път № 1*	130	80	8,600	2 150
3	II	Попово - Дралфа *път № 2*	130	100	21,539	5 385
4	V	Гълъбник - Делян и гара Делян II кол	130	80	6,000	1 500
5	V	Гарови коловози - Кочериново, Кресна, Струмяни, Кулата	70	70	5,000	1 250
6	VII	Ракево - Бойчиновци	70	70	9,900	2 475
7	VII	гара Бойчиновци - II и III кол	70	70	1,072	268
8	VII	Мърчево - Медковец и II кол. Медковец	70	70	11,442	2 860
9	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
				ОБЩО:	**72,618**	**20 554**

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ПРОГРАМА

ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2019 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
1	II	Славяново - Попово *път № 2*	130	80	8,600	2 193
2	II	Попово - Дралфа *път № 1*	130	100	21,539	5 492
3	VII	Бели извор - Криводол	80	80	10,003	2 551
4	VII	II-ри коловоз в гара Ракево	80	80	1,259	0,320
5	72	Брусарци - Лом 10+500 до 22+371	90	90	11,871	3 000
6	VIII	Тракия - Скутаре *път № 1*	130	90	8,256	2 105
7	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
				ОБЩО	**61,528**	**17 741**

ПРОГРАМА

ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2020 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
1	II	Горни Дъбник - Долни Дъбник *път №1 и път №2*	130	110	17,740	4 612
2	II	Горна Оряховица - Джулюница *път № 1*	130	100	6,000	1 500
3	II	Търговище - рп. Надарево *път №2*	130	100	13,520	3 380
4	II	Търговище - рп. Надарево *път №1*	130	100	13,520	4 030
5	IV	Табачка - Две могили + ТП гара Табачка	65	65	6,880	1 789
6	IV	Велико Търново - Дебелец	65	65	3,000	780
7	IV	Дебелец - Дряново	65	65	2,300	598
8	VII	Враца - Бели извор *път № 1 и път № 2*	90	80	11,000	2 860
9	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
		ОБЩО:			**73,960**	**21 949**

ПРОГРАМА

ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2021 ГОДИНА

№	Жп линия	Междугарие/гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
1	II	Ясен - Плевен запад, *път №1 и път №2*	95	95	10,736	2 791
2	II	Плевен запад - Плевен, *път №1 и път №2*	75	75	4,390	1 141
3	II	Разделна - Повеляново *път №1 и път №2*	120	100	6,940	1 804
4	II	Повеляново - Белослав *път №1 и път №2*	120	100	11,124	2 892
5	III	Илиянци - Световрачене	100	60	6,000	1 560
6	III	Световрачене - Кремиковци	100	60	9,780	2 543
7	III	Кремиковци - Яна	100	40	6,200	1 612
8	III	Яна - Столник	100	80	2,805	729
9	III	Столник - Саранци	90	80	13,538	3 520
10	III	Саранци - Макоцево	75	75	4,962	1 290
11	IV	Соколово - Дряново	65	65	9,600	2 496
12	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
				ОБЩО:	**86,075**	**24 780**

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ПРОГРАМА

за ремонт на МОСТОВЕТЕ ПО ЖП ЛИНИИТЕ по мрежата на НКЖИ за периода 2017 - 2021 год.

№ по ред	ЖПЛ №	Път№	Между-гарие	КМ	Видмат.	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		2021 год.		Общо Х. лв.
								К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД (Държавната граница със СР Югославия)-СОФИЯ-ПЛОВДИВ-ДИМИТРОВГРАД-СВИЛЕНГРАД (Държавните граници с република Гърция и Република Турция)																		
А) УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ																		
1	**1**		**Драгоман-Калотина**	**42+900**	**СБ**	**Възстановяване на хидроизолация.**	**кв.м**					**540**	**80**					**80**
2	**1**		**Драгоман-Калотина**	**52+332**	**СТ**	**Ремонт кусинетни камъни. Смяна олово. Боядисване.**	**бр.**							**1**	**50**	**1**	**10**	**60**
3	1		Драгоман-Калотина	52+332	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м							200	8			8
4	1		Драгоман-Калотина	53+097	СТ	Боядисване връхна конструкция.	кв.м									300	12	12
5	1		Драгоман-Калотина	53+125	СТ	ОТСТРАНЯВАНЕ ДЕФЕКТИ-шлосерски работи.	бр.	1	25									25
6	1		Драгоман-Калотина	53+125	СТ	Боядисване връхна конструкция.	бр.	2000	80									80
7	1		Драгоман-Калотина	53+855		ОТСТРАНЯВАНЕ ДЕФЕКТИ-шлосерски работи.	бр.			1	30							30
8	1		Калотина-Границата	53+855	СБ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м			600	30							30
9	1		Драгоман-Калотина	54+050	СБ	Основен ремонт хидроизолация и торкретиране.	кв.м									45	15	15
10	1		Калотина-Границата	54+050	СБ	Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни фуги (Хидроизолация-50 м2; Напр	кв.м									50	12	12
11	1		УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ-СЕ		СТ/СБ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия		5	50	5	50	2	30	2	30	1	20	180
ОБЩО ЗА УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ:									155		110		110		88		69	532
Б) УЧАСТЪК СОФИЯ-ПЛОВДИВ-СВИЛЕНГРАД																		
1	1		УЧАСТЪК СЕПТЕМВРИ-ПЛОВДИЕ		СТ/СБ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия	БР.	3	50	1	20	1	20	1	20	5	100	210
ОБЩО ЗА УЧАСТЪК СОФИЯ-ПЛОВДИВ-СВИЛЕНГРАД:									50		20		20		20		100	210
ЖП ЛИНИЯ №11: КАЛОТИНА-СТАНЯНЦИ																		
1	11		КАЛОТИНА-СТАНЯНЦИ		СТ/СБ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия	БР.	3	60	1	20	1	20	1	20	5	100	220
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №11:									60		20		20		20		100	220
ЖП ЛИНИЯ №12: АЛДОМИРОВЦИ-БЕЛИ БРЕГ																		
1	12		Алдомировци-Бели брег	46+920		Саниране на бетоновото покритие на връхна конструкция и опори.	М2					60	10					10
2	12		Алдомировци-Бели брег	46+998		Саниране на бетоновото покритие на връхна конструкция и опори.	М2							300	50			50
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №12:									0		0	60	10	300	50	0	0	60
ЖП ЛИНИЯ №13: ВОЛУЯК-БАНКЯ																		
1	13		Волуяк-Банкя	17+ 388		Възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м			5	15							15
	13		Волуяк-Банкя	17+ 388		Смяна на оловни плочи	бр.			750	35							35
2	13		Волуяк-Банкя	16+913		Възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м					4	10					10
	13		Волуяк-Банкя	16+913		Смяна на оловни плочи	бр.					280	20					20
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №12:									0		50		30		0		0	80
ЖП ЛИНИЯ №16: СЕПТЕМВРИ-ДОБРИНИЩЕ																		
1	16		Варвара - Долене	16+088	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие	кв.м	500	29									29
2	16		Костандово - Велинград	37+842	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м	350	20									20
3	**16**		**Цветино - Аврамово**	**59+728**	**СБ**	**Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци**	**бр.**			**2**	**10**							**10**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД (Държавната граница със СР Югославия)-СОФИЯ-ПЛОВДИВ-ДИМИТРОВГРАД-СВИЛЕНГРАД (Държавните граници с република Гърция и Република Турция)																		
А) УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ																		
4	**16**		**Цветино - Аврамово**	**67+170**	**СБ**	**Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци**	**бр.**			**2**	**10**							**10**
5	16		Аврамово - Черна Места	75+450	СБ	Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци	бр.			3	15							15
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №16:									49		35		0		0		0	84
ЦЕРА																		
1	18		Брацигово - Пещера	27+778	СБ	Възстановяване на парапет	кв.м	150	25									25
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №18:									25		0		0		0		0	25
ЖП ЛИНИЯ №19: КРУМОВО-АСЕНОВГРАД																		
1	19		Крумово-Асеновград	5+590	СТ	Отстраняване дефекти-шлосерски работи.						1	12					12
						Пясъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м			200	12							12
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №19:									0		12		12		0		0	24
ЖПЛИНИЯ №1 И ОТКЛОНЕНИЯТА-Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии							бр.		40		40		40		40		40	200
ВСИЧКО ЗА ЖПЛИНИЯ №1 И ОТКЛОНЕНИЯТА:									379		287		242		218		309	1435
ЖП ЛИНИЯ №2: СОФИЯ-ГОРНАОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА																		
1	2	2	София-Соф.север	1+500		Антикорозионно покритие.	кв.м					260	10					10
2	2	1	Илиянци-Курило	7+520	СТ	Антикорозионно покритие.	кв.м	230	10									10
3	2	1	Илиянци-Курило	9+329	СТ	Антикорозионно покритие.	кв.м			1100	44							44
4	2	1	Илиянци-Реброво	17+656	СТ	Антикорозионно покритие.	бр.	1	60									60
5	2	2	Бов-Лакатник	42+889	СТ	Възстановяне на антикорозионното покритие.	кв.м									2000	80	80
6	2	1	Своге-Бов	39+534	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м	100	4									4
7	**2**	**1**	**Бов-Мездра**		**СБ**	**Възстановяване на бетоново покритие на стоманобетонови мостове на км.41+956 п**	**бр.**			**3**	**86**							**86**
8	2	1	Лакатник-Левище	51+002	СБ	Смяна на хидроизолация и торкретиране.	кв.м					400	80					80
9	2	1	Лакатник-Левище	54+114	СБ	Смяна на хидроизолация и торкретиране.	кв.м					200	40					40
10	2	2	Лакатник-Левище	54+810	СБ	Смяна на хидроизолация и торкретиране.	кв.м					200	250					250
11	2	1	Зверино-Ребърково	72+319	СБ	Смяна на хидроизолация .	кв.м			500	120							120
12	2	1	Зверино-Ребърково	76+861	СТ	Усилване конструкции-проект и изпълнение.	бр.	1	300									300
13	**2**	**2**	**Левище-Елисейна**	**61+662**	**СБ**	**Усилване конструкции-проект и изпълнение.**	**бр.**							**1**	**200**			**200**
14	2	1 и 2	Мездра юг - Мездра	87+025	СБ	Възстановяване на хидроизолация (Хидроизолация 50 м2; Напречни фуги-15 м.)	кв.м									50	10	10
15	**2**	**1 и 2**	**Мездра - Роман**	**99+186**	**СБ**	**Възстановяване на хидроизолация и саниране на бетонови покрития. Хидроизола**	**кв.м**									**360**	**82**	**82**
16	2	1 и 2	Мездра-Роман	102+515	СБ	Възстановяване на хидроизолация и ремонт на напречни фуги (Хидроизолация 60 м2; Н	кв.м			60	12							12
17	**2**	**1 и 2**	**Мездра-Роман**	**104+230**	**СБ**	**Възстановяване на хидроизолация и ремонт на напречни фуги (Хидроизолация 800**	**кв.м**			**800**	**130**							**130**
18	2	1 и 2	Роман-Кунино	112+498	СБ	Укрепване радие под двата пътя.	бр.	1	20									20
19	2	1 и 2	Роман-Кунино	117+064	СБ	Укрепване радие под двата пътя.	бр.			1	40							40
20	2	1,2	Горна Оряховица-Джулюница			Възстановяване на хидроизолация и ремонт на напречни фуги на мост км.306+929 в м	кв.м			80	18							18
21	2	1,2	Попово-Дралфа	354+717	СБ	Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста.	кв.м					80	40					40
22	2	1,2	Попово-Дралфа	355+333	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м							450	225			225
23	2	1,2	Попово-Дралфа	360+857	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.	М1			60	24							24
24	**2**	**1,2**	**Попово-Дралфа**	**361+112**	**СБ**	**Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.**	**М1**					**40**	**16**					**16**
25	**2**	**1,2**	**Попово-Дралфа**	**361+630**	**СБ**	**Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.**	**М1**							**30**	**12**			**12**
26	**2**	**1,2**	**Дралфа-Търговище**	**386+470**	**СБ**	**Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста.**	**кв.м**									**80**	**40**	**40**
27	**2**	**1,2**	**Дралфа-Търговище**	**397+254**	**СБ**	**Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.**	**М1**							**15**	**6**			**6**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД (Държавната граница със СР Югославия)-СОФИЯ-ПЛОВДИВ-ДИМИТРОВГРАД-СВИЛЕНГРАД (Държавните граници с република Гърция и Република Турция)																		
А) УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ																		
28	2	1,2	Хан Крум-Шумен	425+440	СБ	Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста.	кв.м					80	40					40
29	2	1,2	Шумен-Мътница	436А+106	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м									520	260	260
30	2	1,2	Шумен-Мътница	436А+235	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.	М1			60	24							24
31	2	1,2	Мътница-Каспичан	457+453	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.	М1					90	36					36
32	2	1,2	Каспичан-Невша	470+200	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.	М1							30	12			12
33	2	1	Тополите- Варна	541+000	СТ	Песъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	200	8									8
34	2	2	Тополите- Варна	541+000	СТ	Песъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	200	8									8
35	2	1,2	Тополите- Варна	538+400	СБ	Инженерингово изпълнение за изграждане нов в-к до плочен в-к 1.3/1.0 м и облицован	бр.							1	80			80
36	2		ЖП ЛИНИЯ №2		СТ/СБ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия		5	45	5	45	5	50	5	50	5	50	240
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №2:									455		543		562		585		522	2667
ЖП ЛИНИЯ № 22: ЧЕРВЕН БРЯГ-ЗЛАТНА ПАНЕГА																		
1	22	1	Червен бряг-Луковит	1+240	СБ	Надстрояване крила и гардбаластови стени.	бр.							1	30			30
2	22	1	Червен бряг-Луковит	6+387	СБ	Изграждане приемна шахта и отводнителен канал L=300М.	бр.	1	25									25
3	22	1	Червен бряг-Луковит	6+578	СБ	Изграждане приемна шахта и отводнителен канал L=300М.	бр.	1	25									25
4	22	1	Червен бряг-Луковит	11+835	СБ	Габаритна рамка на главен път София-Русе Е-83.	бр.					2	50					50
5	22		Луковит-Златна Панега	16+708	СБ	Хидроизолация 250 м2; Напречни фуги-10 м; Саниране 100 м2.	бр.							1	140			140
6	22	1	Луковит-Златна Панега	18+532	СБ	Габаритна рамка на път Луковит-Ловеч.	бр.			2	60							60
7	22	1	Луковит-Златна Панега	24+024	СБ	Габаритна рамка над път Роман-Ловеч.	бр.					2	50					50
8	22	1	Чбряг-Луковит	0+629	СБ	Хидроизолация.	кв.м	350	70									70
9	22	1	Чбряг-Луковит	11+325	СБ	Ремонт радие и хидроизолация.	бр.					1	120					120
10	22	1	Чбряг-Луковит	11+835	СБ	Укрепване опори и хидроизолация.	бр.			1	80							80
11	22	1	Луковит-Златна панега	18+532	СБ	Възстановяване бетоново покритие и хидроизолация.	бр.									1	85	85
12	22	1	Луковит-Златна панега	24+024	СБ	Възстановяване бетоново покритие и хидроизолация.	бр.									1	85	85
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №22:									120		140		220		170		170	820
ЖП ЛИНИЯ № 23: ЯСЕН-ЧЕРКВИЦА																		
1	23	1	Долна митрополия-Сомов	13+889		Инженерингово изпълнение за ремонт на кусинетния блок на устой 1 /ляво/, почистване	бр.			1	19							19
2	23	1	Долна митрополия-Сомов	24+751	СТ	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м									1800	72	72
3	23	1	Долна митрополия-Сомов	32+436	СТ	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м					600	23					23
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №23:									0		19		23		0		72	114
ЖП ЛИНИЯ № 24: СВИЩОВ-ЛЕВСКИ-ТРОЯН																		
1	.24.1	1	Ореш-Белене	0+169	СТ	Смяна на оловни плочи.	бр.			4	3							3
2	.24.1	1	Ореш-Белене	0+820	СТ	Ремонт на кусинетите и конусната облицовка.	бр.			2	2							2
3	24	1	РП Морава - Левски	44+621	СТ	Инженерингово изпълнение за укрепване на брегоукрепителни елементи в зоната на два	бр.					1	100					100
4	24	1	Дойренци-Ловеч север	83+623	СТ	Смяна на конструкция със стоманобетонова плоча	бр.							1	150			150
5	24	1	Ловеч север - Ловеч	90+912	СТ	Смяна на конструкция със стоманобетонова плоча	бр.			1	100							100
6	24	1	Ловеч - Троян	103+060	СБ	Ремонт на хидроизолацията около напречната фуга между конструкциите на двата отвор	бр.			1	10							10
7	24	1	Ловеч - Троян	107+895	СБ	Ремонт на хидроизолацията около напречната фуга между конструкциите на двата отвор	бр.	1	12									12
8	24		Ловеч - Троян	118+365	СБ	Ремонт на хидроизолацията по напречните фуги между конструкциите	М1					24	7					7
9	24	1	Ловеч- Троян	124+048	СТ	Ремонт на хидроизолацията	кв.м	160	32									32
10	**24**	**1**	**Ловеч-Троян**	**125+842**	**СБ**	**Ремонт на хидроизолацията**	**кв.м**									**270**	**54**	**54**
11	24	1	Ловеч-Троян	127+540	СБ	Ремонт на хидроизолацията	кв.м									180	36	36
12	24	1	РП Морава - Левски	44+621	СТ	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м	1100	40									40
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №24:									84		115		107		150		90	546

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД (Държавната граница със СР Югославия)-СОФИЯ-ПЛОВДИВ-ДИМИТРОВГРАД-СВИЛЕНГРАД (Държавните граници с република Гърция и Република Турция)																		
А) УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ																		
ЖП ЛИНИЯ № 26: ШУМЕН-КОМУНАРИ;																		
1			Шумен-Смядово	14+443	СТ	Смяна на мостова конструкция.	бр.							1	500			500
2			Шумен-Смядово	17+004	СТ	Песъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м					2400	130					130
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №26:									0		0		130		500		0	630
ЖП ЛИНИЯ № 28: РАЗДЕЛНА-КАРДАМ																		
1	28		Вълчи дол- Добрич	63+850	СБ	Габаритна рамка на път II-97- Добрич / ГР 2014	бр.					2	50					50
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №28:									0		0	2	50		0		0	50
.ЖПЛИНИЯ №2 И ОТКЛОНЕНИЯТА-Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии							бр.		40		40		40		40		40	200
ВСИЧКО ЗА ЖПЛИНИЯ №2 И ОТКЛОНЕНИЯТА:									699		857		1132		1445		894	5027
ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ТУЛОВО-ДЪБОВО-ЗИМНИЦА и КАРНОБАТ-КОМУНАРИ-СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА																		
4	3	1	Антон-Копривщица	94+523	СБ	Възстановяване на хидроизолация и саниране свод (Хидроизолация-420 м2; Саниране н	кв.м			420	100							100
5	3		Антон-Копривщица	92+578		Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни фуги - Хидроизолация 35 м2; Нап	кв.м					35	7					7
6	3		Антон-Копривщица	93+481		Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни фуги -Хидроизолация 70 м2; Напр	кв.м					70	12					12
7	3		Столник-Саранци	43+600		Възстановяване на хидроизолация и саниране на конструкция	кв.м	30	8									8
8	3		Стряма-Клисура	114+178		Саниране на стоманобетонова конструкция и възстановяване на хидроизолацията - Хид	кв.м	540	120									120
10	3		Столник-Саранци	37+375		Проект и възстановяване конус и опората на мост.	кв. м							1	300			300
11	**3**		**Световрачане-Кремиков**	**7+830**		**Замяна мостови к-ци от стоманена на стоманобетонова.**	**бр.**			**1**	**250**							**250**
12	3		Световрачане-Кремиковци	8+010		Замяна мостови к-ци от стоманена на стоманобетонова.	бр.					1	250					250
13	3		Столник-Саранци	28+305		Възстановяване антникороз. Покритие.										1200	50	50
15	3		Твърдица-Шивачево	254+573	СТ	Боядисване.	кв.м									600	34	34
18	3		Твърдица-Шивачево	266+133	СТ	Смяна оловни плочи.	БР					4	3					3
19						Боядисване.	кв.м					130	8					8
26	3		Габарево-Сахране	188+094	СБ	Хидроизолация.	кв.м							80	12			12
28	3		Дъбово-Николаево	230+250	СБ	Хидроизолация.	кв.м			200	30							30
29	3		Черганово-Тулово	218+756	СТ	Боядисване.	кв.м							200	12			12
30	3		Николаево-Гурково	243+348	СТ	Боядисване.	кв.м					1000	57					57
31	3		Чумерна-Гавраилово	276+857	СБ	Хидроизолация.	кв.м							80	12			12
34	3		Сопот-Карлово	148+668	СТ	Боядисване.	кв.м			130	7,5							7,5
35	3	1	Ботев-Свежен	156+408	СБ	Инженерингово изпълнение за възстановяване на повредена бетонова предпазна стена	бр.					1	50					50
	3	1	Тулово - Дъбово	224+665	СБ	Хидроизолация.	кв.м					45	7					7
	3	1	Тулово - Дъбово	227+000	СБ	Хидроизолация.	КВ.М					35	6					6
	3		Дъбово - Гурково	235+814	СБ	Хидроизолация.	кв.м			90	14							14
	3		Чумерна-Гавраилово	270+900	СБ	Хидроизолация.	кв.м									250	37	37

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД (Държавната граница със СР Югославия)-СОФИЯ-ПЛОВДИВ-ДИМИТРОВГРАД-СВИЛЕНГРАД (Държавните граници с република Гърция и Република Турция)																		
А) УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ																		
	3		Черганово - Тулово	218+756	СТ	Боядисване.	кв.м							200	12			12
37	3					Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманен мост на км 215+565 в междуг	кв.м	350	20									20
39	3	1	Дъскотна-Търнак	59+263	СБ	Габаритна рамка на Айтоски проход път III-208. ГР 2015	бр.			2	50							50
40	3	1	Комунари	82+758	СБ	Ремонт на хидроизолацията. ГР 2015	кв.м									180	27	27
41	3	2	Комунари-Дългопол	86+100	СБ	Ремонт на хидроизолацията. ГР2009,2015	кв.м			800	120							120
14	3		ЖП ЛИНИЯ №3			Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.	бр	5	50	5	50	5	50	5	50	5	50	250
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3:									198		621,5		450		398		198	1865,5
ЖПЛИНИЯ № 31: СВЕТОВРАЧЕНЕ-КУРИЛО																		
1	31		Курило-Световрачане	2+340		Проектиране и изпълнение на 2 бр. габаритни рамки, и ремонт на връхна конструкция	бр.	1	92									92
3	**31**		**Курило-Световрачане**	**2+500**		**Възстановяване на антикорозионно покритие на мост км 2+500 в междугарието Кур**	**кв.м**									**5000**	**200**	**200**
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №31:									92		0		0		0		200	292
ЖПЛИНИЯ №3 И ОТКЛОНЕНИЯТА-Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии							бр.		60		60		60		60		60	300
ВСИЧКО ЗА ЖПЛИНИЯ №3 И ОТКЛОНЕНИЯТА:									**350**		**682**		**510**		**458**		**458**	**2 458**
ЖПЛИНИЯ № 4: РУСЕ (Държавна граница с република Румъния)-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-ДЪБОВО и ТУЛОВО-СТАРА ЗАГОРА и МИХАЙЛОВО-ДИМИТРОВГРАД-ПОДКОВА																		
1	4	-	Момчилград-Подкова	101+951	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	600	34									34
2	4	-	Хасково-Книжовник	24+104	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	340	19,5									19,5
3			Хасково-Книжовник	39+606	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м					250	14					14
4	**4**	**-**	**Момчилград-Подкова**	**102+344**	**СБ**	**Възстановяване на отводнителите.**	**кв.м**					**12**	**2**					**2**
5						Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м					420	63					63
6	**4**	**-**	**Хасково-Книжовник**	**40+985**	**СТ**	**Възстановяване на антикорозионно покритие.**	**кв.м**			**330**	**19**							**19**
7	4	-	Хасково-Книжовник	43+409	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м			300	17							17
8	**4**	**-**	**Момчилград-Подкова**	**104+163**	**СБ**	**Възстановяване на отводнителите.**	**кв.м**							**15**	**3**			**3**
9						**Възстановяване на хидроизолацията**	**кв.м**							**1000**	**150**			**150**
10	**4**	**-**	**Момчилград-Подкова**	**100+124**	**СТ**	**Възстановяване на антикорозионно покритие.**	**кв.м**			**250**	**14**							**14**
11	**4**	**-**	**Момчилград-Подкова**	**95+928**	**СБ**	**Възстановяване на отводнителите.**	**кв.м**									**14**	**3**	**3**
12						**Възстановяване на хидроизолацията**	**кв.м**									**1060**	**160**	**160**
13	**4**	**-**	**Михайлово-Меричлери**	**13+574**	**СБ**	**Възстановяване на отводнителите.**	**кв.м**							**6**	**1**			**1**
14						**Възстановяване на хидроизолацията**	**кв.м**							**400**	**60**			**60**
15	**4**	**-**	**Михайлово-Меричлери**	**2+830**	**СБ**	**Възстановяване на отводнителите.**	**кв.м**					**4**	**1**					**1**
16						**Възстановяване на хидроизолацията**	**кв.м**					**200**	**30**					**30**
17	4	-	Перперек-Кърджали	69+712	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м	26	5									5
18						Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м	2060	310									310
19	4	-	Хасково-Книжовник	13+770	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м							4	1			1
20						Възстановяване на хидроизолацията	кв.м							100	15			15
21	4	-	Момчилград-Подкова	108+515	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м									2	1	1
22						Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м									240	36	36
23	4	-	Кърджали - Момчилград	88+532	СБ	Възстановяване на отводнителите.	бр.			24	12							12

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД (Държавната граница със СР Югославия)-СОФИЯ-ПЛОВДИВ-ДИМИТРОВГРАД-СВИЛЕНГРАД (Държавните граници с република Гърция и Република Турция)																		
А) УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ																		
24						Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м			850	127,5							
25	4		Русе-запад-РП"Доростол"	7+505	СТ	Направа 2 бр. предпазни габаритни рамки (от Ген. Ревизия 1998г.).	бр							2	60			127,5
26	4		Русе-запад-РП"Доростол"	7+505		Фугиране на облицовката и отводняване на водите от шосето край устоите.	кв.м							60	5			60
27	4		Русе Р-Русе	6+820, 7+602, 8+646		Ремонт оголена армировка по главните греди на СтБ мостове чрез саниране	кв.м			250	20							5
28	4		Русе Р-Русе	6+820, 7+602, 8+646		Ремонт на хидроизолацията	кв.м					400	210					20
29	4		Бяла-Полски Тръмбеш	82+362		Ремонт крилата и радието при изтичалото на сводов водосток със светъл отвор 3 м.	куб.м					10	3					210
30	4		Моруница-Бяла	75+385	СТ	Ревонт радието и свода на каменен водосток със светъл отвор 3м.	куб.м							10	3			3
31	4		Русе-Долапите	12+849	СТ	Ремонт слаби нитове и спукани елементи	бр	10	10									3
32	4		Моруница-Бяла	75+085	СТ	Ремонт на облицовката на устоите по конусите.	бр	1	6									10
33	4		Моруница-Бяла	75+085	СТ	Ремонт дефектни нитове и спукани елементи	бр	10	8									6
34	4	1	Соколово-Дряново	157+044	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м											8
35	4	1	Дряново-Царева ливада	158+970	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м											0
36	4	1	Смв-Втн	133+046	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м			1100	33							0
37	4	1	Пкр-Ят	107+950	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м	3000	90									33
38	4	1	Втн-Дл	139+055	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м					2000	60					90
39	4	1	Дебелец-Соколово	146+762	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м									1300	52	60
40	4	1	Дряново-Царева ливада	160+142	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м									700	28	52
41	4		ЖП ЛИНИЯ №4			Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.	бр									5	50	28
42	4,42		ЖП ЛИНИЯ №4 1 № 2			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		60		60		60		60		60	50
	ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №4:								542,5		302,5		443		358		390	300
																		2036
II. ДУНАВ МОСТ РУСЕ-ГЮРГЕВО																		
1			Русе разпр-Гюргево			Общи ремонтни работи.	бр.			1	5	1	5	1	5	1	5	20
2			Русе разпр-Гюргево			Ремонтни работи по антикорозионното покритие.	кв.м			4000	200	4000	200	4000	200	4000	200	800
3			Русе разпр-Гюргево			Подмяна на съществуващото "К" скрепление с еластично такова. (между опори 19 и 25)	бр					7400	40					40
4			**Русе разпр-Гюргево**			**Саниране бетоновите повърхности на опорите.**	**кв.м**	**1 250**	**264**	**1 200**	**260**	**1 200**	**260**	**1 200**	**260**	**1 200**	**260**	**1 304**
5			Русе разпр-Гюргево			Подмяна улуци на отводнителната система на пътната настилка между опори 25 и 37.	м	720	35									35
6			Русе разпр-Гюргево			Опитни участъци от метални траверси (доставка и монтаж).	бр							60	60			60
7			Русе разпр-Гюргево			Анализ на геодезическите и тензометрични измервания на металните греди под шосето,	бр									1	20	20
8			Русе разпр-Гюргево			Изготвяне на експертиза за влиянието върху сигурноста на съоръжението, при вертикал	бр									1	5	5
9			**Русе разпр-Гюргево**			**Измерване огъването и провисването на носещите греди на пътната част на полета**	**бр**			**1**	**24**	**1**	**24**			**1**	**24**	**72**
10			**Русе разпр-Гюргево**			**Наблюдение и контрол на пукнатините в камерите на опора 37 (устой) при високи**	**бр**			**1**	**24**			**1**	**24**			**48**
11			Русе разпр-Гюргево			Прецизна нивелация на лагерните площадки на опорите под непрекъснатите греди от оп	бр			1	24			1	24			48
12			Русе разпр-Гюргево			Геодезически измервания на опорите между оп. 19 и 37 при високи и ниски води.	бр	1	24	1	24	1	24	1	24	1	24	120
13			**Русе разпр-Гюргево**			**Контролна проверка на плановата геодезическа основа на Дунав мост в т.ч. и чрез**	**бр**	**1**	**24**			**1**	**24**			**1**	**24**	**72**
ОБЩО ЗА ДУНАВ МОСТ:									347		561		577		597		562	2644
ЖП ЛИНИЯ № 5: СОФИЯ-ВЛАДАЯ-РАДОМИР-ДУПНИЦА-КУЛАТА																		
1	5		Перник разпределителна-I	31+720	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м					1500	60					60
2	5	1	Перник-Кракра	33+628	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м									900	22	22
3	5	2	Батановци-Радомир	45+850	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м			1000	40							40
4	5	1	Дяково-Дупница	86+468	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м			900	36							36
5	5	1	Долни раковец-Гълъбник	62+903	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м					1000	40					40
6	5	1	Дупница-Бобошево	102+636	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м							600	24			24
7	5		Дяково-Дупница	89+289	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м	900	36									36
8	5	1	Батановци-Радомир	41+836	СБ	Ремонт, направа хидроизолация	кв.м			30	7							7
9	5	1	Долни Раковец-Гълъбник	58+800	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м			600	24							24
10	5		Благоевград-Симитли	123+494	СБ	Възстановяване на хидроизолация, ремонт на напречни фуги и саниране - Хидроизолаци	кв.м					160	33					33
11	5		Благоевград-Симитли	128+588	СБ	Възстановяване на хидроизолация, ремонт на напречни фуги и саниране -Хидроизолаци	кв.м	30	10									10

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД (Държавната граница със СР Югославия)-СОФИЯ-ПЛОВДИВ-ДИМИТРОВГРАД-СВИЛЕНГРАД (Държавните граници с република Гърция и Република Турция)																		
А) УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ																		
12	5		Батановци -Радомир	42+ 456		Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни фуги -Хидроизолация 30 м2; Напр	кв.м	30	10									10
13	5,6					1. Мост км 39+140 междугарие Кракра-Батановци; 2. Мост на км 41+836 междугарие Батановци-Р		4	20	18	85	4	20	4	20			145
14	5		Кресна-Струмяни	169+380		Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманена мостова конструкция на км 1	кв.м	400	30									30
15	5					Остраняване неизправности от Ген.ревизия			10		10		10		10		10	50
16			ЖП ЛИНИЯ №5, 51 и 52			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		60		60		60		60		60	300
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №5:									176		262		223		114		92	867
ЖП ЛИНИЯ № 52: ГЕНЕРАЛ ТОДОРОВ-ПЕТРИЧ																		
1	52	1	Генерал Тодоров-Петрич	0+804	СТ	Отстраняване на дефекти		4	20	18	85	1	20	1	20			145
2			Генерал Тодоров-Петрич	0+804	СТ	Изграждане бетонов праг за предпазване на опорите от подмиване.		1	700									700
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №52:									720		85		20		20		0	845
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №5 И ОТКЛОНЕНИЯТА:									896		347		243		134		92	1712
ЖП ЛИНИЯ № 6: ВОЛУЯК-РАЗМЕННА-БАТАНОВЦИ и РАДОМИР-ГЮЕШЕВО (Държавна граница с Република Македония)																		
1	6	1	Кюстендил-Гюешево	54+903	СБ	Ремонт, направа хидроизолация.	кв.м					30	7					7
2	6	1	Кюстендил-Гюешево	66+448	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м							1500	38			38
3	6	1	Ръждавица-Копиловци	42+427	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м			1500	60							60
4	5,6					1. Мост км 66+448 междугарие Кюстендил-Гюешево;2. Мост км 77+957 междугарие Кюстендил-Г		4	20	18	85	4	20	4	20			145
5	6		Земен-Раждавица	39+346		Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманена мостова конструкция	кв.м	1200	48									48
6	6		ЖП ЛИНИЯ № 6			Остраняване неизправности от Ген.ревизия.			10		10		10		10		10	50
7	6		ЖП ЛИНИЯ №6			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		30		30		30		30		30	150
	ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №6:								108		185		67		98		40	498
ЖП ЛИНИЯ № 7: МЕЗДРА ЮГ-РУСКА БЯЛА и МЕЗДРА-ВИДИН (държавна граница с Република Румъния)																		
1	7		Мездра юг-Руска бяла	0+879	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м	30	6									6
2	7		Мездра юг-Руска бяла	2+135	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м	25	5									5
3	7		Мездра-Руска бяла	2+135	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м	30	6									6
4	7		Мездра-Руска бяла	1+047	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м	25	5									5
5	7		Враца-Бели извор	27+135	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м			30	6							6
6	7		Враца-Бели извор	28+133	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м			36	7							7
7	7		Срацимир-Видбол	168+069	СБ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м			300	12							12
8	7					1. Мост на км. 94+830 в междугарието Брусарци-Дреновец;2. Мост на км. 96+385 в межд	бр.	1	10	1	10			1	10			30
9	7					Възстановяване на антикорозионното покритие на стоманен мост на км.94+830 в между	кв.м									800	32	32
10	7		Видбол-Видин	171+375	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м							300	15			15
11	7		Медковец-Брусарци	86+960	СТ	Смяна мет. конструкция със стоманобетонна	М1					3	50					50
7			ЖП ЛИНИЯ №7, 71, 72			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		30		30		30		30		30	150
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №7:									62		65		80		55		62	324
ЖП ЛИНИЯ № 71: БОЙЧИНОВЦИ-БЕРКОВИЦА																		
1	71		Монтана - Берковица	30+178	СТ	Възстановяне на антикорозионното покритие	кв.м			1200	48							48
2	71		Монтана - Берковица	33+625	СТ	Възстановяне на антикорозионното покритие	кв.м					650	24					24
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №71:									0		48		24		0		0	72
ЖП ЛИНИЯ № 72: БРУСАРЦИ-ЛОМ																		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД (Държавната граница със СР Югославия)-СОФИЯ-ПЛОВДИВ-ДИМИТРОВГРАД-СВИЛЕНГРАД (Държавните граници с република Гърция и Република Турция)																		
А) УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ																		
1	72		Брусарци - Сталиниска мах	6+612	СБ	Ремонт на гардбаластова стена; Корекция на речното корито; Ремонт кусинетен стълб №	бр.			1	100							100
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №72:									0		100		0		0	0	0	100
																		0
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №7 И ОТКЛОНЕНИЯТА:									62		213		104		55		62	496
ЖП ЛИНИЯ № 8: ПЛОВДИВ-ФИЛИПОВО-СКУТАРЕ и ПЛОВДИВ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА-ИЗТОК-СТАРА ЗАГОРА-ЗИМНИЦА-КАРНАБАТ-БУРГАС																		
1	8		Филипово - Скутаре	9+056	СТ	Пясъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м			500	28,5							28,5
2	8	1	Черна гора-Чирпан	50+180	СТ	Пясъкоструене, боядисване и замяна на дефектни ламели и нитове.	кв.м			600	48							48
3	8	1и2	гара Стара Загора	105+360	СБ +СТ	Пясъкоструене и боядисване на стоманените носещи греди и цялостно саниране на стъл	кв.м			250	20							20
4	8		Свобода-Михайлово	78+369	СБ	Ремонт на хидроизолацията 80 кв.м и цялостно саниране 100 кв.м	кв.м					180	30					30
5	8		Калояновец - Стара Загора	105+360		Хидроизолация, саниране на бетоновото покритие и фуги на мост на км 105+360 в меж	кв.м			200	45							45
6	8		Калояновец - Стара Загора	99+910		-Инженерингово изпълнение за възстановяване облицовка на конуси на водосток на км 9	бр			1	14							14
7	4,8					1. Мост км 42+089 междугарие Белозем-Оризово. 2. Мост км. 50+180 междугарие Ч. Гора-Чирпан. 3. Мост км. 152				1	5	2	20	1	5	1	5	35
8	8		Черна гора-Чирпан			Възстановяване на антикорозионното покритие на стоманен мост на км.50+180 в между	кв.м			600	24							24
9	8		Белозем - Оризово			Възстановяване на антикорозионното покритие на стоманен мост на км.42+089 в между	кв.м					170	7					7
10	8		Калояновец - Стара Загора			Възстановяване на антикорозионно покритие на мост на км 105+360 в междугарието Ка	кв.м			400	23							23
11	8		Айтос-Българово			Възстановяване 290 м2 хидроизолация на мост на км 276+133 в гара Дружба и на 100 м2	кв.м	390	65									65
12	**8**		**Ямбол - Завой**	**рингово изпълнение за направа нов водосток км 184+426 в междугарието Ямбол-Завой по 8-ма жп линия.**			**БР.**		**1**	**60**								**60**
13	8		Ямбол - Завой			Инженерингово изпълнение за направа стоманобетонов кожух на опората на стоманен м	Бр съорж.			1	30							30
14	**8**		**Черноград -Айтос**			**Възстановяване на хидроизолация на мост на км 254+376 в междугарието Черногра**	**кв.м**	**100**	**20**									**20**
15			ЖП ЛИНИЯ № 8, 81, 82, 83			Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.	бр		30		30		30		30		50	170
16			ЖП ЛИНИЯ № 8, 81, 82, 83			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		60		60		60		60		60	300
						ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №8:			175		387,5		147		95		115	919,5
ЖП ЛИНИЯ № 81: ФИЛИПОВО-ПАНАГЮРИЩЕ																		
	81		Съединение - Панагюрище	70+789	СТ	Пясъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м			50	3							3
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №81:											3							3
ЖП ЛИНИЯ № 82: ФИЛИПОВО-КАРЛОВО																		
14	82		Баня-Карлово	59+627	СТ	Боядисване.	кв.м			220	13							13
	82		Калояново - Долна Махал	20+315	СБ	Хидроизолация	кв.м									40	6	6
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №82:									0		13		0		0		6	19
ЖП ЛИНИЯ № 83: НОВА ЗАГОРА-СИМЕОНОВГРАД																		
1	83		Симеоновград-Гълъбово	8+698	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията.	кв.м	200	12									12
2	83		Любеново пред-Раднево	25+462	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м			50	7,5							7,5
4	83		Любеново пред-Раднево	26+006	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м					50	7,5					7,5
5	83		Любеново пред-Раднево	30+313	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м					80	12					12

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД (Държавната граница със СР Югославия)-СОФИЯ-ПЛОВДИВ-ДИМИТРОВГРАД-СВИЛЕНГРАД (Държавните граници с република Гърция и Република Турция)																		
А) УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ																		
6	83		Любеново пред-Раднево	35+525	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м							80	12			12
7	83		Любеново пред-Раднево	36+383	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията.	кв.м							350	20			20
8	83		Раднево-Нова Загора	45+825	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията. Възстановяване на пешеходни пътеки	кв.м									150	10	10
9	83		Раднево-Нова Загора	60+680	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията. Възстановяване на пешеходни пътеки	кв.м			150	10							10
10	83		Симеоновград - Гълъбово	0+690	СБ	Възстановяване на отводнителите	бр.	14	7									7
11	83		Симеоновград - Гълъбово			Торкет на мостовата конструкция и стълбовете	кв.м	8200	980									980
12	83		Симеоновград - Гълъбово			Възстановяване на хидроизолацията	кв.м	1300	195									195
13	83		Симеоновград - Гълъбово	3+272	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкциятя	кв.м			50	3							3
14	83		Симеоновград - Гълъбово			Смяна оловни плочи	бр.			4	5							5
15	83		Симеоновград - Гълъбово	12+731	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкциятя	кв.м			40	3							3
16	83		Симеоновград - Гълъбово			Смяна оловни плочи	бр.			4	5							5
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №83:									1194		33,5		19,5		32		10	1289
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №8 И ОТКЛОНЕНИЯТА:									1369		437		166,5		127		131	2230,5
ЖП ЛИНИЯ №9: РУСЕ-КАСПИЧАН																		
1	9		гара Ветово	34+140	СтБ	Ремонт на хидроизолацията на стоманобетонов мост от Генерална ревизия 2008г.	кв.м							200	104			104
2	9		гара Разград	66+111	СтБ	Ремонт на хидроизолацията на стоманобетонов мост от Генерална ревизия 2008г.	кв.м					200	104					104
3	9		гара Разград	66+111	СтБ	Саниране на бетоново покритие на крайните греди на мост на км 66+111 в гара Разград	кв.м			100	12							12
4	9		гара Самуил	89+290	СтБ	Възстановяване на хидроизолацията на стоманобетонов мост на км.89+290 в гара Самуи	кв.м					80	50					50
5			ЖП ЛИНИЯ № 9, 91			Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.	бр		30		30		30		30		50	170
6			ЖП ЛИНИЯ № 9, 91			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		60		60		60		60		60	300
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №9:									90		102		244		194		110	740
ЖП ЛИНИЯ №91: САМУИЛ-СИЛИСТРА																		
1	91		Исперих-Дулово			Частичен ремонт и фугиране радиета на водостоци на км 31+655, 32+126 и 35+070.	бр			3	10							10
2	**91**		**Дулово-Алфатар**	**86+545**	**СтБ**	**Ремонт на лагерите на рамковиден стб мост със светъл отвор 19,5 м.**	**бр**	**2**	**6**									**6**
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №91:									6		10		0		0		0	16
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №9 И ОТКЛОНЕНИЯТА:									96		112		244		194		110	756
																		0
																		0
ОБЩО ЗА НКЖИ:									4848,5	0	3983	0	3729	0	3684	0	3048	19292
						било			9265		5682		6623		3798		1179	26547

ПРОГРАМА
за ремонт на ТУНЕЛИТЕ ПО ОСНОВНИТЕ ЖП ЛИНИИ И ОТКЛОНЕНИЯТА от жп мрежата на НКЖИ за периода 2017 - 2021 год.

№ по ред	жп л-я	път №	Обща дължина (м)	ВИДОВЕ РЕМОНТНИ РАБОТИ	Ед. М	Общо к-во	2017 год.		2018 год.		2019 год.		2020 год.		2021 год.		ОБЩО Х. ЛВ.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
ЖП ЛИНИЯ № 16: СЕПТЕМВРИ - ДОБРИНИЩЕ																	
1	16		314	Ремонт хидроизолация тунел № 32 в междугарието Цветино - Аврамово	м1	270			120	30	100	25	50	13			68
Всичко ЖП ЛИНИЯ № 16: СЕПТЕМВРИ - ДОБРИНИЩЕ:								**0**		**30**		**25**		**13**		**0**	**68**
ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА																	
1	2	1+2	323	Изграждане "вторична" облицовка и хидроизолация на тунел № 23 в междугарието Кунино - Червен Бряг	М1	320							160	3 000	160	3 000	6 000
Всичко ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА								**0**		**0**		**0**		**3000**		**3000**	**6 000**
ЖП ЛИНИЯ № 24: ЛОВЕЧ-ТРОЯН																	
1	24		348	Заздравяване на пиедритите на тунел № 1 в междугарието Ловеч-Троян	М2	1 150			575	230	575	230					460
2	24		70	Изграждане на облицовка от армиран торкрет в тунел № 2А в междугарието Ловеч-Троян	М2	850							425	170	425	170	340
3	24		316	Изграждане на облицовка от армиран торкрет в тунел № 3 в междугарието Ловеч-Троян	М2	850							425	170	425	170	340
Всичко ЖП ЛИНИЯ № 24: ЛОВЕЧ-ТРОЯН:							**0**	**0**		**230**		**230**		**340**		**340**	**1 140**
ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ТУЛОВО-ДЪБОВО-ЗИМНИЦА и КОМУНАРИ-СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА																	
1	3*		5 812	Етап 2 основен ремонт на тунел № 7 - железен път, усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, осветление, вентилаця, пожарообезопасяване, надзор	М1	5 812	1 938	12 800	1 938	12 800	1 936	12 800					38 400

2	3*		1 850	Етап 2 основен ремонт на тунел № 9 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, осветление, вентилаця, пожарообезопасяване, надзор	М1	1 850	1 850	0									0
3	3*		575	Етап 2 основен ремонт на тунели № 10 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, осветление, надзор	М1	575			575	0								0
4	3*		238	Етап 2 основен ремонт на тунели № 11 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, осветление, надзор	М1	238			238	0								0
5	3*		293	Етап 2 основен ремонт на тунели № 12 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, осветление, надзор	М1	293					293	0						0
6	3*		568	Етап 2 основен ремонт на тунели № 13 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, осветление, надзор	М1	568					568	0						0
7	3*		367	Етап 2 основен ремонт на тунели № 4, 5,6 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, надзор	М1	367							367	0				0
8	3*		500	Етап 2 основен ремонт на тунели №№ 1, 2, 8 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, надзор	М1	500									500	0		0
9	3		185	Облицоване на необлицованите кампади на тунел № 14 в междугарието Чумерна - Гавраилово и постигане на строителен габарит 1-СМ 2	М1	71	71	1 000										1 000
10	3		254	Тунел 1 Завет-Дъскотна – изграждане на подпорна стена към крилото на портал №2-ляво– H=2,00 m;L=3,00 m	м2	6			6	20								20
11	3		345	Тунел 2 Завет-Дъскотна – възстановяване на ел. осветителна система	м1	345					345	40						40
Всичко ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ТУЛОВО-ДЪБОВО-ЗИМНИЦА и КОМУНАРИ-СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА								**13800**		**12820**		**12840**		**0**		**0**	**39 460**
ЖП ЛИНИЯ № 4: РУСЕ (Държавна граница с Република Румъния) ГОРНА ОРЯХОВИЦА -ДЪБОВО и ТУЛОВО - СТАРА ЗАГОРА и МИХАЙЛОВО - ДИМИТРОВГРАД - ПОДКОВА																	

1	4		764	Обрушване и Укрепване на необлицовани Е89кампади в тунел № 11 в междугарие – Радевци - Кръстец	М2	7 200	720	288	720	288	1 440	576	1 440	576	1 440	576	2 304
2	4		671	Укрепване на 27 бр.кампади в тунел № 19 в междугарие – Радевци - Кръстец	М2	2 400	300	120	300	120	300	120	300	120	600	240	720
3	4		1 101	Пожарообезопасяване на тунел № 23 в междугарие Радунци-Дъбово при портал страна Радунци, осветление	М1	1 101	1 101	1 000									1 000
4	4		1 100	Ремонт железен път с изграждане на дънна плоча с L = 1100 м в тунел № 1 в междугарие Мост -Кърджали	М1	1 100			500	1 500	500	1 500					3 000
4				Пожарообезопасяване тунел № 1 в междугарие Мост - Кърджали при портал страна Мост, осветление	М1	1 100			1 100	1 000							1 000
4				Възстановяване на хидроизолацията на тунел № 1 Мост - Кърджали	М1	1 100			1 100	1 000							1 000
4				Възстановяване на отводнителната система на тунел № 1 Мост - Кърджали	М1	2 000			2 000	60							60
5	4		50	Удължаване нан подпорната стена в дясно по км на тунел № 1 при портал № 2 от км 57+915 до км 57+965 - 50 метра в междугарието Мост - Кърджали	М2	150					150	90					90
6	4		20	Проектиране и заздравяване на свод и портални стени на тунел № 1 при портал № 2 в междугарието Меричлери - Димитровград север	М2	300	300	1 200									1 200
7	4		60	Обрушване и укрепване на необлицован тунел № 5 в междугарието Момчилгрд - Подкова	М2	900							900	360			360
Всичко ЖП ЛИНИЯ № 4: РУСЕ (Държавна граница с Република Румъния) ГОРНА ОРЯХОВИЦА-ДЪБОВО и ТУЛОВО-СТАРА ЗАГОРА и МИХАЙЛОВО-ДИМИТРОВГРАД-ПОДКОВА:								**2608**		**3968**		**2286**		**1056**		**816**	**10 734**

1	всички			Отстраняване на дефекти от ген. ревизии без прекъсване на движението на влаковете.													
2	всички			Извършване на генерална ревизия и допълнителни технически експертизи по тунелите													
				ВСИЧКО ТУНЕЛИ НК ЖИ:				16 408		17 048		15 381		4 409		4 156	57 402

3* - Ремонтите на тунелите (и другите големи съоръжения) по 3-та железопътна линия, в участъка София-Карлово, ще се изпълняват в зависимост от прекъсванията за ремонтите по 1-ва жп линия, в участъка София-Пловдив. С абсолютен приоритет е ремонта на Тунел №7 "Козница".

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ПРОГРАМА

за укрепване на **"СЛАБИТЕ" МЕСТА ПО ЖП ЛИНИИТЕ** от мрежата на НКЖИ за периода **2017 - 2021 година**

№ по ред	междугарие	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2017 г.		2018 г.		2019 г.		2020 г.		2021 г.		ОБЩО Х. ЛВ.
						к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	
1	2	3	4	5	6	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	29
ЖП ЛИНИЯ № 16: СЕПТЕМВРИ - ДОБРИНИЩЕ																
1	Варвара - Долене	6+325	6+355	Мехазирано почистване на свлечена земна маса и извозване на депо	куб.м	400	4									4
2	Варвара - Долене	7+760	7+815	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м	600	14									14
3	Варвара - Долене	15+448	15+463	Направа подпорна джоб - стена	м			15	15							15
4	Долене - Костандово	21+465	21+475	Направа подпорна джоб - стена	м					10	10					10
5	Варвара - Долене	8+170	8+300	Почистване /оформяне/канавки и извозване земна маса	куб.м	30	2									2
6	Варвара - Долене	8+920	8+970	Почистване /оформяне/канавки и извозване земна маса	куб.м	15	1									1
7	Варвара - Долене	9+160	9+200	Обрушване изветрели скални маси	кв.м	1200	5									5
8	Варвара - Долене	13+460	13490	Обрушване изветрели скални маси	кв.м			900	4							4
9	Варвара - Долене	15+710	15+735	Обрушване изветрели скални маси	кв.м	625	2									2
10	Велинград - Цветино	47+780	47+815	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м			1050	23							23
11	Аврамово - Якоруда	79+450	79+515	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м	1700	36									36
12	Якоруда - Белица	97+500	97+600	Обрушване на изветрели скални маси	кв.м	2500	10									10
13	Якоруда - Белица	97+270	97+300	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м			800	17							17
14	Якоруда - Белица	97+350	97+370	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м					875	19					19
15	Якоруда - Белица	97+410	97+470	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м							1200	27			27
16	Якоруда - Белица	97+615	97+650	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м									875	19	19
17	Белица - Разлог	104+840	104+900	Обрушване на изветрели скални маси	кв.м									1200	5	5
18	Белица - Разлог	105+080	105+230	Обрушване на изветрели скални маси	кв.м			3000	11							11
19	Белица - Разлог	105+900	106+000	Обрушване на изветрели скални маси	кв.м					2000	8					8
20	Белица - Разлог	106+300	106+400	Обрушване на изветрели скални маси	кв.м							2000	8			8
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 16			**74**		**70**		**37**		**35**		**24**	**240**
ЖП ЛИНИЯ № 18: СТАМБОЛИЙСКИ - ПЕЩЕРА																
1	Стамболийски - Брацигово	8+100	8+150	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м			1000	24							24
2	Стамболийски - Брацигово	9+000	9+200	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м									1000	24	24
3	Стамболийски - Брацигово	21+100	21+300	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м					1000	24					24
4	Брацигово - Пещера	24+800	25+100	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м							1000	24			24
5	Брацигово - Пещера	25+500	25+800	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м	1000	24									24
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 18			**24**		**24**		**24**		**24**		**24**	**120**

ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ - ГОРНА ОРЯХОВИЦА - КАСПИЧАН - СИНДЕЛ - ВАРНА																
1	Реброво - Своге	28+050	28+150	Укрепване.	кв.м	150	85									85
2	Реброво - Своге п2	28+800	29+000	Обрушване, замрежаване.	кв.м	3 000	70									70
3	Реброво - Своге п2	30+350	30+450	Укрепване на свлачище - проектиране и изпълнение.	M^1							200	450			450
4	Реброво - Своге п2	32+000	32+030	Обрушване, замрежаване, укрепване.	кв.м									1 000	45	45
5	Своге - Бов, път 1	41+200	41+500	Обрушване, укрепване и замрежаване.	кв.м			1 500	40							40
6	гара Бов, път 1	42+250	42+270	Обрушване, пломби.	кв.м					2 000	30					30
7	Бов - Лакатник, п2	46+500	47+100	Обрушване и укрепване.	кв.м	2 000	40									40
8	Лакатник - Левище, път 1	51+800	52+300	Джоб стена.	М'									500	250	250
9	Лакатник - Левище, път 1	54+500	54+730	Обрушване и укрепване.	кв.м					3 000	60					60
10	Левище - Елисейна, път 1	59+800	60+100	Обрушване и укрепване.	кв.м							1 000	20			20
11	гара Лакатник, път 1	48+650	48+987	Надзиждане на подпорна стена - по проект.	М'	337	50							337	300	350
12	гара Бов, път 1	42+250	42+270	Обрушване, пломби.	кв.м			1000	10							10
13	Зверино-Елисейна, път 2	67+050	67+130	Надзиждане на подпорна стена - по проект./80 м х 0.60 и 320 м2 армиран торкрет бетон/	М'	80	100									100
14	Зверино-Елисейна, път 2	68+070	68+150	Надзиждане на подпорна стена - по проект./80 м х 0.60 и 320 м2 армиран торкрет бетон/	М'							80	100			100
15	Зверино - Ребърково, път 2	71+639	71+714	Обрушване и укрепване на откос.	кв.м			500	10							10
16	Зверино - Ребърково, п 1 и 2	76+216	76+420	Обрушване, пломби.	кв.м							2000	50			50
17	Зверино - Ребърково, п 1 и 2	77+525	77+870	Обрушване, пломби и анкери.	кв.м							2000	60			60
18	Ребърково - Мездра юг, п 2	71+700	71+765	Укрепване на откоса чрез подпорно съоръжение тип армиран насип	бр.	1	200									200
19	Попово - Дралфа - път 2	361+300	361+600	Укрепване откосите на изкоп.	M^1	300	2000									2 000
20	Дралфа - Търговище - п 1 и 2	372+800	373+200	Укрепване откосите на изкоп.	M^1					800	2400					2 400
21	Дралфа - Търговище - п 1 и 2	380+950	381+100	Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на слягащ насип.	M^1	150	200							150	600	800
22	Хан Крум - Шумен - п 1 и 2	425+600	426+300	Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на слягащ насип.	M^1			1 400	3200							3 200
23	Мътница - Каспичан - п 1 и 2	455+800	455+900	Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на слягащ насип.	M^1							200	500			500
24	Белослав - Езерово	527+400	528+400	Обрушване на оголени камъни, редовно почистване на канавките. Изграждане на канавка с коритообразни елемен тип ЛПС.	куб.м	20	6	20	6	20	6	20	6	20	6	30
				ОБЩО ЖП ЛИНИЯ №2:			**2 751**		**3 266**		**2 496**		**1 186**		**1 201**	**10 900**
ЖП ЛИНИЯ № 22: ЧЕРВЕН БРЯГ - ЗЛАТНА ПАНЕГА																
1	Луковит - Златна Панега	32+330	32+420	подпорна джоб стена	м					90	60					60
2	Луковит - Златна Панега	16+450	17+000	обрушване,замрежаване, оформяне канавки	м									1 510	300	300
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 22:			**0**		**0**		**60**		**0**		**300**	**360**
ЖП ЛИНИЯ № 24: СВИЩОВ - ЛЕВСКИ - ТРОЯН																
1	РП Морава - Левски	32+000	34+000	Изпълнение на проект за "Аварийно възстановяване и изграждане на отводнителни и укрепителни съоръжения	бр.			1	80							80
2	Ловеч - Троян	96+100	96+420	обрушване, замрежаване	кв.м	20000	400									400
3	Ловеч - Троян	106+500	107+800	обрушване, замрежаване	кв.м					10550	211					211
4	Ловеч - Троян	106+500	107+800	обрушване	кв.м							5580	112			112

5	Ловеч - Троян	98+950	99+000	обрушване, замрежаване	кв.м			500	10							10
6	Ловеч - Троян	105+900	106+200	обрушване, замрежаване	кв.м									3000	60	60
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №24:			**400**		**90**		**211**		**112**		**60**	**873**
ЖП ЛИНИЯ № 26: ШУМЕН-КОМУНАРИ																
1	Шумен-Смядово	4+900	5+100	Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на слягащ насип.	M^1			200	800							800
2	Шумен-Смядово	18+500	21+500	Направа на дренаж и постаяне на отводнителни канавки от дясно.	M^1					2000	1050					1 050
3	Смядово-Комунари	27+500	27+600	Обрушвеане и укрепване откосите на изкоп.	M^1							200	2000			2 000
4	Смядово-Комунари	30+150	30+200	Обрушвеане и укрепване откосите на изкоп.	M^1									100	1000	1 000
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №26:			**0**		**800**		**1 050**		**2 000**		**1 000**	**4 850**
ЖП ЛИНИЯ № 28: РАЗДЕЛНА - ДОБРИЧ - КАРДАМ ГРАНИЦА																
1	Добрич - Добрич север	68+200	68+500	Укрепване на слабо място.	бр.	1	400	1								400
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №28:			**400**		**0**		**0**		**0**		**0**	**400**
ЖП ЛИНИЯ № 3: ИЛИЯНЦИ -КАРЛОВО - ТУЛОВО - ДЪБОВО - ЗИМНИЦА и КАРНОБАТ - КОМУНАРИ - СИНДЕЛ - ВАРНА ФЕРИБОТНА																
1	Макоцево - Долно Камарци	52+220	53+200	Изграждане на укрепителни съоръжения	бр			10	13 000							13 000
2	Бтв - Свж	157+950	158+050	Обрушване.	кв.м			500	5	500	5	500	5	500	5	20
3				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			5		5		5		5		0
4	Бтв - Свж	158+150	158+260	Обрушване.	кв.м			500	1	500	5	500	5	500	5	16
5				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			5		5		5		5		0
6	Бтв - Свж	159+170	159+400	Обрушване.	кв.м			1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	40
7				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			10		10		10		10		0
8	Бтв - Свж	159+290	159+410	Обрушване.	кв.м			1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	40
9				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			5		5		5		5		0
10	Бтв - Свж	160+290	160+450	Обрушване.	кв.м			500	5	500	5	500	5	500	5	20
11				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			10		10		10		10		0
12	Бтв - Свж	160+290	160+500	Обрушване.	кв.м			500	5	500	5	500	5	500	5	20
13				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			10		10		10		10		0
14	Свж - Кф	163+100	163+280	Обрушване.	кв.м			600	6	600	6	600	6	600	6	24
15				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			10		10		10		10		0
16	Свж - Кф	163+400	163+650	Извозване скална маса и оформяне канавки.	кв.м			500	5	500	5	500	5	500	5	20
17				Обрушване.	куб.м			10		10		10		10		0
18	Свж - Кф	163+820	164+000	Извозване скална маса и оформяне канавки.	кв.м			1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	40
19				Обрушване.	куб.м			10		10		10		10		0
20	Свж - Кф	164+100	164+250	Извозване скална маса и оформяне канавки.	кв.м			1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	40
21				Обрушване.	куб.м			10		10		10		10		0
22	Свж - Кф	164+400	164+500	Извозване скална маса и оформяне канавки.	кв.м			500	5	500	5	500	5	500	5	20
23				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			5		5		5		5		0
24	Ведрово - Завет	38+500	38+550	Необходимост от баласт.	куб.м	30	2	30	2	30	2	30	2	30	2	10
25	Ведрово - Завет	38+700	38+800	Периодично почистване на канавка. Проектиране и изпълнение укрепване с "Тензар-мрежи" и залесяване.	куб.м	60	3	60	3	60	3	60	3	60	3	15
26	Дъскотна - Търнак	61+900	62+100	Ежемесечно обрушване на откриващи се скали и почистване на канавката.	куб.м	60	3	60	3	60	3	60	3	60	3	15

27	Дъскотна - Търнак	66+500	66+600	Обрушване на откриващи се скали.	куб.м	30	3	30	3	30	3	30	3	30	3	15
28	Дъскотна - Търнак	66+900	67+200	Ежемесечно обрушване на откриващи се скали.	куб.м	60	2	60	2	60	2	60	2	60	2	10
29	Комунари - Дългопол	85+700	85+900	Периодично почистване на канавка.	куб.м	20	2	20	2	20	2	20	2	20	2	10
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3:			**15**		**13 087**		**91**		**91**		**91**	**13 375**
ЖП ЛИНИЯ № 4 : РУСЕ - ПОДКОВА																
1	Борово - Моруница	63+900	64+000	Обрушване изветрели скални маси.	м							100	20			20
2	Крс - Рдц	201+590	201+700	Обрушване.	кв.м	300	4	300	4	300	4	300	4	300	4	20
3				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	5		5		5		5		5		0
4	Крс - Рдц	202+130	202+260	Обрушване.	кв.м	350	4	350	4	350	4	350	4	350	4	20
5				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	5		5		5		5		5		0
6	Крс - Рдц	203+100	203+200	Обрушване.	кв.м	300	4	300	4	300	4	300	4	300	4	20
7				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	5		5		5		5		5		0
8	Крс - Рдц	204+440	204+670	Обрушване.	кв.м	600	7	600	7	600	7	600	7	600	7	35
9				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	5		5		5		5		5		0
10	Крс - Рдц	207+730	207+900	Обрушване.	кв.м	1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	1 000	10	50
11				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	10		10		10		10		10		0
12	Крс - Рдц	210+480	210+600	Обрушване.	кв.м	500	5	500	5	500	5	500	5	500	5	25
13				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	5		5		5		5		5		0
14	Крс - Рдц	210+720	210+900	Обрушване.	кв.м	500	5	500	5	500	5	500	5	500	5	25
15				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	5		5		5		5		5		0
16	Рдц - Дбв	217+900	218+000	Обрушване.	кв.м	300	4	300	4	300	4	300	4	300	4	20
17				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	5		5		5		5		5		0
18	Рдц - Дбв	221+310	221+450	Обрушване.	кв.м	300	4	300	4	300	4	300	4	300	4	20
19				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	5		5		5		5		5		0
20	Рдц - Дбв	221+940	222+080	Обрушване.	кв.м	500	5	500	5	500	5	500	5	500	5	25
21				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	5		5		5		5		5		0
22	Рдц - Дбв	222+850	222+950	Обрушване.	кв.м	400	4	400	4	400	4	400	4	400	4	20
23				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	5		5		5		5		5		0
24	Рдц - Дбв	224+450	224+500	Обрушване.	кв.м	100	2	100	2	100	2	100	2	100	2	10
25				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м	2		2		2		2		2		0
26	Горна Оряховица - Самоводене	125+340	125+550	Стоманоторкрет.	кв.м							2 100	378			378
27	Гара Велико Търново	133+850	134+050	Стоманобетонова стена (пломба).	кв.м					1 200	1 440					1 440
28	Велико Търново - Дебелец	135+250	135+350	Полагане предпазни мрежи.	кв.м	1 200	23	1 200	23							46
29	Соколово - Дряново	149+010	149+070	Полагане предпазни мрежи.	кв.м							720	14			14
30	Соколово - Дряново	153+280	153+320	Полагане предпазни мрежи.	кв.м							800	17			17
31	Дряново - Царева ливада	161+660	161+760	Полагане предпазни мрежи.	кв.м							1 900	36			36
32	Царева ливада - Трявна	170+140	170+925	Полагане предпазни мрежи.	кв.м	2 580	50									50
33	Трявна - Плачковци	176+100	176+300	Стоманобетонова подпорна стена.	кв.м			200	360							360
34	Плачковци-Радевци	185+900	186+711	Укрепване с мрежи.	кв.м							8 100	729			729
35	Радевци - Кръстец	193+130	194+159	Укрепване с мрежи.	кв.м					4 200	380					380
36	Царева ливада - Габрово	0+000	17+000	Обрушване по опис.	кв.м					3 600	40					40
37	Горна Оряховица - Лясковец	4+000	4+200	Укрепване свлачище.	м									200	2 400	2 400
38	Велико Търново - Дебелец	139+200	139+300	Подпорна стена.	кв.м					300	360					360
39	Соколово - Дряново	147+210	147+315	Укрепване с мрежи.	кв.м			2 100	189							189
40	Дряново - Царева ливада	158+100	158+500	Облицоване предпазен канал.	кв.м							400	48			48

41	Царева ливада - Трявна	173+400	173+480	Укрепване с мрежи.	кв.м	1 920	173									173
42	Плачковци - Радевци	188+025	188+075	Полагане предпазни мрежи.	кв.м	600	15									15
43	Царева ливада - Габрово	0+000	17+000	Обрушване по опис.	кв.м	3 560	24					3 560	24			48
44	Соколово - Дряново	156+800	156+920	Стоманобетонна подпорна стена.	кв.м									360	648	648
45	Царева ливада - Трявна	175+100	175+350	Стоманобетонна подпорна стена.	кв.м											0
46	Радевци - Кръстец	195+150	195+275	Укрепване с мрежи.	кв.м											0
47	Царева ливада - Габрово	0+000	17+000	Обрушване по опис.	кв.м									3 560	24	24
48	Тлв - Зо	231+800	231+900	Обрушване.	кв.м			250		250		250		250		12
49				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			5	3	5	3	5	3	5	3	0
50	Тлв - Зо	235+000	235+050	Обрушване.	кв.м			200		200		200		200		12
51				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			2	3	2	3	2	3	2	3	0
52	Тлв - Зо	236+500	236+600	Обрушване.	кв.м			200	3	200	3	200	3	200	3	12
53				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			2		2		2		2		0
54	Зо - Сз	240+470	240+570	Обрушване.	кв.м			200	3	200	3	200	3	200	3	12
55				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			5		5		5		5		0
56	Зо - Сз	243+450	243+550	Джоб стена.	м			100	20							20
57	Зо - Сз	245+350	245+500	Обрушване.	кв.м			200	3	200	3	200	3	200	3	12
58				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			5		5		5		5		0
59	Зо - Сз	245+650	245+850	Обрушване.	кв.м			300	4	300	4	300	4	300	4	16
60				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			5		5		5		5		0
61	Зо - Сз	246+200	246+400	Обрушване.	кв.м			400	5	400	5	400	5	400	5	20
62				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			10		10		10		10		0
63	Зо - Сз	246+850	246+900	Обрушване.	кв.м			150	2	150	2	150	2	150	2	8
64				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			2		2		2		2		0
65	Чм - Гав	274+600	275+300	Обрушване.	кв.м			1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	80
66				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			10		10		10		10		0
67	Дмл - Баня	41+600	43+300	Обрушване.	кв.м			1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	80
68				Извозване скална маса и оформяне канавки.	куб.м			10		10		10		10		0
69	Михайлово - Меричлери	4+320	4+400	Доставка на баласт с хопер - дозатори	куб.м			35	1,4							1
				Механизирано уплатняване на баластовата призма с ТПМ	МС			1	2							2
70	Михайлово - Меричлери	4+730	4+930	Доставка на баласт с хопер - дозатори	куб.м			70	2,8							3
				Механизирано уплатняване на баластовата призма с ТПМ	МС			1	2							2
71	Михайлово - Меричлери	5+180	5+240	Доставка на баласт с хопер - дозатори	куб.м					35	1,4					1
				Механизирано уплатняване на баластовата призма с ТПМ	МС					1	2					2
72	Михайлово - Меричлери	5+780	5+950	Доставка на баласт с хопер - дозатори	куб.м					70	2,8					3
				Механизирано уплатняване на баластовата призма с ТПМ	МС					1	2					2
73	Михайлово - Меричлери	6+170	6+220	Доставка на баласт с хопер - дозатори	куб.м			35	1,4							1
				Механизирано уплатняване на баластовата призма с ТПМ	МС			1	2							2
74	Михайлово - Меричлери	6+450	6+500	Доставка на баласт с хопер - дозатори	куб.м			35	1,4							1
				Механизирано уплатняване на баластовата призма с ТПМ	МС			1	2							2
				Доставка на баласт с хопер - дозатори	куб.м			70	2,8							3

75	Михайлово - Меричлери	8+700	8+725	Механизирано уплатняване на баластовата призма с ТПМ	МС			1	2							2
76	Михайлово - Меричлери	12+730	12+950	Доставка на баласт с хопер - дозатори	куб.м			70	2,8							3
				Механизирано уплатняване на баластовата призма с ТПМ	МС			1	2							2
73	Михайлово - Меричлери	13+600	13+700	Механизирано уплатняване на баластовата призма с ТПМ	МС			1	2							2
74	Михайлово - Меричлери	15+000	15+100	Доставка на баласт с хопер - дозатори	куб.м			35	1,4							1
75	Меричлери - Димитровград север	20+050	20+100	Доставка на баласт с хопер - дозатори	куб.м					35	1,4					1
76	Меричлери - Димитровград север	20+750	20+950	Доставка на баласт с хопер - дозатори	куб.м			70	2,8							3
77	Меричлери - Димитровград север	21+500	21+600	Доставка на баласт с хопер - дозатори	куб.м			35	1,4							1
78	Меричлери - Димитровград север	22+650	22+820	Доставка на баласт с хопер - дозатори	куб.м			70	2,8							3
				Механизирано уплатняване на баластовата призма с ТПМ	МС			1	2							2
79	Хасково - Книжовник	30+270	30+310	Направа на прорези вляво по километража - 5 броя.	м			40	32							32
80	Момчилград - Подкова	115+930	116+250	Обрушване вляво по километража и извозване скална	кв м			4 520	45							45
81	Момчилград - Подкова	116+050	116+200	Замрежване н а скални откоси	кв.м			4 500	90							90
82	Момчилград - Подкова	116+160	116+250	Възстановяване на гардбаластова стрена.	м			90	27							27
83	Момчилград - Подкова	116+160	116+250	мех. Почистване на отводнителен канал.	м			90	28	90	28					56
84	Момчилград - Подкова	115+930	116+250	Изграждане на 4 броя водостоци за отвеждане на скални маси.	бр.			4	240							240
85	Мост - Кърджали	63+000	63+220	Обрушване вляво,извозване скална маса и замрежване в ляво и вдясно по километража.	кв м					3 300	76					76
86	Мост - Кърджали	63+330	63+380	Обрушване вляво по километража, замрежване и извозване скална маса	кв м					500	12					12
87	Мост - Кърджали	63+425	63+475	Обрушване вляво по километража, замрежване и извозване скална маса	кв м					400	10					10
88	Мост - Кърджали	69+820	69+880	Обрушване,извозване скална маса вляво и вдясно по километража.	кв м					1 090	25					25
89	Мост - Кърджали	70+000	70+200	Обрушване, извозване скална маса и заммрежване вдясно по километража.	кв м					2 000	50					50
90	Мост - Кърджали	70+370	70+450	Обрушване, извозване скална маса и заммрежване вляво и вдясно по километража.	кв м					880	18					18
91	Мост - Кърджали	71+100	71+300	Обрушване, извозване скална маса и заммрежване вляво и вдясно по километража.	кв м					6 000	140					140
92	Хасково - Книжовник	29+180	29+230	Направа на прорези вляво по километража - 5 броя.	м					50	40					40
93	Хасково - Мост	29+500	29+550	Направа на прорези вляво и вдясно по километража - 10 броя.	м							100	80			80
94	Хасково - Мост	39+990	40+050	Проектиране и заздравяване на слабо място	м									60	90	90
95	Мост - Кърджали	65+500	65+525	Обрушване, извозване скална маса вляво по километража.	кв м							250	3			3
96	Мост - Кърджали	65+550	65+570	Обрушване, извозване скална маса вляво по километража.	кв м							160	2			2
97	Мост - Кърджали	65+625	65+740	Обрушване, извозване скална маса вляво по километража.	кв м							460	5			5

98	Мост - Кърджали	65+775	65+850	Обрушване, извозване скална маса вляво по километража.	кв м							375	4			4
99	Мост - Кърджали	65+975	66+025	Обрушване, извозване скална маса вляво и вдясно по километража.	кв м							750	8			8
100	Момчилград - Подкова	112+000	113+000	Обрушване и замрежване вляво по километража и над портали 1 и 2 на тунел 5.	кв м							4 000	80			80
101	Мост - Кърджали	72+200	72+400	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вдясно по километража.	кв м			6 000	140							140
102	Мост - Кърджали	72+550	72+700	Обрушване , извозване скална маса и замрежване вляво и вдясно по километража.	кв м			2 250	52							52
103	Мост - Кърджали	73+200	73+750	Обрушване , извозване скална маса и замрежване вдясно по километража.	кв м					1 200	28					28
104	Мост - Кърджали	73+830	73+930	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вдясно по километража и над портал 1 на тунел 4.	кв м					600	14					14
105	Мост - Кърджали	74+320	74+440	Обрушване, извазване скална маса и замрежване вдясно по километража.	кв м	1 200	28									28
106	Момчилград - Подкова	103+930	104+030	Обрушване, извазване скална маса и замрежване вляво по километража.	кв м	1 000	23									23
107	Момчилград - Подкова	104+750	104+900	Обрушване, извазване скална маса и замрежване вляво по километража.	кв м							1 500	35			35
108	Момчилград - Подкова	104+950	105+020	Обрушване, извазване скална маса и замрежване вляво по километража.	кв м							1 400	32			32
109	Момчилград - Подкова	112+798	112+858	Обрушване, извозване скална маса и зампрежавне в тунел 5.	кв м			400	9							9
110	Мост - Кърджали	60+990		Преоткосиране терена над портал 2 на тунел 2	кв.м			300	12							12
111	Кърджали - Момчилград	94+450	94+650	Обрушване , извозване скална маса вляво и вдясно по километража.	кв.м			5 600	56							56
112	Кърджали - Момчилград	96+200	96+700	Обрушване, извазване скална маса и замрежване вляво по километража.	кв.м					10 000	230					230
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №4 :			**396**		**1 486**		**3 027**		**1 641**		**3 288**	**9 837**
ЖП ЛИНИЯ № 5: СОФИЯ - ВЛАДАЯ - РАДОМИР - ДУПНИЦА - КУЛАТА																
1	Дяково - Дупница	81+900	82+050	Направа подпорна стена.	м							100	200			200
2	Дяково - Дупница	82+800	82+900	Направа подпорна стена.	м									100	200	200
3	Делян - Дяково	75+300	75+800	Направа дренаж.	м	500	30									30
4	Ген. Тодоров - Кулата	202+250	202+650	Направа подпорна стена.	м			400	800							800
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №5:			**30**		**800**		**0**		**200**		**200**	**1 230**
ЖП ЛИНИЯ № 6: ВОЛУЯК - РАЗМЕННА - БАТАНОВЦИ и РАДОМИР - ГЮЕШЕВО (Държавна граница с Република Македония)																
1	Храбърско - Разменна	31+150	31+350	Обрушване.	кв.м	50	2	50	2							4
2	Храбърско - Разменна	34+700	34+950	Обрушване.	кв.м			200	2							2
3	Храбърско - Разменна	34+700	34+950	Замрежаване.	кв.м					200	4					4
4	Размена - ПРР	45+000	45+150	Укрепване на земно платно.	м	150	10									10
5	Размена - ПРР	48+860	51+000	Укрепване на земно платно.	м			140	10							10
6	Радомир - Ал. Димитров	7+550	8+400	Отводняване изгражване на нов насип.	м					850	50					50
7	Кюстендил - Гюешево	64+200	64+800	Направа подпорна стена.	м							600	1200			1 200
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №6:			**12**		**14**		**54**		**1 200**		**0**	**1 280**

ЖП ЛИНИЯ № 7: МЕЗДРА-ВИДИН																
1	Орешец - Димово	133+560	133+800	Укрепване на свлачище - изготвяне проекти изпълнение	бр.					1	85	1	850			935
2	Срацимир-Видин	162+600	163+000	Укрепване слабо място	м	400	200									200
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 7:			**200**		**0**		**85**		**850**		**0**	**1 135**
ЖП ЛИНИЯ № 81:ФИЛИПОВО - ПАНАГЮРИЩЕ																
1	Съединение - Панагюрище	55+850	56+000	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м	1000	23									23
2	Съединение - Панагюрище	61+500	62+000	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м			4000	92							92
3	Съединение - Панагюрище	62+100	62+300	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м					1000	23					23
4	Съединение - Панагюрище	62+400	62+900	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м									3000	69	69
5	Съединение - Панагюрище	64+000	64+200	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м							1500	35			35
6	Съединение - Панагюрище	64+600	64+700	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м									1000	23	23
7	Съединение - Панагюрище	54+422		Обрушване изветрели скални маси и замрежване над изхода на тунел № 1	кв.м	1000	23									23
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 81			**46**		**92**		**23**		**35**		**92**	**288**
ЖПЛИНИЯ № 91																
1	Алфатар - Силистра	105+200	105+400	Укрепване изтичащ насип.	м			200	400							400
2	Алфатар - Силистра	108+700	109+100	Укрепване слвичащ се скат следствие на подпочвени води.	м					400	120					120
3	Исперих - Дулово	52+700	52+800	Обрушване изветрели скални маси.	м							100	20			20
4	Исперих - Дулово	54+900	55+000	Обрушване изветрели скални маси.	м									100	20	20
				ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 91:			**0**		**400**		**120**		**20**		**20**	**560**
ВСИЧКИ ЖП ЛИНИИ-МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ПРЕЛЕЗНИ НАСТИЛКИ																
1	**ни жп линии и Отклонения**			Доставка на елстични прелезни настилки за 100 жп прелеза (около 1100 линейни метра)	**м**	300	2 160	270	1 944	240	1 728	150	1 080	140	1 008	7 920
				Монтаж на елстични прелезни настилки на 100 жп прелеза	**м**	300	330	270	297	240	264	150	165	140	154	1 210
				ОБЩО ЗА МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ПРЕЛЕЗНИ НАСТИЛКИ:			**2 490**		**2 241**		**1 992**		**1 245**		**1 162**	**9 130**
ШУМОЗАЩИТНИ СЪОРЪЖЕНИЯ																
1	**Главни жп линии и Отклонения**			**Проектиране и строителство на шумозащитни съоръжения при обоснова необходимост в големите агломерации**	**м**	**2000**	**1 200**	**2000**	**1 200**	**2000**	**1 200**	**1000**	**600**	**1000**	**600**	**4 800**
				ВСИЧКО ЗА МРЕЖАТА НА НКЖИ:			**8 038**		**23 570**		**10 470**		**9 239**		**8 062**	**59 378**

ПРОГРАМА

ЗА РЕМОНТ И ДОСТАВКА НА РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ ЗА "ЛЕКА" И "ТЕЖКА" ЖЕЛЕЗОПЪТНА МЕХАНИЗАЦИЯ, ПОДВИЖЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ, КАРИЕРА "КАРЛУКОВО" , ЦЕХ за ЕЛЕКТРОКОНТАКТНО ЗАВАРЯВАНЕ гр. ШУМЕН, КАКТО И ДОСТАВКА НА НОВА "ЛЕКА" и "ТЕЖКА" ЖЕЛЕЗОПЪТНА МЕХАНИЗАЦИЯ ЗА ПЕРИОДА 20117 - 2021 година

Наименование на разхода	Стойност (млн. лв)					Общо
	2017	*2018*	*2019*	*2020*	*2021*	
Ремонт на вагони и доставка на резервни части	2,500	3,000	3,000	3,000	3,000	**14,500**
Ремонт, доставка на жп влекачи и резервни части	14,000	19,500	19,000	1,500	16,000	**70,000**
Ремонт и доставка на "лека" и "средна" железопътна механизация		3,000		4,500		**7,500**
Ремонт и доставка на "тежка" железопътна механизация и резервни части	2,200	4,200	14,000	17,000	15,000	**52,400**
Ремонт и доставка на автомобили и резервни части	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	**5,000**
Ремонт и доставка на товарни автомобили, багери, фадроми и резервни части за кариера Карлуково	5,500	8,000	5,000	4,000	6,000	**28,500**
Доставка на гориво-смазочни материали	5,500	5,900	6,500	6,500	6,600	**31,000**
Цех за електроконтактни заварки	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	**1,500**
Общо разходи за механизация	**31,000**	**44,900**	**48,800**	**37,800**	**47,900**	**210,400**

Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2017 г. по КТ и ИТ

№	Вид ремонт	Жп линия	ОТ ГАРА/СПИРКА	Дължина на ремонт (км)	Дължина на завишаване на скорост (км)	Проектна скорост	Скорост на движение (км/ч)		Скорост в подновените участъци ПЛАН
							Стара	Нова	
1	2	3	4	5	6		7	8	(9)=(6)*(8)
1	МП	II	Белослав - Езерово път № 1 и № 2 от км 525+365 до км 530+325	9,920	11,494	100	80	100	1 149,400
2	МП	II	Езерово - Тополи път № 1 и № 2 от км 531+380 до км 533+900	5,040	7,300	100	80	100	730,000
3	МП	II	Провадия - Синдел път № 1 и № 2 от км 501+000 до км 509+234	16,468	20,654	130	60	130	2 685,020
4	МП	II	Реброво - Своге път № 2	8,800	9,869	70	70	70	690,830
5	МП	II	г.Мездра II и III кол и изграждане на нови перони	1,340	1,340	70	70	70	93,800
6	МП	II	София север - Илиянци път № 1	1,803	2,874	110	70	110	316,140
7	МП	II	г. Илиянци *тп № 2*	0,806	0,806	110	60	110	88,660
8	МП	III	Копривщица - Стряма т.7 /преходен 2017 - 2018/	6,800	6,800	100	40	40	272,000
9	МП	IIIA	Люлякова - Дъскотна	10,417	11,277	85	60	85	958,545
10	МП	IIIA	Прилеп - Ведрово път № 1 /преходен 2017 -2018 г/	5,209	5,209	85	60	85	442,765
11	МП	IIIA	Изграждане на връзка между 2-ра и 3-та жп линия Юнак-Провадия /преходен 2017 -2018 г/						0,000
12	МП	IIIA	Карнобат - Синдел - СМР по предписание на МОСВ						0,000
13	МП	IV	Змейово - Стара Загора	12,925	14,069	65	55	65	914,485
14	МП	IX	Сеново - Просторно -преходен от 2016 г	8,897	8,997	95	60	95	854,715
15	МП	IX	Русе север - РП Дунав от км. 0+800 до км. 2+100	1,300	1,300	75	40	75	97,500
16	МП	IX	РП Дунав - Русе разпределителна от км. 3+850 до км. 4+900	1,050	1,050	75	40	75	78,750
			ОБЩО КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР	**90,775**	**103,039**			**91,0**	**9 372,610**
1	МСР	II	РП Надарево - Хан Крум *път № 2*	13,781	13,781	130	80	100	1 378,100
2	МСР	II	Дралфа - Търговище *път № 1*	18,046	18,046	130	80	100	1 804,600
3	МСР	II	Джулюница - Стражица *път № 1*	9,040	10,455	130	80	100	1 045,500
4	МСР	II	Дралфа - Търговище *път №2*	18,046	18,046	130	80	100	1 804,600
5	МСР	II	Илиянци - Курило път № 1	6,494	7,984	100	70	90	718,560
6	МСР	IV	Полски Тръмбеш - Петко Каравелово	6,850	8,174	70	70	70	572,180
7	МСР	IV	Гара Полски Тръмбеш - *II-ри коловоз*	0,700	0,700	70	70	70	49,000
8	МСР	IV	Гара Петко Каравелово - *II-ри коловоз*	0,700	0,700	70	70	70	49,000
9	МСР	IV	Самоводене - Велико Търново	6,456	8,404	65	65	65	546,260
			ОБЩО ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	**80,113**	**86,290**			**92,3**	**7 967,800**
			ОБЩО КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР И ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	**170,888**	**189,329**				**∑[(9) на редове 1÷20]/∑[(6) на редове 1÷20)]**
			СКОРОСТ В РЕМОНТИРАНИ УЧАСТЪЦИ						**91,6**

Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2018 г. по КТ и ИТ

№	Вид ремонт	Жп линия	ОТ ГАРА/СПИРКА	Дължина на ремонт (км)	Дължина на завишаване на скорост (км)	Проектна скорост	Скорост на движение (км/ч)		Скорост в подновените участъци ПЛАН
							Стара	Нова	
1	2	3	4	5	6		7	8	(9)=(6)*(8)
1	МП	II	гара Лакатник 2-ри и 3-ти коловоз и 10 бр. стрелки	1,524	1,524	70	70	70	106,680
2	МП	II	Бов - Лакатник път №2	6,492	7,681	70	70	70	537,670
3	МП	II	Каспичан - Провадия път № 1 от км 459+123 до км 489+858	29,983	30,051	130	100	130	3 906,630
4	МП	II	Асеново - сп. Горица път № 2	4,496	4,496	100	80	100	449,600
5	МП	II	сп Горица - Славяново път № 2	8,752	8,752	65	65	65	568,880
6	МП	II	г. Илиянци *тп № 1*	0,806	0,806	110	70	110	88,660
7	МП	II	София север - Илиянци път № 2	1,803	2,874	110	60	110	316,140
8	МП	III	Копривщица - Стряма тунел № 7 /преходен 2017 - 2018/	6,800	6,800	100	40	100	680,000
9	МП	III	сп. Орешак - Гавраилово	4,255	4,992	65	65	65	324,480
0	МП	III	Дунавци - Казанлък	8,623	9,424	120	70	120	1 130,880
1	МП	IIIA	Прилеп - рп Ведрово път № 1	5,209	5,209	85	60	85	442,765
2	МП	IIIA	Изграждане на връзка между 2-ра и 3-та жп линия Юнак - Провадия						0,000
3	МП	IIIA	Карнобат - Синдел - СМР по предписание на МОСВ						0,000
4	МП	IIIA	Лозарево - Прилеп "Доизграждане на жп.тунел -1"						0,000
5	МП	IIIA	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път в участъка нова гара Търнак- РП Струя от км 66+500 до км 73+180 с дължина 6680 м */преходен 2018-2019 на обща стойност 20 079 200 лв /"*	6,680					0,000
6	МП	IIIA	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път в участъка Юнак - Синдел " */преходен 2018-219на обща стойност 25 000 000 лв /*						0,000
7	МП	IV	Димитровград - Хасково с II употреба материали	3,400	3,400	65	40	65	221,000
8	МП	IV	Долапите - Иваново от км 22+510 до км 24+100	1,600	1,600	65	65	65	104,000
9	МП	IV	Борово - Моруница от км 60+511 до км 61+900	3,859	3,859	60	60	60	231,540
0	МП	IV	гара Радунци - преустройство						0,000
1	МП	IV	Радунци - Дъбово	7,345	7,345	65	65	65	477,425
2	МП	IV	Тулово - Змейово	12,321	13,395	65	60	65	870,675
3	МП	VII	Дряновец - Орешец	20,977	21,690	70	60	70	1 518,300
4	МП	VII	Димово - Срацимир	11,498	12,494	70	70	70	874,580
			ОБЩО КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР	**146,423**	**146,392**			**87,8**	**12 849,905**
1	МСР	II	Славяново - Попово *път № 1*	8,600	8,600	130	80	100	860,000
2	МСР	II	Джулюница - Стражица *път № 2*	9,065	10,455	130	80	100	1 045,500
3	МСР	II	Попово - Дралфа *път № 2*	21,539	21,539	130	100	110	2 369,290
4	МСР	V	Гълъбник - Делян и гара Делян II кол	6,000	6,000	130	80	100	600,000
5	МСР	V	Гарови коловози - Кочериново, Кресна, Струмяни, Кулата	5,000	5,000	70	70	70	350,000
6	МСР	VII	Ракево - Бойчиновци	9,900	10,480	70	70	70	733,600
7	МСР	VII	гара Бойчиновци - II и III кол	1,072	1,072	70	70	70	75,040
8	МСР	VII	Мърчево - Медковец и II кол. Медковец	11,442	11,442	70	70	70	800,940
			ОБЩО ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	**72,618**	**74,588**			**91,6**	**6 834,370**
			ОБЩО КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР И ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	**219,041**	**220,980**				**∑|(9) на редове 1÷20|/∑|(6) на редове 1÷20|**
			СКОРОСТ В РЕМОНТИРАНИ УЧАСТЪЦИ						**89,1**

Приложение 7а

Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2019 г. по КТ и ИТ

№	Вид ремонт	Жп линия	ОТ ГАРА/СПИРКА	Дължина на ремонт (км)	Дължина на завишаване на скорост (км)	Проектна скорост	Скорост на движение (км/ч)		Скорост в подновените участъци ПЛАН
							Стара	Нова	
1	2	3	4	5	6		7	8	(9)=(6)*(8)
1	МП	II	Елисейна - Зверино, път № 1	5,378	5,408	70	70	70	378,560
2	МП	II	Асеново - сп. Горица път № 2	4,496	4,496	100	80	100	449,600
3	МП	II	сп Горица - Славяново път № 2	8,752	8,752	65	65	65	568,880
4	МП	II	Каспичан - Провадия път № 2 от км 459+1230 до км 489+858	29,983	30,051	130	100	130	3 906,630
	МП	III	Механизирано подновяване в междугарието Калофер-Тъжа- 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа	9,555	9,555	100	70	100	955,500
	МП	III	Иганово - Сопот /преходен 2019-2020 г/	6,095	6,968	120	80	80	557,440
	МП	IIIA	Реконструкция изходна гърловина г. Аспарухово	2,627					
	МП	IIIA	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път в участъка Юнак - Синдел " */преходен 2018-2019на обща стойност 25 000 000 лв /*						
	МП	IIIA	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път в участъка нова гара Търнак- РП Струя от км 66+500 до км 73+180 с дължина 6 680 м */преходен 2018-2019 на обща стойност 20 079 200 лв /*"	6,680					
	МП	IIIA	Карнобат - Синдел - СМР по предписание на МОСВ						
	МП	IIIA	Лозарево - Прилеп "Доизграждане на жп.тунел -1"						
	МП	IV	Моруница - Бяла / 72+834 - 74+999, 75+160 - 75+465 /	2,470	2,470	60	60	60	
5	МП	IV	Хасково - Книжовник	11,000	11,000	65	40	65	715,000
6	МП	VII	Орешец - Димово и II кол.Г.Дим.	13,651	13,763	70	70	70	963,410
7	МП	IX	Русе разпределителна - Образцов чифлик 2+184 до км. 10+200	8,016	10,395	70	70	70	727,650
			ОБЩО КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР	**108,703**	**102,858**			**89,7**	**9 222,670**
1	МСР	II	Славяново - Попово *път № 2*	8,600	8,600	130	80	100	860,000
2	МСР	II	Попово - Дралфа *път № 1*	21,539	21,539	130	100	110	2 369,290
3	МСР	VII	Бели извор - Криводол	10,003	10,929	80	80	80	874,320
4	МСР	VII	II-ри коловоз в гара Ракево	1,259	1,590	80	80	80	127,200
5	МСР	VIII	Тракия - Скутаре *път № 1*	8,256	8,256	130	90	110	908,160
6	МСР	72	Брусарци - Лом 10+500 до 22+371	11,871	11,871	90	90	90	1 068,390
			ОБЩО ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	**61,528**	**62,785**			**98,9**	**6 207,360**
			ОБЩО КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР И ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	**170,231**	**165,643**				**∑[(9) на редове 1÷20]/∑[(6) на редове 1÷20)]**
			СКОРОСТ В РЕМОНТИРАНИ УЧАСТЪЦИ						**93,2**

Приложение 7а

Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2020 г. по КТ и ИТ

№	Вид ремонт	Жп линия	ОТ ГАРА/СПИРКА	Дължина на ремонт (км)	Дължина на завишаване на скорост (км)	Проектна скорост	Скорост на движение (км/ч)		Скорост в подновените участъци ПЛАН
							Стара	Нова	
1	2	3	4	5	6		7	8	(9)=(6)*(8)
1	МП	II	Синдел - Разделна път №1 и № 2	12,166	12,166	110	100	110	1 338,260
2	МП	II	Тополи - Варна път 1 и 2 от км 534+800 до км 542+660	15,720	18,602	100	80	100	1 860,200
3	МП	III	Свежен - Калофер	5,196	5,973	100	70	120	716,760
4	МП	III	Карлово - Ботев	5,735	8,253	100	70	120	990,360
5	МП	III	Иганово - Сопот /преходен 2019-2020 г/	6,095	6,968	120	80	120	836,160
6	МП	IIIA	Лозарево - Прилеп "Доизграждане на жп.тунел -1"						0,000
7	МП	IIIA	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път Дъскотна - нова гара Търнак" */преходен 2019-2020 г/*	6,680					
8	МП	IV	Русе - Долапите	2,086	2,086	65	65	65	
9	МП	IV	Хасково - Книжовник	7,439	7,439	65	40	65	
10	МП	VI	Храбърско - Разменна	14,000	12,749	70	70	70	
11	МП	VI	Радомир - РП Ал.Димитров	9,900	9,900	100	90	100	990,000
12	МП	VI	РП Ал. Димитров - Земен	15,200	16,227	100/70	80/50	100/70	1 333,470
13	МП	VII	Мърчево - Медковец	22,138	22,138	80	80	80	1 771,040
14	МП	VII	Срацимир - Видин товарна	11,498	11,498	70	70	70	804,860
15	МП	IX	Самуил - Висока поляна 89+243 до 95+220	5,977	21,619	70	60	70	1 513,330
			ОБЩО КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР	**139,830**	**155,618**			**78,1**	**12 154,440**
1	МСР	II	Горна Оряховица - Джулюница *път № 1*	6,000	6,130	130	100	110	674,300
2	МСР	II	Търговище - рп. Надарево *път №2*	13,520	13,520	130	100	110	1 487,200
3	МСР	II	Търговище - Надарево *път № 1*	13,520	13,520	130	100	110	1 487,200
4	МСР	II	Горни Дъбник - Долни Дъбник *път №1 и път №2*	15,824	15,824	130	110	120	1 898,880
5	МСР	IV	Табачка - Две могили + ТП гара Табачка	6,880	6,880	65	65	65	447,200
6	МСР	IV	Велико Търново - Дебелец	3,000	3,000	65	65	65	195,000
7	МСР	IV	Дебелец - Дряново	2,300	2,300	65	65	65	149,500
8	МСР	VII	Враца - Бели извор *път № 1 и път № 2*	11,000	11,209	90	80	90	1 008,810
			ОБЩО ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	**72,044**	**72,383**			**101,5**	**7 348,090**
			ОБЩО КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР И ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	**211,874**	**228,001**				**∑[(9) на редове 1÷20]/∑[(6) на редове 1÷20)]**
			СКОРОСТ В РЕМОНТИРАНИ УЧАСТЪЦИ						**85,5**

Приложение 7а

Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2021 г. по КТ и ИТ

№	Вид ремонт	Жп линия	ОТ ГАРА/СПИРКА	Дължина на ремонт (км)	Дължина на завишаване на скорост (км)	Проектна скорост	Скорост на движение (км/ч)		Скорост в подновените участъци ПЛАН
							Стара	Нова	
1	2	3	4	5	6		7	8	(9)=(6)*(8)
1	МП	III	Сахране - Дунавци	6,940	7,094	120	70	120	851,280
2	МП	III	Преустройство и подновяване г.Пирдоп	0,970	0,970	100	60	100	97,000
3	МП	III	Механизирано подновяване в междугарието Тъжа-Сахране с дължина 10 519 м	10,519	11,371	120	70	120	1 364,520
4	МП	IIIA	Лозарево - Прилеп "Доизграждане на жп.тунел -1"						0,000
5	МП	IIIA	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път Дъскотна - нова гара Търнак" */преходен 2019-2020 г/*	6,680					0,000
6	МП	IV	Книжовник - Мост	10,740	14,301	55	40	55	786,555
7	МП	VI	Земен - Раждавица	15,180	15,180	65	40	65	986,700
8	МП	VI	Раждавица - РП Копиловци	6,000	6,000	90	40	90	540,000
9	МП	VI	РП Копиловци - Кюстендил	7,100	7,100	75	40	75	532,500
10	МП	VI	Кюстендил - Гюешево	34,100	34,100	60	25	60	2 046,000
11	МП	VII	Медковец - Брусарци и II, III кол. гара Брусарци	9,890	9,890	80	80	80	791,200
			ОБЩО КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР	**108,119**	**106,006**			**75,4**	**7 995,755**
1	МСР	II	Ясен - Плевен запад, *път №1 и път №2*	10,736	10,736	95	95	95	1 019,920
	МСР	II	Плевен запад - Плевен, *път №1 и път №2*	4,390	4,390	75	75	75	329,250
	МСР	II	Разделна - Повеляново *път №1 и път №2*	6,940	6,940	120	100	110	763,400
	МСР	II	Повеляново - Белослав *път №1 и път №2*	11,124	11,124	120	100	110	1 223,640
	МСР	III	Илиянци - Световрачене	6,000	6,000	100	60	90	540,000
	МСР	III	Световрачене - Кремиковци	9,780	9,780	100	60	90	880,200
	МСР	III	Кремиковци - Яна	6,200	6,200	100	40	90	558,000
	МСР	III	Яна - Столник	2,805	2,805	100	80	80	224,400
	МСР	III	Столник - Саранци	13,538	13,561	90	80	90	1 220,490
2	МСР	III	Саранци - Макоцево	4,962	5,009	75	75	75	375,675
3	МСР	IV	Соколово - Дряново	9,600	9,600	65	65	65	624,000
			ОБЩО ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	**86,075**	**86,145**			**90,1**	**7 758,975**
			ОБЩО КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР И ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	**194,194**	**192,151**				**∑[(9) на редове 1÷20]/∑[(6) на редове 1÷20)]**
			СКОРОСТ В РЕМОНТИРАНИ УЧАСТЪЦИ						**82,0**

Обобщена таблица

Година	Средства по видове дейности (млн. лв)				Общо (млн. лв.)
	Механизирано подновяване	Механизиран среден ремонт	Жп съоръжения	Механизация	
2017	148,727	22,678	29,370	31,000	**231,775**
2018	284,389	20,554	44,758	44,900	**394,601**
2019	237,501	17,741	29,727	48,800	**333,770**
2020	279,399	21,949	17,492	37,800	**356,640**
2021	272,599	24,780	15,206	47,900	**360,485**
ОБЩО	**1 222,615**	**107,703**	**136,552**	**210,400**	**1 677,270**

ПОДЕЛЕНИЕ "СИГНАЛИЗАЦИЯ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ"
Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването в периода 2017 – 2021 година

№	Наименование на проекта	в млн. лв. (с ДДС)					
I.	**ОБЩА ЧАСТ**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**Общо**
1.	**Техника и апаратура за поддръжка на съоръженията**	**1,50**	**0,90**	**1,30**	**0,60**	**0,00**	**4,30**
1.1.	Доставка на измервателна и тестова апаратура за текуща поддръжка.	0,30	0,30				**0,60**
1.2.	Доставка на автомобили за сервизна дейност.		0,60	0,60			**1,20**
1.3.	Доставка на мобилни лабораторни коли за измерване на външни съоръжения /кабели и др./, в т.ч. за контрол и проверка радиочестотите за ВДРВ и GSMR.	0,60		0,40			**1,00**
1.4.	Доставка на апаратура и мобилна техника за /текущ/ ремонт на кабелни /оптични и медни/ линии.			0,30			**0,30**
1.5.	Доставка на товарни автомобили с кран.	0,60			0,60		**1,20**
	ОБЩО ЗА ЧАСТ I:	**1,50**	**0,90**	**1,30**	**0,60**	**0,00**	**4,30**
II	***ЧАСТ "ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА"**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**Общо**
1.	**Изготвяне на проекти и тръжни процедури за модернизация и строителство на осигурителна техника.**	**26,56**	**42,35**	**46,00**	**28,50**	**41,50**	**184,91**
1.1.	Пресъоръжаване на ръчни бариери с автоматични прелезни устройства - преходни обекти 2016/17 г., 2018/19 г.	3,48	3,00	3,50			**9,98**
1.2.	Модернизация и подмяна на пътни датчици на АПУ с броячи на оси	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	**2,50**
1.3.	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 г. с обща стойност 7,19 млн лв. с ДДС.	3,03					**3,03**
1.4.	Проектиране, производство, доставка и монтаж на апаратура за рехабилитация и модернизация на системите на осигурителна техника във възел Дупница - преходен обект 2016-2019г.	4,50	8,50	9,00			**22,00**
1.5.	Модернизация на осигурителната техника в гара Своге - подмяна на ЕМЦ с МРЦ тип МН 70 с броячи на оси	0,30	1,70				**2,00**
1.6.	Модернизация на осигурителната техника в гара Бов - подмяна на ЕМЦ с МРЦ тип МН 70 с броячи на оси	0,25	1,65				**1,90**
1.7.	Изграждане МКЦ Синдел	1,00	9,00	12,00			**22,00**
1.8.	Изграждане МКЦ Горна Оряховица			3,00	10,00	14,00	**27,00**
1.9.	Изграждане на система за централно диспечерско управление на трафика за движение на влаковете (СТС) в Горна Оряховица - преходен обект 2021-2023г - 16 млн.лв.					4,00	**4,00**
1.10.	Доставка на резервна апаратура за автоматична локомотивна сигнализация в участъка Стара Загора - Бургас	0,50					**0,50**

1.11.	Модернизация на осигурителна и телекомуникационна техника в участъка Русе - Варна. Преходен обект 2017-2021 г. - 75 млн. лв.	10,00	15,00	15,00	15,00	20,00	**75,00**
1.12.	Модернизация на релейни централизации.	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	**10,00**
1.13.	Проектиране и изграждане на АБ с БО по оптичен кабел (10 бр. на година).	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	**5,00**
2.	**Текущ ремонт на съоръжения на ОТ**	**2,76**	**2,95**	**2,95**	**2,70**	**2,70**	**14,06**
2.1.	Доставка на резервни и ремонт на дефектирали възли, детайли и апаратура.	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	**2,00**
2.2.	Подмяна на сигнални кабели на осигурителната техника.	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	**1,50**
2.3.	Подмяна на стрелкови обръщателни апарати, стрелкови гарнитури и светофори.	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	**10,00**
2.4.	Доставка на светофорни лампи за осигурителната техника.	0,06	0,25	0,25			**0,56**
	ОБЩО ЗА ЧАСТ "ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА":	**29,32**	**45,30**	**48,95**	**31,20**	**44,20**	**198,97**
III.	**ЧАСТ "ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ"**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**Общо**
1.	**Проектиране и изграждане на оптични връзки и телекомуникационно оборудване /по направления/:**	**12,78**	**11,70**	**9,75**	**11,10**	**19,60**	**64,93**
1.1.	Червен бряг - Левски (преходен обект 2015-2017 г.)	2,55					**2,55**
1.2.	Левски - Горна Оряховица, Бутово - Недан (преходен обект 2015-2017 г.)	1,95					**1,95**
1.3.	Горна Оряховица - Бяла (преходен обект 2015-2017 г.)	1,38					**1,38**
1.4.	Радомир - Благоевград (преходен обект 2016-2018 г.)	2,50	2,80				**5,30**
1.5.	Горна Оряховица - Каспичан (преходен обект 2016-2018 г.)	4,40	4,40				**8,80**
1.6.	Мездра - Червен бряг (преходен обект 2018-2019 г.)		2,00	2,20			**4,20**
1.7.	Русе - Бяла (преходен обект 2018-2019 г.)		2,50	2,85			**5,35**
1.8.	Разменна - Волуяк (преходен обект 2019-2020 г.)			0,70	0,80		**1,50**
1.9.	Столник - Карлово (преходен обект 2019-2021 г.)			4,00	3,30		**7,30**
1.10.	Величково - Карнобат (преходен обект 2020-2021 г.)				2,00	3,70	**5,70**
1.11.	Горна Оряховица – Стара Загора (преходен обект 2020-2021 г.)				3,00	4,00	**7,00**
1.12.	Пловдив - Карлово (преходен обект 2020-2021 г.)				2,00	1,90	**3,90**
1.13.	София - Мездра (преходен обект 2021-2022 г.)					2,50	**2,50**
1.14.	Карлово - Тулово (преходен обект 2021-2022 г.)					2,50	**2,50**
1.15.	Михайлово - Димитровград (преходен обект 2021-2022 г.)					2,50	**2,50**
1.16.	Симеоновград - Нова Загора (преходен обект 2021-2022 г.)					2,50	**2,50**
2.	**Проектиране, изграждане и внедряване на GSM-R система /по направления/:**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**9,50**	**9,50**
2.1.	Русе - Горна Оряховица					4,50	**4,50**
2.2.	Горна Оряховица - Каспичан					2,00	**2,00**
2.3.	Мездра - Горна Оряховица					3,00	**3,00**
3.	**Подмяна на въздушни линии с кабел.**	**0,50**	**0,50**	**0,50**	**0,00**	**0,00**	**1,50**
4.	**Изграждане на системи за охрана и видеонаблюдение на обекти и съоръжения.**			**1,00**	**1,00**	**1,00**	**3,00**
5.	**Текущ ремонт на съоръженията и системите за телекомуникации:**	**0,70**	**0,70**	**0,70**	**0,80**	**0,80**	**3,70**
5.1.	Доставка на резервно телекомуникационно оборудване	0,40	0,40	0,50	0,60	0,60	**2,50**
5.2.	Доставка на телекомуникационни кабели.	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	**1,00**
5.3.	Подмяна на аналогови АТЦ - тип АТСК с цифрови.	0,10	0,10				**0,20**
	ОБЩО ЗА ЧАСТ "ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ":	**13,98**	**12,90**	**11,95**	**12,90**	**30,90**	**82,63**
IV	**ЧАСТ "ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ"**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**Общо**
1.	**Доставка на елементи за изграждане и управление на LED осветление**	**0,65**	**0,40**	**0,35**	**0,35**	**0,35**	**2,10**

2.	Рехабилитация и подмяна на маслени кабели СрН и НН	0,50	0,30	0,15	0,10	0,00	1,05
3.	Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове с мачтови	0,60	0,40	0,10	0,10	0,10	1,30
4.	Преустройство на системите за електрическо отопление на железопътни стрелки	0,20	0,20	0,15	0,10	0,00	0,65
5.	Въвеждане на "Система за дистанционно отчитане на статични електромери в ДП „НК ЖИ" в ССТ - София, Г.Оряховица и Пловдив.	0,15	0,15	0,15	0,00	0,00	0,45
6.	Подмяна на разпределителни касетки и електрически табла	0,15	0,15	0,15	0,00	0,00	0,45
7.	Доставка на високоволтови измервателни уреди за лаборатория тип Б	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80
8.	Доставка и монтаж на фотосоларни панели за собствени нужди	0,15	0,20	0,00	0,00	0,00	0,35
ОБЩО ЗА ЧАСТ „ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ":		3,20	1,80	1,05	0,65	0,45	7,15
ОБЩО ЗА ПОДЕЛЕНИЕ "СИГНАЛИЗАЦИЯ И		48,00	60,90	63,25	45,35	75,55	293,05

Разпределение на средства по години - 2017 - 2021 - Собствени средства ЕРП

Година		Рс-Го-Яц	Сф-Кв-Зимн-Вн	По-Бургас	Сф-Мз-Го-Вн	Сф-Дца	Русе-Касп	Всичко:
		х.лв	х.лв	х.лв	х.лв	х.лв	х.лв	х.лв
2017	Контактна мрежа			18600				18600
	Тягови подстанции		10100					10100
	Механизация							
	Общо:	**0**	**10100**	**18600**	**0**	**0**	**0**	**28 700**
2018	Контактна мрежа		5400	6500	600	8600	400	21500
	Тягови подстанции		1000		5500		300	6800
	Механизация							0
	Общо:	**0**	**6400**	**6500**	**6100**	**8600**	**700**	**28 300**
2019	Контактна мрежа	3000	3000		5300	2500	3400	17200
	Тягови подстанции						5100	5100
	Механизация	4800			1200			6000
	Общо:	**7800**	**3000**	**0**	**6500**	**2500**	**8500**	**28 300**
2020	Контактна мрежа	3000	3000		5000	2300	1600	14900
	Тягови подстанции		5400					5400
	Механизация				3000	2000	3000	8000
	Общо:	**3000**	**8400**	**0**	**8000**	**4300**	**4600**	**28 300**
2021	Контактна мрежа	2000	2000		2200		5500	11700
	Тягови подстанции						5600	5600
	Механизация		4800	4800			1400	11000
	Общо:	**2000**	**6800**	**4800**	**2200**	**0**	**12500**	**28 300**

ОБЩО 2017 - 2021	**Контактна мрежа**	**8 000**	**13 400**	**25 100**	**13 100**	**13 400**	**10 900**	**83 900**
	Тягови подстанции	**0**	**16 500**	**0**	**5 500**	**0**	**11 000**	**33 000**
	Механизация	**4 800**	**4 800**	**4 800**	**4 200**	**2 000**	**4 400**	**25 000**
	Общо:	**12 800**	**34 700**	**29 900**	**22 800**	**15 400**	**26 300**	**141 900**

Ревизия 2

РЕКАПИТУЛАЦИЯ НА ПРОГРАМА

за развитие на енергийните съоръжения за периода 2017 - 2021 - собствени средства на ЕРП

№	Сектори	Русе-ГО-Яц	Сф-Кв- Зимн.-Варна	Пловдив-Бургас	Сф-Мз-Го-Варна	Сф-Дупница-Кулата	Русе-Каспичан	Всичко ЕРП
		Ст./х.лв/	Ст./х.лв/	Ст./х.лв/	Ст./х.лв/	Ст./х.лв/	Ст./х.лв/	Ст./х.лв/
	I. Контактна мрежа							
1	Преустройство и модернизация на контактната мрежа и съоръженията към нея в експлоатационни пунктове	14 000	13 400	25 100	12 500	13 400	4 500	82 900
	О бщ о:	**14 000**	**13 400**	**25 100**	**12 500**	**13 400**	**4 500**	**82 900**
	II. Тягови подстанции и секционни постове							
1	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) и ОСП -та		ТПС Величково, Столник, Варна		ТПС Провадия		ТПС-Ч.вода, Хитрино	
			16 500		5 500		11 000	33 000
	О бщ о:	**0**	**16 500**	**0**	**5 500**	**0**	**11 000**	**33 000**
	III. Специализирана механизация							
1	Доставка на релсови, самоходни, специализирани машини, вагони	4 800	4 800	4 800	4 800	2 000	4 800	26 000
	О бщ о:	**4 800**	**4 800**	**4 800**	**4 800**	**2 000**	**4 800**	**26 000**

ВСИЧКО:	**18 800**	**34 700**	**29 900**	**22 800**	**15 400**	**20 300**	**141 900**

Инвестиции ЕРП 2017 г.- 2021 г.- собствени средства

№	Обект	Бюджет	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
		млн. лв	*млн. лв*	*млн. лв*	*млн. лв*	*млн. лв*	*млн. лв*
I.	**Модернизация на тягови подстанции , в т.ч.:**	**33,00**	**10,10**	**6,80**	**5,10**	**5,40**	**5,60**
1.	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - подмяна на съоръжения 110 kv - 6 бр.ТПС	**15,00**	5,0	2,5	2,5	2,5	2,5
2.	Модернизация на тягови подстанции - подмяна на съоръжения ЗРУ 27.5 kv - 3 бр.ТПС	**7,80**	2,5	2,8			2,5
3.	Модернизация на тягови подстанции - подмяна на съоръжения ОРУ 27.5 kv - 3 бр.ТПС	**6,00**	2,0		2,0	2,0	
4.	Ремонт на тягови трансформатори - 12 бр.	**1,80**	0,6	0,3	0,3	0,3	0,3
5.	Телеуправление на 10 бр. ТПС-SCADA	**2,40**		1,2	0,3	0,6	0,3
II.	**Преустройство на контактната мрежа и съоръженията към нея в участъци извън оперативните програми, в т.ч.:**	**82,90**	**18,60**	**21,50**	**17,20**	**13,90**	**11,70**
1	Подмяна изолацията в контактната мрежа	**1,70**	1,70				
2	Подмяна на носещи въжета, свързващи възли и детайли, медни гъвкави въжета на контактната мрежа от експлоатационния персонал.	**21,90**	0,50	2,50	6,30	6,30	6,30
3	Доставка на контактен проводник, за подмяна по стопански начин.	**2,10**		0,50	0,80	0,80	
4	Доставка на компенсиращи у-ва и въжета към тях - за подмяна от експлоатационния персонал.	**2,00**		0,50	1,50		
5	Ремонт на контактната мрежа с подмяна на напукани, наклонени, и амортизирани стълбове - (демонтаж и монтаж на нови стълбове с направа на фундаментите), подмяна на контактната мрежа	**8,60**	1,00	1,60	2,00	2,00	2,00
6	Преустройство на контактната мрежа и съоръженията към нея в участъците, където ще се извършва ремонт на	**11,50**			5,00	4,00	2,50
6,1	Ремонт на контактната мрежа в у-ка Стряма-Клисура	**2,40**	2,40				

№	Обект	Бюджет	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
		млн. лв	*млн. лв*	*млн. лв*	*млн. лв*	*млн. лв*	*млн. лв*
6,2	Ремонт на контактната мрежа в у-ка Люляково -Дъскотна	**0,50**	0,50				
6,3	Ремонт на контактната мрежа в у-ка Змейово-Ст.Загора	**5,00**	1,00	4,00			
7	Електрификация на 83 жп линия-Нова Загора-Симеоновград-63 км	**20,20**	8,10	11,60	0,50		
8	Електрификация на коловози в товарна гара Димитровград- 8 км	**3,10**	3,10				
9	Ремонт на специализирана механизация.	**1,80**	0,20	0,30	0,50	0,50	0,30
10	Ремонт сгради на подрайони и тягови подстанции.	**2,10**	0,10	0,50	0,60	0,30	0,60
III.	**Доставка на релсови, самоходни, специализирани машини, вагони.**	**26,00**			**6,00**	**9,00**	**11,00**
	Общо по години собствени средства:	**141,90**	**28,70**	**28,30**	**28,30**	**28,30**	**28,30**

Забележка:

1. Поделение "Електроразпределение" за периода 2017-2021 г. не планира инвестиции с
2. В тази програма не са включени обектите за модернизация на енергийните съоръжения,

Инвестиции от собствени средства в тягови подстанции за периода 2017 -2021 г., Поделение"Електроразпределение"

	години	2017	2018	2019	2020	2021
1.	**Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - подмяна**	Величково	Варна	Столник		Червена Вода
		Провадия			Хитрино	
2.	**Модернизация на тягови подстанции - подмяна на**	Величково	Варна			Червена Вода
3.	**Модернизация на тягови подстанции - подмяна на съоръжения ОРУ 27.5 kv - 3 бр.ТПС**	Провадия		Столник	Хитрино	
4.	**Ремонт на тягови трансформатори - 12 бр.**	Величково-2 бр.	Варна- 2 бр.	Столник- 2 бр		Ч.Вода- 2 бр.
		Провадия-2 бр.		Хитрино- 2 бр.		
5.	**Телеуправление на ТПС-SCADA**	Величково	Варна	Столник	Хитрино	Червена Вода
		Провадия	Сф-Мз		5-та линия	

Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на НКЖИ за периода 2017 – 2021 г.

(в лева)

№ по ред	РАЗХОДИ ПО ПЕРА / ГОДИНИ	2017	2018	2019	2020	2021	Забележка
1	Разходи за Отбранително мобилизационна подготовка на НКЖИ	239 845	240 000	245 000	250 000	250 000	Средствата се одобряват от Междуведомствения съвет по отбранителна индустрия и сигурност на доставките към МС и се включват в проектобюджета на първостепенния разпоредител (МТИТС) за съответната година
2	Разходи за съхранение и поддържане на военновременни запаси	794 228	794 228	850 000	850 000	850 000	Средствата се изплащат от Държавна агенция „Държавен резерв и военновременни запаси" (ДА "ДР ВВЗ") на основание сключен договор за съхранение на ВВЗ, сключен между НКЖИ и ДА "ДР и ВВЗ"
3	Възстановяване на щети от бедствия и аварии	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	Средствата се отпускат от Междуведомствена комисия за възстановяване и подпомагане към МС
	ОБЩО	**2 234 073**	**2 234 228**	**2 295 000**	**2 300 000**	**2 300 000**	

Забележка:

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

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

Обобщена таблица за дейността на НКЖИ за 2017 - 2021 г. (в млн. лева)

No по ред	ПРОЕКТ***	2017 г.												
		Средства по проекти за изпълнение през 2017 г.	В т.ч. по източници на финансиране									Средства по проекти за изпълнение през 2018 г.		
			ДБ Капит. Трансфер	ДБ Субсидии	Собствени средства	Инфраструктурни такси	КФ	ЕФРР	Нац. съфин.-ДБ	заемни средства, необходими за окончателно приключване на проекти по ОПТТИ	Необходими допълнителни средства - субсидии		ДБ Капит. Трансфер	ДБ Субсидии
	Проекти, съфинансирани чрез 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	0,047								0,047				
1.2.	Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив	0,743								0,743				
1.3.	Електрификация и реконструкция на жп линията Пловдив-Свиленград (участък Първомай-Свиленград)	1,454								1,454				
1.4.	Модернизация на жп линията София-Пловдив (участък София-Септември)													
1.5.	Рехабилитация на гарови комплекси централна гара София, Пазарджик и Бургас													
1.6.	Изграждане на Интермодален терминал Пловдив	0,482								0,482				
1.7.	Техническа помощ за изграждане на Интермодален терминал Русе													
1.8.	Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: железопътни участъци Видин-Медковец и Медковец-Руска Бяла													
1.9.	Рехабилитация по жп линията Пловдив - Бургас - фаза 2													
1.10.	Инструмент за подготовка на железопътни проекти по ТЕН-Т мрежата													
1.11.	Териториални процедури и екология													
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТ:	**2,727**								**2,727**				
	Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 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"	45,730					38,870		6,859			94,183		
2.	Възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	1,262					1,073		0,189					
3.	Изграждане на четири броя пътни надлези в железопътния участък Септември - Пловдив	17,998					15,298		2,700					
4.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в участъка Елин Пелин – Костенец	118,932					101,092		17,840			148,664		
5.	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония	1,948					1,656		0,292			9,739		
6.	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Драгоман - железопътен участък Петърч-Драгоман-граница с Република Сърбия"	0,499					0,424		0,075					
	Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт "													
1.	Изграждане на Интермодален терминал Русе	14,000						11,900	2,100			20,000		
2.	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	0,500						0,425	0,075			3,000		
3.	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	1,000						0,850	0,150			5,000		
4.	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	2,000						1,700	0,300			5,000		
5.	Проучване за развитие на направление север-юг	0,500						0,425	0,075			1,000		
	Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана													
1.	Изграждане на GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на ж.п. инфраструктурата по приоритетна ос 1)	5,593						4,754	0,839			22,374		
2.	„Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ"											9,938		
3.	Проект "Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете"	5,376						4,569	0,806			6,300		
4.	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура	0,780						0,663	0,117			1,800		
	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		
2.	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	3,741						3,180	0,561			2,871		
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ:	**218,860**					**158,414**	**28,466**	**32,979**			**327,069**		
	Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа													
1.	Развитие на железопътен възел София: София - Волуяк	58,535					32,603		25,932			42,061		
2.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участък София - Елин Пелин	14,010					11,900		2,110			20,000		
3.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участъка Костенец - Септември	41,837					35,561		6,276			52,296		
4.	Модернизация на железопътната линия София Драгоман в участъка Волуяк - Драгоман**	65,399					53,151		12,247			79,768		
5.	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	0,112					0,112					0,112		
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ:	**179,892**					**133,327**		**46,565**			**194,236**		
	Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов													
1.	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	28,370	28,370									29,030	29,030	
2.	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	30,018	30,018									27,137	27,137	
3.	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	17,943	17,943									16,650	16,650	
4.	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Кардово-Зимница	12,462	12,462									15,357	15,357	
5.	Преустройство на вълтови жп гари в съответствие с европейските изисквания	1,207	1,207									1,826	1,826	
6.	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	15,000	15,000									15,000	15,000	
7.	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.													
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР:	**105,000**	**105,000**									**105,000**	**105,000**	
	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 инфрасруктура през 2016 г.	254,700		135,000	65,700	54,000					25,000	255,500		135,000
	ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ:	**254,700**		**135,000**	**65,700**	**54,000**					**25,000**	**255,500**		**135,000**
	ОБЩО:	**761,178**	**105,000**	**135,000**	**65,700**	**54,000**	**291,741**	**28,466**	**79,544**	**2,727**	**25,000**	**881,805**	**105,000**	**135,000**

Обобщена таблица за дейността на НКЖИ за

No по ред	ПРОЕКТ***	2018 г.						2019 г.						
		В т.ч. по източници на финансиране						Средства по проекти за изпълнение през 2019 г.	В т.ч. по източници на финансиране					
		Собствени средства	Инфраструктурни такси	КФ	ЕФРР	Нац. съфин.-ДБ	Необходими допълнители средства - субсидии		ДБ Капит. Трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства	Инфраструктурни такси	КФ	ЕФРР
	Проекти, съфинансирани чрез 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													
1.2.	Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив													
1.3.	Електрификация и реконструкция на жп линията Пловдив-Свиленград (участък Първомай-Свиленград)													
1.4.	Модернизация на жп линията София-Пловдив (участък София-Септември)													
1.5.	Рехабилитация на гарови комплекси централна гара София, Пазарджик и Бургас													
1.6.	Изграждане на Интермодален терминал Пловдив													
1.7.	Техническа помощ за изграждане на Интермодален терминал Русе													
1.8.	Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: железопътни участъци Видин-Медковец и Медковец-Руска Бяла													
1.9.	Рехабилитация по жп линията Пловдив - Бургас - фаза 2													
1.10.	Инструмент за подготовка на железопътни проекти по ТЕН-Т мрежата													
1.11.	Териториални процедури и екология													
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТ:													
	Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 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"			80,056		14,127		187,068					159,008	
2.	Възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол			1,703		0,300								
3.	Изграждане на четири броя пътни надлези в железопътния участък Септември - Пловдив													
4.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в участъка Елин Пелин – Костенец			126,365		22,300		297,329					252,729	
5.	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония			8,278		1,461		7,791					6,623	
6.	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Драгоман - железопътен участък Петърч-Драгоман-граница с Република Сърбия"													
	Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт "													
1.	Изграждане на Интермодален терминал Русе				17,000	3,000		9,055						7,697
2.	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане				2,550	0,450		1,470						1,250
3.	Реконструкция на гарови комплекс Карнобат				4,250	0,750		2,940						2,499
4.	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора				4,250	0,750		7,885						6,702
5.	Проучване за развитие на направление север-юг				0,850	0,150								
	Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана													
1.	Изграждане на GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на ж.п. инфраструктурата по приоритетна ос I)				19,018	3,356		10,196						8,667
2.	„Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ"				8,447	1,491		5,063						4,303
3.	Проект "Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете"				5,355	0,945		6,300						5,355
4.	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура				1,530	0,270		1,620						1,377
	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"				1,275	0,225								
2.	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.				2,440	0,431								
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ:			**216,402**	**66,965**	**50,006**		**536,717**					**418,360**	**37,849**
	Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа													
1.	Развитие на железопътен възел София: София - Волуяк			35,751		6,309		70,137	14,512				55,625	
2.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участък София - Елин Пелин			17,000		3,000		33,149					30,498	
3.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участъка Костенец - Септември			44,452		7,844		104,592					88,904	
4.	Модернизация на железопътната линия София Драгоман в участъка Волуяк - Драгоман**			67,370		12,397		95,227					95,227	
5.	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания			0,112				0,112					0,112	
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ:			**164,685**		**29,551**			**14,512**				**270,366**	
	Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов													
1.	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости							22,329	22,329					
2.	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства							24,350	24,350					
3.	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел							12,500	12,500					
4.	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница							11,762	11,762					
5.	Преустройство на вълнови жп гари в съответствие с европейските изисквания							1,645	1,645					
6.	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.							15,000	15,000					
7.	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.													
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР:							**87,586**	**87,586**					
	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 инфрасруктура през 2016 г.	66,500	54,000				25,000	255,900		135,000	66,900	54,000		
	ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ:	**66,500**	**54,000**				**25,000**	**255,900**		**135,000**	**66,900**	**54,000**		
	ОБЩО:	**66,500**	**54,000**	**381,087**	**66,965**	**79,557**	**25,000**	**880,203**	**105,000**	**135,000**	**66,900**	**54,000**	**688,726**	**37,849**

Обобщена таблица за дейността на НКЖИ за

№ по ред	ПРОЕКТ***			2020 г.										
					В т.ч. по източници на финансиране									
		Нац. съфин.-ДБ	Необходими допълнители средства - субсидия	Средства по проекти за изпълнение през 2020 г.	ДБ Капит. Трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства	Инфраструктурни такси	КФ	ЕФРР	Нац. съфин.-ДБ	Необходими допълнители средства - субсидия	Средства по проекти за изпълнение през 2020 г.	ДБ Капит. Трансфер
	Проекти, съфинансирани чрез 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													
1.2.	Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив													
1.3.	Електрификация и реконструкция на жп линията Пловдив-Свиленград (участък Първомай-Свиленград)													
1.4.	Модернизация на жп линията София-Пловдив (участък София-Септември)													
1.5.	Рехабилитация на гарови комплекси централна гара София, Пазарджик и Бургас													
1.6.	Изграждане на Интермодален терминал Пловдив													
1.7.	Техническа помощ за изграждане на Интермодален терминал Русе													
1.8.	Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: железопътни участъци Видин-Медковец и Медковец-Руска Бяла													
1.9.	Рехабилитация по жп линията Пловдив - Бургас - фаза 2													
1.10.	Инструмент за подготовка на железопътни проекти по ТЕН-Т мрежата													
1.11.	Териториални процедури и екология													
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТ:													
	Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 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"	28,060		168,328					143,079		25,249		168,328	
2.	Възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол													
3.	Изграждане на четири броя пътни надлези в железопътния участък Септември - Пловдив													
4.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в участъка Елин Пелин – Костенец	44,599		142,057					120,749		21,309		142,057	
5.	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония	1,169												
6.	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Драгоман - железопътен участък Петърч-Драгоман-граница с Република Сърбия"													
	Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"													
1.	Изграждане на Интермодален терминал Русе	1,358												
2.	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	0,221												
3.	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	0,441												
4.	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	1,183												
5.	Проучване за развитие на направление север-юг													
	Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана													
1.	Изграждане на GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на ж.п. инфраструктурата по приоритетна ос 1)	1,529		17,771						15,105	2,666			
2.	„Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ"	0,759												
3.	Проект "Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете"	0,945												
4.	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура	0,243		0,900						0,765	0,135		0,900	
	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"													
2.	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.													
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ:	**80,508**		**328,156**					**263,828**	**15,870**	**49,358**		**310,386**	
	Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа													
1.	Развитие на железопътен възел София: София - Волуяк			32,581	14,512				7,271		10,798			
2.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участък София - Елин Пелин	2,652		53,307					51,537		1,771			
3.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участъка Костенец - Септември	15,689		149,916					127,429		22,487			
4.	Модернизация на железопътната линия София Драгоман в участъка Волуяк - Драгоман**			82,602					58,902		23,700			
5.	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания			0,157					0,157					
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ:	**18,340**		**318,562**	**14,512**				**245,295**		**58,756**		**0,000**	
	Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов													
1.	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости			24,568	24,568								24,568	24,568
2.	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства			28,325	28,325								28,325	28,325
3.	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел			33,354	33,354								33,354	33,354
4.	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница			27,250	27,250								27,250	27,250
5.	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания			1,750	1,750								1,750	1,750
6.	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.			15,000	15,000								15,000	15,000
7.	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.													
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР:			**130,247**	**130,247**								**130,247**	**130,247**
	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 инфрасструктура през 2016 г.		25,000	255,900		135,000	66,900	54,000				25,000	255,900	
	ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ:		**25,000**	**255,900**		**135,000**	**66,900**	**54,000**				**25,000**	**255,900**	
	ОБЩО:	**98,848**	**25,000**	**1032,866**	**147,661**	**135,000**	**66,900**	**54,000**	**509,122**	**15,870**	**108,114**	**25,000**	**696,533**	**130,247**

Обобщена таблица за дейността на НКЖИ за

No по ред	ПРОЕКТ***	2021 г.						
		В т.ч. по източници на финансиране						
		ДБ Субсидия	Собствени средства	Инфраструктурни такси	КФ	ЕФРР	Нац. съфин.-ДБ	Необходими допълнителни средства - субсидия
	Проекти, съфинансирани чрез 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							
1.2.	Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив							
1.3.	Електрификация и реконструкция на жп линията Пловдив-Свиленград (участък Първомай-Свиленград)							
1.4.	Модернизация на жп линията София-Пловдив (участък София-Септември)							
1.5.	Рехабилитация на гарови комплекси централна гара София, Пазарджик и Бургас							
1.6.	Изграждане на Интермодален терминал Пловдив							
1.7.	Техническа помощ за изграждане на Интермодален терминал Русе							
1.8.	Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: железопътни участъци Видин-Медковец и Медковец-Руска Бяла							
1.9.	Рехабилитация по жп линията Пловдив - Бургас - фаза 2							
1.10.	Инструмент за подготовка на железопътни проекти по ТЕН-Т мрежата							
1.11.	Териториални процедури и екология							
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТ:							
	Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 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"				143,079		25,249	
2.	Възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол							
3.	Изграждане на четири броя пътни надлези в железопътния участък Септември - Пловдив							
4.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в участъка Елин Пелин – Костенец				120,749		21,309	
5.	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония							
6.	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Драгоман - железопътен участък Петърч-Драгоман-граница с Република Сърбия"							
	Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт "							
1.	Изграждане на Интермодален терминал Русе							
2.	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане							
3.	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат							
4.	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора							
5.	Проучване за развитие на направление север-юг							
	Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана							
1.	Изграждане на GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на ж.п. инфраструктурата по приоритетна ос 1)							
2.	„Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ"							
3.	Проект "Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете"							
4.	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура					0,765	0,135	
	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"							
2.	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.							
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ:				**263,828**	**0,765**	**46,693**	
	Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа							
1.	Развитие на железопътен възел София: София - Волуяк							
2.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участък София - Елин Пелин							
3.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участъка Костенец - Септември							
4.	Модернизация на железопътната линия София Драгоман в участъка Волуяк - Драгоман**							
5.	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания							
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ:				**0,000**		**0,000**	
	Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов							
1.	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости							
2.	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства							
3.	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел							
4.	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница							
5.	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания							
6.	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.							
7.	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.							
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР:							
	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 инфрасруктура през 2016 г.	135,000	66,900	54,000				25,000
	ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ:	**135,000**	**66,900**	**54,000**				**25,000**
	ОБЩО:	**135,000**	**66,900**	**54,000**	**263,828**	**0,765**	**46,693**	**25,000**