

УТВЪРЖДАВАМ:

Министър на транспорта,
информационните технологии и съобщенията



ПРОГРАМА

**ЗА РАЗВИТИЕТО И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА
ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА
2018-2022 г.**

2017 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ	2
СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ	4
1. ВЪВЕДЕНИЕ	6
2. ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ	11
2.1 ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ОБЩАТА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА НА ЕС	11
2.2 СЪСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕС	12
2.3 РАЗВИТИЕ НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА И ИНТЕГРИРАНЕТО НА БЪЛГАРСКАТА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА В НЕЯ	15
3. МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПЕРСПЕКТИВИ И ДЪРЖАВНО ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ	21
3.1 МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПЕРСПЕКТИВИ	21
3.2 ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ НА РЕАЛНИЯ СЕКТОР	22
4. РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ	24
4.1. ДЪРЖАВНО РЕГУЛИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР	24
4.2. УЧАСТИЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	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	35
5.4 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА	38
5.5 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД	40
5.6 СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ И ТЕРМИНАЛИ ЗА КОМБИНИРАНИ ПРЕВОЗИ	40
5.7 СЪСТОЯНИЕ НА СРЕДСТВАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ, СИГУРНОСТ И ОТБРАНИТЕЛНО-МОБИЛИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ ПРИ БЕДСТВИЯ И КРИЗИСНИ СИТУАЦИИ	43
6. ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ДЕЙНОСТТА НА ДП НКЖИ КАТО УПРАВИТЕЛ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – 2018-2022 г.	47
6.1. Основни приоритети на ДП НКЖИ	47
6.2. Приоритети на Програмата за развитие на железопътната инфраструктура	48
6.3. Основни цели за развитие на ДП НКЖИ	49
6.4. Технологични и технически цели и задачи	49
6.5. Търговски цели и задачи	50
6.6. Финансови цели, задачи и принципи	50
6.7. Основни източници за финансиране на дейността на ДП НКЖИ	51
6.8. Организационни и управленски цели и задачи	53
6.9. Международни отношения и евроинтеграция – цели и задачи	58
6.10. Маркетингова политика	67
6.11. Екологична политика	71
7. ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2018-2022 г.	73
7.1. Стратегически цели за развитието на транспортната инфраструктура за периода 2018-2022 г.	73
7.2. Инвестиционен план за обновяване и ново строителство на железопътна инфраструктура, с включени източници на финансиране и начин на разходване за периода 2018-2022 г.	74

7.2.1	ПРОЕКТИ С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 г.	75
7.2.2	ПРОЕКТИ С ФИНАНСИРАНЕ ОТ МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА (МСЕ)	76
7.2.3	ДРУГИ ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ ЧРЕЗ НАЦИОНАЛНО ФИНАНСИРАНЕ, ЕВРОПЕЙСКО ФИНАНСИРАНЕ И/ИЛИ ДЪРЖАВНИ ЗАЕМИ ОТ МЕЖДУНАРОДНИ ФИНАНСОВИ ИНСТИТУЦИИ	76
8.	ПРОГРАМА НА ДП НКЖИ ЗА УСВОЯВАНЕ НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ	78
8.1.	УЧАСТИЕ НА ДП НКЖИ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ	78
8.2.	ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА ДП НКЖИ ЗА УЧАСТИЕ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ	79
9.	ПРОГРАМА ЗА ПОДОБРЯВАНЕ СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ДО 2022 г.	81
	ПРИЛОЖЕНИЯ	84

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

АЛС	Автоматична локомотивна сигнализация
АРП	Анализ за разходи и ползи
БВП	Брутен вътрешен продукт
ДБ	Държавен бюджет
ДП НКЖИ	Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“
ДЦ	Диспечерска централизация
ЕИБ	Европейска инвестиционна банка
ЕК	Европейска комисия
ЕК	Енергиен контрол
ЕМЦ	Електромеханична централизация
ЕРП	Поделение „Електроразпределение“
ЕС	Европейски съюз
ЕС	Електроснабдяване
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЕФСИ	Европейски фонд за стратегически инвестиции
ЕЦ	Електрическа централизация
ЕЦ-М	Електрическа централизация за малки гари
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИМТ	Интермодален терминал
ИТ	Инфраструктурни такси
КЕВР	Комисия за енергийно и водно регулиране
КМ	Контактна мрежа
КФ	Кохезионен фонд
МКЦ	Маршрутно-компютърни централизации
МРЦ	Маршрутно-релейни централизации
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
ОВОС	Оценка на въздействието върху околната среда
ОЕМ	Ориент/Източно-Средиземноморски
ОИ	Осигурителна инсталация
ООН	Организация на обединените нации
ОП	Оперативна програма
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
ОС	Оперативен сектор
ОСЖД	Организацията за сътрудничество на железниците
ОТ	Осигурителна техника
ПАБ	Полуавтоматична блокировка
ПЕ	Подрайони по експлоатация

ПУ	Пункт за управление
ПУВМ	Предварително установени влакови маршрути
РССМ	Релсова самоходна специализирана машина
РУКЗ	Релейна уредба за ключова зависимост
СиТ	Поделение „Сигнализация и телекомуникации“
СКАДА (SCADA)	Система за контрол, визуализация и събиране на данни
ТЖК	Товарни железопътни коридори
ТК	Телекомуникации
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УДВК	Поделение „Управление на движение на влакове и капацитет“
AGTC	Европейска спогодба за важни международни линии за комбиниран транспорт и съответните съоръжения
ERTMS	Европейска система за управление на железопътния трафик
ETCS	Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация)
ITS	Интелигентни транспортни системи
GSM-R	Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации)
TEN-T	Трансевропейска транспортна мрежа
CER	Обществото на европейските железопътни оператори и управители на железопътна инфраструктура
CIT	Международен комитет по транспортна политика
C-OSS	Система за обслужване на едно гише на международния товарен трафик
HORIZON 2020	Рамковата програма за научни изследвания и иновации
PRIME	Платформата на европейските управители на железопътна инфраструктура
RFC7	Товарен Железопътен Коридор №7 „Ориент/Източно-Средиземноморски“
RIS	Речни информационни услуги
RNE	RailNetEurope – Организацията на европейските управители на железопътна инфраструктура
SERG	Югоизточна регионална група
Shift2Rail	Публично-частно партньорство, насочено към насърчаване и по-добро координиране на инвестиции на ЕС в научни изследвания и иновации в железопътния транспорт.
TIS	Train Information System
PCS	Path Coordination System
UIC	Международен съюз на железниците

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2018-2022 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.: изм. и доп. ДВ., бр. 58 от 26.07.2016 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 2017-2019 г.;
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. (ОПТТИ 2014-2020 г.);
- Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от Европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014-2020 г.;
- Общ генерален план за транспорта на България;
- Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.;
- Договор между Държавата и ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и заложените в него показатели за качество на услугата и допустими ангажименти на държавата;
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
- Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г.;
- Национална програма за реформи на Република България – актуализация 2016 г.;
- Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012-2022 г.;
- Национална стратегия за околна среда (2009-2018 г.);
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията;
- Конвергентна програма на Република България (2017-2020 г.);
- Средносрочна бюджетна прогноза и основни допускания за периода 2018-2020 г.;
- Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2017 г.

ДП НКЖИ управлява и изпълнява следните инфраструктурни проекти:

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

През програмния период 2014-2020 г. се осигурява приемственост и логична последователност на инвестициите от предходния програмен период 2007-2013 г., което гарантира завършването на направленията, в които вече е инвестирано и ще направи

възможно изграждането на основната мрежа и трансграничните връзки по Трансевропейската транспортна мрежа. 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.

По линия на Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие Република България 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 се разходват по ОПТТИ 2014-2020 г., одобрена на 19.12.2014 г.

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

ОПТТИ 2014-2020 г. спомага за постигането на основните цели – тематична цел №7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и отстраняване на „тесните места” в ключовите мрежови инфраструктури” и тематична цел №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 обновяване 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 нисковъглеродни 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.:**

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

Определени са следните **приоритетни оси на ОПТТИ 2014-2020 г.:**

- Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа.
- Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и “широкообхватната” Трансевропейска транспортна мрежа.
- Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт.

- Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта.

- Техническа помощ.

Стратегията на ОПТТИ 2014-2020 г. 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 г., целящо в максимална степен приключване на модернизацията им или тяхното доизграждане.

За железопътната инфраструктура това е направлението Драгоман – София – Пловдив – Бургас. В рамките на ОПТ 2007-2013 г. бяха изпълнени инвестиционни проекти по участъци от жп линии София – Пловдив (участъка Септември – Пловдив) и Пловдив – Бургас (участъците Михайлово – Калояновец, Стара Загора – Зимница и Церковски – Бургас). Също в рамките на ОПТ 2007-2013 г. бяха изпълнени проекти за подготовка на строителство на инвестиционни проекти, допълващи направлението Драгоман – София – Пловдив – Бургас, а именно: участъците Пловдив – Оризово, Стралджа – Церковски, жп възли Пловдив и София, както и участъка Елин Пелин – Ихтиман – Септември.

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

Инвестициите в участъците София – Елин Пелин и Костенец – Септември, както и развитието на жп възел Пловдив, се предвижда да бъдат финансирани със средства от Механизма за свързване на Европа.

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

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

Механизмът за свързване на Европа осигурява на Европейския съюз финансиране за ускоряване на инвестициите в проекти, свързани с транспорта, телекомуникациите и енергийната инфраструктура, за да се даде тласък на икономическия растеж.

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

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

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

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

страните-членки се съобразиха в процеса на подготовка на оперативните програми, като инвестициите за развитие на транспортната инфраструктура са изцяло съобразени тематична цел № 7. „Насърчаване на устойчивия транспорт и подобряване на мрежовите инфраструктури“.

Изпълнението на големите инфраструктурни проекти се очаква да доведе до:

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

С разработването на настоящата програма, 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 Република България и нейната безопасност, както и за надеждна експлоатация, включително при кризисни ситуации;
- да се направят мотивирани предложения за решаването на тези проблеми;
- да се прогнозират резултатите от алтернативните решения за бъдещето на железопътната инфраструктура в Република България в средносрочен план.

Направените допускания са, че държавата ще:

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

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

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

2. ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

2.1 ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ОБЩАТА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА НА ЕС

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

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

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

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

- Инвестиции в стратегически инфраструктурни проекти с висока добавена стойност – единна мултимодална мрежа за свързване на националните железопътна и пътна мрежа, пристанищата, водните пътища.
- Инвестиции в ко-модални технологии за товарните превози, с цел намаляване на растящите въглеродни емисии, задръстванията и произшествията по пътищата.
- Инвестиции в ново поколение пътнически превози – високоскоростни железници (инфраструктура и влакове), технологичните връзки между железопътните гари, автогарите, метрото и летищата.
- Гарантиране безконфликтност на пътничкопотоците между различните видове транспорт в големите населени места.
- Инвестиции в качество на транспортната услуга, чрез по-широк достъп на частни инвеститори и транспортни оператори, за изграждане чрез концесии и публично-частно партньорство на интермодални транспортни технологии и др.
- 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. ЕК публикува **Бяла книга 2011: „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“**, съдържаща визия за политиката и стратегията в транспорта през следващите десет години (до 2020 г.), както и някои основни прогнози до 2030 г. и до 2050 г., като акцентът се поставя върху намаляване на вредните емисии и перспективите на транспорта в контекста на Стратегия „Европа 2020“ без това да възпрепятства мобилността. Политиката на ЕС за транспорта, формулирана в новата Бяла книга, е насочена към създаването на единна европейска транспортна система, ориентирана към потребителите на транспортната услуга и характеризираща се с конкурентност, екологичност, мултимодалност, икономическа ефективност, качество, международно сътрудничество, стройна и стриктна правна уредба, иновационни технологии и интелигентни системи за контрол и управление на трафика.

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

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

програма за реализиране на конкретни проекти, значими за развитието на дунавските страни и на целия ЕС.

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

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

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

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

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

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

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

Към настоящия момент са приети и одобрени всички законодателни мерки, основна част от Четвърти железопътен пакет, който цели подобряване на качеството на железопътните услуги в Европа. Обявен е в края на месец януари 2013 г. от ЕК. Пакетът включва шест законодателни предложения, насочени към три ключови области:

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

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

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

На 14 декември 2016 г., Европейският парламент прие пазарния стълб на 4-ти железопътен пакет. С приемането на Четвъртия железопътен пакет се цели цялостно подобряване на качеството на предлаганите железопътни услуги в Европа по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура. На 11 май 2016 г. е приет **Регламент (ЕС) №2016/796 на Европейския парламент и на Съвета**, относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) №881/2004, а на 14 декември 2016 г. е приет **Регламент (ЕС) №2016/2338** за изменение на Регламент (ЕО) №1370/2007,

относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за пътнически превози с железопътен транспорт.

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

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

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

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

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

В тази връзка 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, заложили в европейската транспортна политика.

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

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

- Осигуряване на високи нива на качество и надеждност на инфраструктурния капацитет, определен за железопътни товарни превози.

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

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

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

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

Карта на Трансевропейската железопътната мрежа на територията на Република България

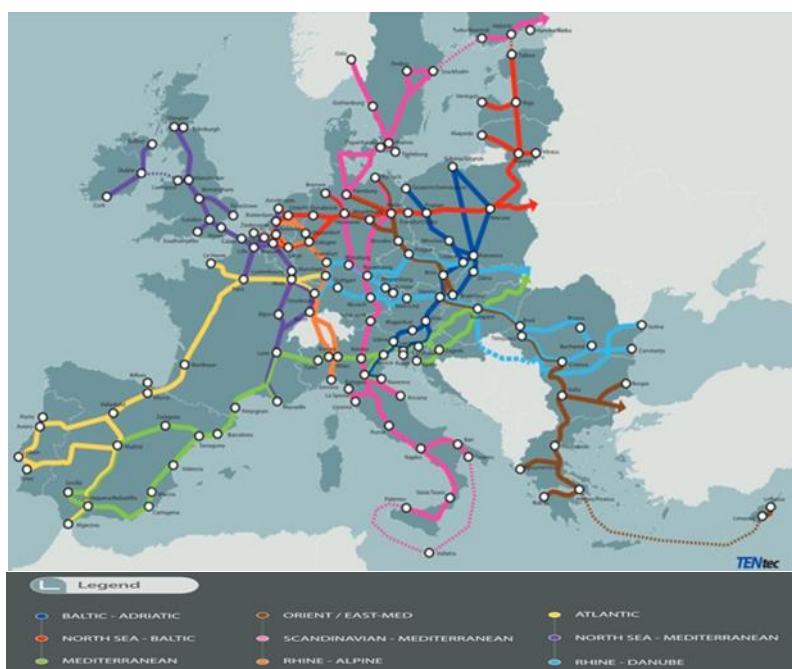
Фиг. №1



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

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

Фиг. №2



През територията на Република България преминават:

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

- Хамбург – Берлин;
- Росток – Берлин – Дрезден;
- Бремерхафен/Вилхелмсхафен – Магдебург – Дрезден;
- Дрезден – Усти над Лабем – Мелник/Прага – Колин;
- Колин – Пардубице – Бърно – Виена/Братислава – Будапеща – Арад – Тимишоара –

Крайова – Калафат – Видин – София;

- София – Пловдив – Бургас;
- Пловдив – граница на TR;
- София – Солун – Атина – Пирея – Лимасол – Никозия;
- Атина – Патра/Игуменица;

✚ **коридор „Рейнско-Дунавски“.**

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

Фиг. №3



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

Средствата са фокусирани върху:

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

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

Амбицията на инструмента е да мобилизира частно финансиране и да приложи иновативни финансови инструменти, за да се постигне максимален ефект от европейските инвестиции. ЕК сътрудничи тясно с 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 в пътния, железопътния и вътрешно-водния транспорт (ITS, ERTMS и RIS);
- ❖ Пристанища, морски магистрали и летища на основната мрежа.

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

- **железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз** – създадена е с **Регламент (ЕС) №913/2010**. Целта е установяване на международни железопътни товарни коридори с благоприятни условия за движение на влакове и лесно преминаване от една национална мрежа към друга. Създават се допълнителни административни облекчения за железопътните оператори като обслужване на едно гише (COSS) и възможността лица, различни от превозвачи, да заявяват инфраструктурен капацитет (authorized applicants). Международните коридори за железопътен товарен превоз (RFC) са изградени по начин, съвместим с Трансевропейските транспортни коридори. През Република България преминава трасето на **товарен коридор Ориент/Източно-Средиземноморски: Прага – Виена/Братислава – Будапеща/Букурещ – Констанца/Видин – София – Солун – Атина**. В хода на преговорите по Трансевропейската транспортна мрежа трасето на коридора на наша територия беше допълнено с направлението София – Пловдив – Бургас / Свиленград – турска граница. От началото на 2015 г. е включено и алтернативно трасе на наша територия Русе – Синдел – Карнобат – Нова Загора – Симеоновград – Свиленград, по което се движат „коридорни“ влакове.

- **внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS)** – процесът ще доведе до повишаване нивото на безопасност и сигурност в железопътния транспорт. Двете подсистеми на ERTMS са: ETCS (Европейска система за влаков контрол) и GSM-R, който представлява базирана на GSM стандарт радиосистема. Въвеждането на ERTMS ще допринесе за увеличаване на капацитета и по-добро управление на движението по интензивно използваните жп линии и ще намали разходите по малодейтелните и регионалните жп линии. Съгласно Приложение 1 от **Регламент (ЕС) 2017/6 на ЕК** от 5 януари 2017 година за европейски план за внедряване на европейска система за управление на железопътното движение са определени конкретните срокове за внедряване на ERTMS по отсечките от българската част на коридор „Ориент – източно средиземноморски“.

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

Интегрирането на българската транспортна система, и в частност на железниците, в европейската има няколко положителни измерения – подобрене и развитие на чисто физическите/инфраструктурни връзки и постигане на оперативна съвместимост, привличане на международен трафик през страната и повишаване конкурентоспособността на българските транспортни фирми. Интегрирането на транспортната мрежа на страната е необходимо условие за постигането на пълно (политическо, икономическо и социално) сближаване на Република България в рамките на разширена Европа и е в пълно съответствие

с политиката на ЕС за преодоляване на инфраструктурния дисбаланс между централните и периферните райони на Общността. С оглед осигуряването на действителна свобода за движение на хора и стоки този приоритет е от изключителна важност за Република България, която след присъединяването към ЕС, вече е външна граница на Съюза, т.е. периферия.

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

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

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

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

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

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

Основният документ, който очертава стратегическата рамка на развитие на транспортната система в Република България е Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г. Документът представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта. Стратегията определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент (ЕС) №1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в основната и разширената TEN-T мрежа и във второстепенната свързаност.

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

и приоритети, залегнали в транспортната политика на ЕС; националната транспортна политика и съответните стратегически и нормативни документи

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

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

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

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

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

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

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 Република България при Нимфеа. Потенциал за активно развитие на връзките Европа – Азия има проучване на възможността за реализиране на железопътна връзка към пристанище Текирдаг на Мраморно море, което е свързано с националната железопътна мрежа на Република Турция. С цел ускоряване на работата по проекта за железопътен коридор между пристанищата на Егейско море – Кавала и Александруполис и черноморските портове Бургас и Варна са проведени работни срещи между министрите на транспорта на Република България и Гръцката Република. Взето е решение за създаване на работна група, като намерението е да се кандидатства за финансиране по проекта от ЕК. Според двамата министри реализирането на такъв товарен коридор „Sea2Sea” би дало възможност за подобряване на транспортните и икономическите връзки между Република България и Гръцката Република и може да стане алтернатива на преминаването на товари през турския пролив Босфора, а в проекта се предвижда още два логистични центъра в Александруполис и Бургас.

3. МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПЕРСПЕКТИВИ И ДЪРЖАВНО ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ

3.1 МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПЕРСПЕКТИВИ

През 2017 и 2018 г. растежът на световната икономика ще бъде подкрепен от благоприятното икономическо развитие както на групата на развитите, така и на развиващите се страни.

Повишението на цените на суровините и по-високото търсене от страна на развитите икономики ще се отразят в ускоряване на растежа на брутния вътрешен продукт (БВП) в развиващите се пазари. В същото време растежът на БВП в ЕС се очаква да се забави през текущата година и в средносрочен план да остане на приблизително същите нива. Основен принос за по-ниския ръст ще има забавянето на частното потребление в резултат на повишението на цените на суровините, което ще ограничи реалния разполагаем доход на домакинствата. Нарастващата несигурност, свързана с геополитическото напрежение, миграционния поток към страни от ЕС и ефекта от предстоящото излизане на Великобритания от ЕС, също ще потисне икономическата активност в региона.

Основни макроикономически показатели

	отчетни данни		прогноза			
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Световна икономика (реален растеж, %)	3,2	3,1	3,4	3,6	3,7	3,7
Европейска икономика – ЕС 28 (%)	2,2	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
Валутен курс щ.д./евро	1,11	1,11	1,06	1,06	1,06	1,06
БВП (млн. лв.)	88 571	92 635	97 156	102 012	107 422	113 062
БВП (реален растеж, %)	3,6	3,4	3,0	3,1	3,2	3,2
Дефлатор на БВП, %	2,2	1,1	1,8	1,8	2,0	2,0
Средногодишна инфлация (ХИПЦ) (%)	-1,1	-1,3	1,2	1,3	1,7	1,8
Компенсации на един нает (%)	5,6	3,1	4,2	4,9	5,3	5,5
Коефициент на безработица (НРС) (%)	9,1	7,6	6,9	6,5	6,3	6,2
Текуща сметка (% от БВП)	0,4	3,8	3,8	3,8	3,7	3,6
Преки чуждестранни инвестиции (% от БВП)	3,7	2,3	2,3	2,3	2,3	2,4

Източник: РМС №281 от 18 май 2017 г. за одобряване на средносрочна бюджетна прогноза за периода 2018-2020 г.

За Република България средносрочната перспектива се обвързва със заложения приоритет за фискалната устойчивост, премахването на макроикономическите дисбаланси и провеждането на последователна, прозрачна и предвидима фискална политика, която да допринесе за подобряване на бизнес средата, насърчаване на инвестициите и стимулиране развитието на трудовия пазар за постигане на икономически растеж и заетост, придържайки се към общите правила на ЕС.

Българската икономика се очаква да нарасне с 3% в реално изражение през 2017 г., като основен принос за растежа ще има вътрешното търсене. Икономическият растеж слабо ще се ускори до 3,1% през 2018 г., и до 3,2% в края на прогнозния период. Вътрешното търсене ще продължи да бъде водещо за повишението както по линия на потреблението, така и на инвестициите. В същото време приносът на нетния износ постепенно ще намалява, тъй като по-силното вътрешно търсене ще доведе до изпреварващ растеж на вноса.

Положителните тенденции на пазара на труда се очаква да продължат в условията на запазване на относително високия темп на нарастване на БВП и на постепенно възстановяване на вътрешното търсене през 2017 г. Средният брой на заетите се очаква да се повиши с нови 0,5% в резултат преди всичко на очакваното положително развитие при

услугите, но така също и поради разкриването на работни места в промишлеността, подкрепено от очакваното повишаване на износа. Нивото на безработица се очаква да продължи да се понижава до средногодишна стойност от 6,9%, като по-бавното намаление спрямо предходната година ще бъде обусловено от по-ограничения спад на работната сила в резултат от мерките за повишаване на възрастта и стажа за пенсиониране и по-дългото оставане на пазара на труда. Пенсионната реформа се очаква да окаже по-съществено влияние върху работната сила към края на прогнозния хоризонт поради плавното повишение през годините на месечите възраст и стаж, необходими за пенсиониране.

Средногодишната инфлация през 2017 г. се очаква да бъде положителна от 1,2%, като повишението на общото равнище на потребителските цени в края на годината се очаква да достигне 1,3%. Средногодишното повишение на ХИПЦ през 2018 г. се очаква да бъде 1,3%, като инфлацията ще се ускори до 1,7% през 2019 г. и 1,8% през 2020 г., при допускане за по-високи международни цени на петрола и неенергийните суровини и нарастване на вътрешното търсене.

Данъчната политика за периода 2018-2020 г. е насочена към утвърждаване на ефективна данъчна система, предоставяща макроикономическа и бюджетна стабилност в средносрочен и дългосрочен план. В средносрочен план не се предвиждат значителни промени на основните данъци и ставки при запазване на данъчната система и ниския дял на преразпределения от държавата БВП. С оглед поддържане на устойчиво ниво на бюджетните приходи при запазване на тежестта на данъчното облагане, основна цел на данъчната политика за периода 2018-2020 г. е повишаването на събираемостта и намаляването на дела на сенчестата икономика, както и намаляването на административната тежест и разходите за бизнеса и гражданите.

Осигурителната политика за периода 2018-2020 г. предвижда запазване на съотношенията на осигурителните вноски за фондовете на държавното обществено осигуряване, като за 2018 г. се повишава размерът на осигурителната вноска за фонд „Пенсии” на ДОО с един процентен пункт.

В средносрочен план се предвижда увеличаване размера на минималната работна заплата от 460 лв. на 510 лв. от 1 януари 2018 г., на 560 лв. от 1 януари 2019 г. и на 610 лв. от 1 януари 2020 г.

3.2 ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ НА РЕАЛНИЯ СЕКТОР

Субсидия за ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“

Размерът на финансирането се определя в рамките на дългосрочен договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, от една страна, и ДП НКЖИ от друга страна. Средствата за субсидии са предвидени за осигуряване на дейностите по текущото поддържане и експлоатацията на железопътната мрежа. Предвидено е средствата за субсидии за периода 2018-2020 г. да се завишат в сравнение с равнището им за 2017 г. с 10 млн. лв. годишно, т.е. по 145 млн. лв. годишно. Въпреки че, съотносимо с нетните нужди увеличението е несъществено, то ще спомогне за подобряване на условията за изпълнение на дейностите, свързани с поддържането и безопасната експлоатация на активите.

Капиталови трансфери за ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“

Със средствата за капиталови трансфери се финансират проектите от железопътната инфраструктура, за които не се осигуряват средства от Европейски и структурни инвестиционни фондове. Капиталовите трансфери се насочват за поддържане на техническото и експлоатационното състояние на съществуващата железопътна инфраструктура и съоръженията по сигнализация и безопасно управление на превозната дейност. Средствата за капиталови трансфери за периода 2018-2020 г. се предвижда да се завишат с 10 млн. лв. на година в сравнение с 2017 г. и да бъдат в размер на 115 млн. лв. на година. Разпределението на средствата в рамките на отделните години от периода се

осъществява в съответствие с провежданата от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) политика по отношение на железопътната инфраструктура и предвидените мероприятия и дейности в Годишните програми за изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура.

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

4.1. ДЪРЖАВНО РЕГУЛИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР

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

- Предоставянето на управителя на железопътната инфраструктура да управлява публична и частна държавна собственост.
- Извършването на обществени услуги за превоз на пътници и товари.

Инструменти, които се използват съгласно нормативните документи в сектора:

- Договор между държавата и ДП НКЖИ.
- Договор с „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909, **относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга и прилагането на Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство.**

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

- Създаване на законова база за функционирането на пазара на транспортната, респективно железопътна инфраструктура.
- Наличие на лицензионен режим за железопътни предприятия, които регулира достъпа на потребителите до пазара.
- Определяне на таксите за: минимален пакет за достъп до железопътната инфраструктура; достъп до обслужващите съоръжения, свързани с предоставяне на железопътни услуги и за допълнителни и спомагателни услуги.
- Регулиране действията на инфраструктурният управител и таксите за достъп до железопътната инфраструктура. Осъществява се чрез контрол върху дейността на ДП НКЖИ с цел по-ефективно използване на железопътната инфраструктура.

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

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

- Отделяне и функционално преструктуриране на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) като независим регулаторен орган, което да позволи укрепването на капацитета и ролята ѝ да извършва координацията и контрола на дейността в областта на железопътния транспорт.

4.2. УЧАСТИЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Ролята на държавата се свежда до:

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

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

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

- да изгражда, поддържа и развива железопътната инфраструктура в съответствие с годишната програма по чл. 3, ал. 1, т. 2 от Договор ДА-2/29.12.2015 г.;
- чрез реализиране на проектите за модернизация на инфраструктурата в съответствие с тяхната приоритетност да подобрява качеството на железопътната мрежа и повишава скоростите за движение в ремонтираните участъци;
- да осигурява възможно най-ефективно използване на инфраструктурния капацитет, като се стреми да минимизира ограниченията в него и при необходимост разработва програма за подобряването му и др.

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

- Дългосрочно програмно 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 (TCOC) в съответствие с изискванията на ЕС чрез осигуряване на средства от държавния бюджет за тяхното прилагане извън договорените по проекти отсечки от „основната“ и „широобхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа.

- Въвеждане на интелигентни транспортни системи (ERTMS) за автоматично управление движението на влаковете, което води до повишаване сигурността на превозите и телематични приложения за пътнически и товарни превози, и до повишаване на безопасността, производителността и конкурентоспособността на железопътния транспорт.

- Повишаване качеството и сигурността на пътническите превози чрез осигуряване на средства за закупуване на нови и ремонт на пътнически влакове.

- Пълно прилагане на европейските регулации в автомобилния транспорт чрез въвеждане на екологични такси за автомобилния транспорт, забрана за движение на тежкотоварните автомобили в определени дни и часове от денонощието, допълнителни стимули за използване на комбиниран транспорт, съгласуване на разписанията и др.

- Гарантиране дългосрочното финансиране на жп инфраструктура за текуща поддръжка и експлоатация, на база ясни правила за тяхното ефективно разходване и постигнати резултати, без ежегодни корекции.

Предимства от прилагането на тази политика:

- Ръст на транзитните и вътрешни превози и оттам ръст на приходи на жп предприятия, респективно намаляване на необходимите средства от държавния бюджет (ДБ).

- Осигуряване на средства от ЕК за развитие на жп сектор в Република България, които покриват повече от 50% от необходимите средства за неговото модернизиране.

- Намаляване на разходите на обществото и публичните власти, в резултат на използването на жп транспорт, от подобряване на околната среда, намаляване на инцидентите по пътищата, намаляване на разходите за пътища и др.

- Осигуряване изпълнението на социалните функции на държавата за осигуряване на достъпен транспорт за всички граждани.

- Косвена подкрепа на частния бизнес, свързан с модернизацията на железопътния транспорт, осигуряващ данъчни постъпления за ДБ.

Резултати:

- Конкурентна българска железница, интегрирана и оперативно съвместима с европейската.

- Модернизирана и поддържана жп инфраструктура, допускаща скорости от 120-160 км/ч, с гарантирана безопасност и сигурност на превозите.

- Подновен подвижен железопътен състав, предпочитан от потребителите.

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

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

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

5. КАЧЕСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

5.1 СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА

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

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

Основни параметри на железопътната мрежа на ДП НКЖИ

- Общата разгъната дължина на железния път – 6 475 км, в т.ч.:
 - Единични жп линии с нормално междурелсие (1435 мм) – 2915 км;
 - Двойни жп линии с нормално междурелсие (2 x 989 км) – 1978 км;
 - Гарови коловози с нормално междурелсие – 1429 км;
 - Единични жп линии теснопътни (760 мм) – 125 км;
 - Гарови коловози теснопътни – 13 км;
 - Гарови коловози с широко междурелсие (1520 мм) – 15 км.
- 764 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;
- 6 300 броя железопътни стрелки.

Мрежата има 297 железопътни гарии и 16 разделни поста.

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

- I-ва жп линия – от сръбска граница до турска граница през Пловдив и Свиленград – част от 8-ми и 10-ти европейски транспортни коридори;
- II-ра жп линия – София – Мездра – Горна Оряховица – Варна – част от 4-ти европейски транспортен коридор;
- III-та жп линия – Илиянци – Карлово – Зимница – Карнобат – Варна фериботна – част от 8-ми европейски транспортен коридор;
- IV-та жп линия – граница – Русе пътническа – Горна Оряховица – Стара Загора – Димитровград – Подкова – част от 9-ти европейски транспортен коридор;
- V-та жп линия – София – Владая – Перник – Радомир – Кулата – част от 4-ти европейски транспортен коридор;
- VI-та жп линия – Радомир – Гюешево – част от 8-ми европейски транспортен коридор;
- VII-ма жп линия – Мездра – Видин – част от 4-ти европейски транспортен коридор;

- VIII-ма жп линия – Пловдив – Стара Загора – Карнобат – Бургас в участъка Пловдив – Михайлово – част от 8-ми европейски транспортен коридор;
- IX-та жп линия – Русе разпределителна – Каспичан;
- преструктуриране на жп възли София, Пловдив, Бургас във връзка с модернизацията на новите жп линии Пловдив – Свиленград – турска граница, Михайлово – Бургас, Пловдив – Септември и подобряване на интермодалността в градски условия.

По отношение на железния път се предвиждат следните дейности:

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

Основен елемент на горното строене на железния път са релсите, които чрез траверсите предават усилията от подвижния състав върху баластовото легло и земното платно. Железопътните релси работят, като непрекъсната гредя подпряна дискретно чрез траверсите върху еластична основа – баластово легло. С прилагането на по-тежък тип релси 60E1 и стоманобетонни траверси с дължина 2600 мм се повишава коравината на конструкцията на горното строене, при което концентрираните вертикални натоварвания от железопътните возила се разпределят върху по-голяма дължина. Постига се значително намаляване на напреженията и деформациите в релсите, траверсите и баластовото легло, облекчава се цикличния режим, при който работят тези елементи и се ограничават уморните въздействия. С използването на подрелсови подложки от еластомери и еластични скрепления се осигурява демпфериращ ефект и редуциране на динамичните компоненти на въздействията, вибрациите и шума. С прилагането на този по-тежък тип горно строене се постигат до два пъти по-ниски разходи за поддържане на железния път, свързани с удължаване на жизнения цикъл на релсите и траверсите и на сроковете между работата на тежката пътна механизация (пресяване и подбиване на баластовата призма).

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

Очаквани резултати:

- Осигуряване на устойчив График за движение на влаковете и оптимизиране на броя на ограниченията на скоростта.
- Завишаване на скоростите на движение на влаковете чрез 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 най-необходимите резервни части и изпълнение на ремонти за поддържане на механизацията в добро техническо състояние.
- Подобряване на техническото състояние на някои от второстепенните железопътни линии, които имат статут на „рокадни“ за главните железопътни линии.

ДП НКЖИ ще се стреми осезаемо да подобри техническото състояние на железопътната инфраструктура – фактор, рефлектиращ и върху безопасността на превозите. С това ще се повишат не само търговските параметри на железопътната инфраструктурата, но и ще се намали броят на произшествията и щетите от тях. Основна цел е железопътните линии, попадащи в „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа, да отговарят на изискванията заложи в Регламент (ЕС) №1315/2013. Към момента почти напълно изпълнени са изискванията за пълна електрификация, за номинално междурелсие от 1435 мм и за допустимо натоварване от 22.5 т/ос на железопътните линии от „основната“ мрежа. По отношение на електрификацията, почти всички направления от „основната“ мрежа са електрифицирани, с изключение на отсечките Радомир – Гюешево и Димитровград –

Подкова. По отношение на показателите за скорост на движение от 100 км/ч, възможност за движение на влакове с дължина 740 м и пълно внедряване на ERTMS – Република България все още не отговаря в по-голямата си част от „основната“ мрежа на тези изисквания на Регламента, но в момента се изпълняват и се планират за реализиране редица проекти по ОПТ, ОПТТИ и МСЕ, чрез които се цели да бъдат обхванати линиите от „основната“ мрежа, които да бъдат модернизираны така, че да отговарят на изискванията на Регламент (ЕС) №1315/2013.

Техническото състояние на железния път и съоръженията към него, в т.ч. и на отделните елементи към него, към началото на 2017 г. е, както следва:

- Наличие на участъци от железопътната мрежа с почти изчерпани възможности за задържане на скоростите на движение и гарантиране сигурност и безопасност: в рамената Димитровград – Подкова по IV-та жп линия, Радомир – Кюстендил – Гюешево по VI-та жп линия, Русе – Каспичан по IX-та жп линия и др.

- Земното платно е с недостатъчна носимоспособност, което вследствие на динамичните натоварвания от подвижния състав води до значителни деформации. Липсва предпазен пласт, което води до интензивни деформации през летните сухи периоди, поради явяващите се големи пукнатини в короната на земното платно и изтичане на баласта в тях. На места липсва противозамръзващ пласт, което е предпоставка за интензивни деформации през пролетния сезон вследствие на размразяването.

- В мрежата съществуват над 600 хиляди траверси СТ-4 ПAK68И, напукани и с разбити гнезда за анкерния болт, което надвишава 9% от вложените такива.

- В местата с вложени траверси тип СТ4-Т и СТ4-Д при криви с радиуси, по-малки от 500 м, се наблюдава масово скъсване на един и повече тирфони, с което се създават предпоставки за увеличаване на междурелсието и се застрашава сигурността на движение на подвижния железопътен състав.

- Значителни по дължина са участъците от железния път с масово компрометирано скрепление ПAK68И (изолационните и уплътнителни втулки са смачкани, ПAK болтовете са завъртени или скъсани, 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 избуксвани и с вълнообразно износване релси.

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

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

- При средна проектна скорост 108,3 км/ч за главните жп линии, допустимата скорост по книжка-разписание за пътнически влакове е 89,9 км/ч, т.е. разликата от 18,4 км/ч е много осезаема.

В периода 2018-2022 г. се планира изпълнението на ремонти по количества и стойности, съгласно информацията в Приложения №№2÷9. В тези приложения са отразени програмите, разработени от експлоатационните поделения, в които са показани необходимите средства за подновяване на железния път, за извършване на ремонти по главните жп линии и на тежката пътна механизация, за ремонт на мостове и тунели, за заздравяване на слабите места, за развитие на осигурителната техника и телекомуникациите и за развитието на енергостопанството. Основната цел при разпределението на средствата е необходимостта от привеждане на съоръженията на железния път в съответствие с изискванията на ЕС и въвеждането на Техническите спецификации за оперативна съвместимост.

5.2 СЪСТОЯНИЕ НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ

Системите и устройствата на осигурителната техника (ОТ), телекомуникациите (ТК) и електроснабдяването и енергиен контрол (ЕС и ЕК) в ДП НКЖИ са елементите от железопътната инфраструктура, които осигуряват управлението, контрола и безопасността на влаковото движение.

Осигурителната техника (сигнализацията) 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 (МКЦ, 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).

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

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

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

В последните десет години големи инвестиции в съоръжения и устройства на осигурителна техника, телекомуникации и електроснабдяване са извършени със средства по международни програми. Със средства по ОПТ и държавно съфинансиране 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 – гръцка/турска граница. Извършва се обновяване на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив – Бургас и жп участък Септември – Пловдив.

От 2009 г. до 2016 г. със средства от държавен бюджет са автоматизирани 97 бр. прелези, а за подаване на информация към водачите на пътни превозни средства, съгласно изискванията на Наредба №17 за регулиране на движението със светлинни сигнали, на 260

бр. прелези са монтирани нов тип шосейни светофари с трети фар с бавномигаща бяла светлина.

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

Планът за развитие на Поделение СиТ е показан подробно по години, дейности и обекти в млн. лв. без ДДС в Приложение №8 – Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването в периода 2018-2022 г.

Осигурителна техника

Състоянието на осигурителната техника (ОТ) 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 гари и разделни постове със средства на осигурителната техника е следното:

- Маршрутно-компютърни централизации – 11 бр.;
- Релейни централизации с микрокомпютърна визуализация (ЕЦМ-МКВ) – 4 бр.;
- Релейни централизации тип МРЦ, ЕЦ1 – 178 бр.;
- Електромеханични централизации тип ЕМЦ1 и 2 – 34 бр.;
- ЕЦ - блок пост с групи от МРЦ тип Н-68 – 1 бр.;
- Релейни уредби с ключови зависимости (РУКЗ) – 71 бр.;
- Без осигурителна инсталация – 17 бр, от които:
 - Пултове за управление на входен светофор (постоянни) – 9 бр.;
 - Устройства за управление на семафор – 8 бр.

Преобладаващата част от устройствата на осигурителната техника, извън новоизградените системи за сигнализация на обектите по обновяване на железопътните линии Пловдив – Свиленград, София – Пловдив и частично в Пловдив – Бургас (МКЦ в гара Кермен), са с изтекъл експлоатационен живот и не предоставят възможност за прилагане на съвременни технологии за контрол и управление на превозния процес (управление от диспечерски център).

Движението на влаковете в участъка 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.

Участъкът София – Пловдив е съоръжен със система за автоматична локомотивна сигнализация (АЛС) тип JZG 703 ниво 0 (Ebicab-700). Участъкът Скуtare – Стара Загора е съоръжен със система за автоматична локомотивна сигнализация тип JZG 703. Ж.п. възел Пловдив, включващ гарите Пловдив пътническа, Пловдив разпределителна (изток), Тракия, Филипово и участъкът Стара Загора – Бургас са съоръжени с ETCS ниво 1, версия 1.2.0/1999 г. с търговското наименование ALTRACS БДЖ. Поради строителни дейности действието на АЛС е прекъснато в участъка от гара Септември до гара Пловдив и в участъка Стара Загора – Бургас.

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

– Дунав мост 2 (Видин) – Видин пътническа – 16,314 км, ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d. Полевото оборудване е изградено, но не е въведено в експлоатация.

– Пловдив – Свиленград – 143 км, ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice. На участъкът Катунца – Ябълково полеводо 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:

- ПАБ – релейна полуавтоматична блокировка, с която са съоръжени около 2 031 км от жп мрежата, 150 км от които са по оптичен кабел.
- Автоблокировка с проходни сигнали – 321 км (разгънатата дължина) от жп мрежата.
- Автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси – съвременна система не изискваща направата на изолирани джонтове, с която са съоръжени 1 123 км от жп мрежата (разгънатата дължина).
- Директна обвързка – 29,97 км. Това са междугарията в участъците София – Септември, Златица – Пирдоп, Антон – Карлово и Твърдица – Шивачево.

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.

С изграждането на маршрутно-компютърни централизации (МКЦ) от най-ново поколение в жп гари Синдел, Горна Оряховица и жп 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 МКЦ ще осигуряват маршрутно придвижване на влаковете и маневрените състави съобразно коловозните развития и технологията на работа в гарите. Ще се подобрят технологичните възможности за работа в експлоатационните пунктове. МКЦ ще се проектира със система за самодиагностика, чрез която ще се изявява предотказното състояние на елементите на централизацията, ще се контролират всички откази, като информация за това се извежда на работното място на дежурния електромеханик. Направените инвестиции за модернизация в предложената програма ще се изплащат и от икономии от разходи за експлоатация на дежурни ръководители, стрелочници, прелезопазачи и техник-механици.

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

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

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

При осигуряване на финансови средства се предвижда внедряване на ETCS (Европейска система за управление на влаковете) по жп линия Русе – Каспичан, като осигурителната техника в 8 гари, съоръжени с РУКЗ и в гара Ястребово, съоръжена с ЕМЦ, се замени с ЕЦ-М-МКВ (компютърно управление с визуализация). Осигурителната техника в

гара Висока поляна, която е съоръжена електрическа централизация (ЕЦ), се предвижда да се надгради с компютърно управление и визуализация.

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

Телекомуникации

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

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

Медните телекомуникационни кабели – магистрални и вътрешно гарови, са силно амортизирани и подложени на непрекъснати посегателства и кражби, както и на постоянни увреждания. Те са със силно нарушени технически параметри, съгласно констативните измервателни протоколи и реално застрашават надеждността на всички системи, работещи по тях. Аналоговите преносни системи, както и аналоговите телефонни централи от 3-та равнина са с изтекъл амортизационен ресурс, морално и технически остарели и не отговарят на съвременните изисквания за телекомуникации.

Железопътните телекомуникации са базирани на кабелна мрежа, състояща се от 4630 км магистрални кабели, 159 км въздушни кабелни линии и над 640 км оптични кабелни линии. ДП 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 (2 MB/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 – 1 769 км.

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

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

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

В краткосрочен и средносрочен план предстои доставка на телекомуникационни кабели и оборудване, подмяна на въздушни линии и на аналогови автоматични телефонни централи – тип АТСК с цифрови, осигуряване на техническа помощ и сервизни услуги от външни фирми на част от новоизградените телекомуникационни съоръжения и GSM-R мрежа, изграждане на системи за охрана и видеонаблюдение на обекти и съоръжения.

В дългосрочната инвестиционна програма на Поделение СиТ се предвижда изграждане на оптични кабелни мрежи и цифрови преносни системи по главните жп линии, които да заменят неефективната телекомуникационна кабелна мрежа изградена с медни кабели и аналогов пренос. Целта е изграждане на оптичен пръстен, обхващащ всички големи гари на

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

Планирано е проектиране и изграждане на оптични връзки и телекомуникационно оборудване на близо 1000 км по протежение на железния път в участъците: Горна Оряховица – Каспичан; Радомир – Благоевград; София – Карлово; София – Мездра; Мездра – Червен бряг; Русе – Бяла; Симеоновград – Нова Загора; Пловдив – Карлово; Разменна – Волуяк; Величково – Карнобат; Горна Оряховица – Стара Загора; Михайлово – Димитровград и Карлово – Тулово.

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

Електроснабдяване и енергиен контрол

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. Те включват 319 броя трафопоста 20 (10) kV/ 0.4 kV (196 бр. от тях са оборудвани със защита срещу пренапрежения и автоматична защита от токово пренатоварване), 946 бр. пилони за осветление и 1914 бр. отоплявани стрелки и 2425 км захранващи въздушни и кабелни линии средно напрежение (СН) и ниско напрежение (НН) до потребителите. Основните светлинни източници на пилоните, които се експлоатират са лампи с мощност 150 W, 250 W и 400 W. 12 бр. гари са оборудвани със съвременни енергоспестяващи LED осветители.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Обновяване на външно осветление на жп гари с енергоспестяващи (LED) осветители;

- Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове;
- Обновяване и подмяна на маслени кабели СрН и НН;
- Преустройство на системите за електрическо отопление на жп стрелки;
- Въвеждане на Система за дистанционно отчитане на статични електромери в ДП НКЖИ в ССТ – София, Горна Оряховица и Пловдив;
- Подмяна на разпределителни и електрически табла СрН и НН;
- Доставка на високоволтови измервателни уреди за лаборатории тип Б;
- Доставка и монтаж на фотосоларни панели за собствени нужди.

Човешкият фактор играе важна роля в процесите, свързани с поддръжка на съоръженията на ОТ, ТК и ЕС и ЕК. Ниските заплати и непривлекателните условия на труд водят до текучество на кадри. Най-голям дял от трайно незаетите длъжности е в експлоатационните звена. Установилата се тенденция в последните години за овакантиране на длъжностите, създава сериозни проблеми за нормална експлоатационна работа. Предвид кадровия недостиг трудно се изпълняват план-графиците, инструкциите и нормативите за железопътния транспорт, както и допълнително възникнали задачи от посегателства и аварии.

5.3 СЪСТОЯНИЕ НА ЕНЕРГИЙНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ

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

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

От началото на 2016 г. е утвърдена нова цена за тягово разпределение, спрямо която е направен прогнозният бюджет и инвестиционен план за периода 2018 на поделение ЕРП.

С прилагане на Директива 2012/34/ЕС от 2019 година ще се регламентират преките разходи за минимален достъп в електрифицираните железопътни линии на железопътната инфраструктура, които се определят от преките разходи за контактна мрежа, свързани с влаковата услуга, които ще отпаднат от разходите определящи цената за тягово разпределение.

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

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

Тяговите подстанции са съвкупност от електрически машини и апарати, които служат за трансформиране и разпределение на електрическата енергия. Те се захранват от електропреносната мрежа с линейно напрежение 110 kV, което чрез тяговите трансформатори се понижава на 25 kV (номинално напрежение) и честота 50 Hz. 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 1 186 MW.

Контактната мрежа представлява специална електропреносна мрежа, която пренася електрическата енергия от тяговите подстанции до тяговия електрически подвижен състав и я предава чрез непосредствен контакт с неговия токоприемник. Захранването на контактната мрежа с електрическа енергия се извършва от тяговите подстанции чрез така наречените захранващи фидери (въздушни проводници). Електрическата енергия, след като мине през тяговите двигатели на електрическия подвижен състав, се връща обратно по релсовия път и през земята. Релсовият път се свързва с тяговата подстанция чрез обратните фидери. По този начин веригата за протичане на тяговия ток се затваря. Контактната мрежа, захранващите, обходни и обратни фидери образуват тяговата мрежа на електрифицирания участък. Разгънатата дължина на контактната мрежа към м. 12.2016 г. е 4 825 км, като 70% от общата дължина на железопътната мрежа е електрифицирана.

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

Контактната мрежа се поддържа в непрекъснато работно състояние от оперативни енергийни диспечери и аварийно-ремонтен персонал в подрайони по експлоатацията (ПЕ). Работните средства за поддръжка на контактната мрежа са релсовите самоходни специализирани машини. Механичните параметри на контактната мрежа се контролират с измерителни мобилни лаборатории на железопътен ход.

Оперативната територия на енергийните диспечери е територията на една енергосекция, към която принадлежат определен брой тягови подстанции и подрайони по експлоатация. Страната е районирана на три енергодиспечерски района и се обслужва от три енергосекции.

Енергодиспечерските райони са свързани технологично с железопътната мрежа и работата на оперативни диспечери, управляващи движението на влаковете.

Цели на поделение „Електроразпределение“

✓ 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 съюз.
- Повишаване пропускателната способност на съответните жп участъци и създаване предпоставки за по-пълно изпълнение графика за движението на влаковете, изпълнение изискванията по отношение на новия електрически подвижен състав, за поддържане нивото на напрежение в контактната мрежа в строго определени граници.

- Осигуряване повече време за работа по съоръженията на контактната мрежа от персонала на подрайоните по контактната мрежа.

- Намаляване вредното влияние върху околната среда, чрез подмяна на съоръженията, съдържащи вредни, отровни и канцерогенни вещества (трансформаторно масло, течен електролит в акумулаторните и кондензаторните батерии и др.).

- Намаление на персонала, зает с експлоатацията на тягови подстанции, поради безотказната работа на съвременните съоръжения и липсата от възможност за профилактични изпитания (комплексната разпределителна уредба е херметически затворена и съоръженията разположени в нея, не се нуждаят от профилактични изпитания).

✓ **Контактна мрежа**

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

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

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

Инвестиционни намерения 2018-2022 г.

Общият размер на инвестицията за пет годишния период 2018-2022 г. за модернизацията на контактната мрежа, тяговите подстанции, механизация и сгради, се предвижда да бъде в размер на 186,045 млн. лв., от които собствени средства – 58 млн. лв., от инфраструктурни такси – 97,6 млн. лв. и капиталови трансфери – 30,445 млн. лв. Всички средства са в млн.лв с ДДС.

✓ **Модернизация на тягови подстанции**

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

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

За периода 2018-2022 година се предвижда модернизация със собствени средства на осем броя тягови подстанции: Провадия, Величково, Разград, Варна, Червена вода, Столник, Хитрино и Карлово, което включва:

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

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

С посочените проекти за обновяване на съоръженията в тяговите подстанции ще се изпълнят изискванията за създаване на условия за движение по железопътната инфраструктура на качествено нов електроподвижен състав. Ще се постигнат изискванията на стандарт БДС EN 50163 за ниво на напрежението и неговото автоматично поддържане в

предвидените от стандарта стойности. Ще бъде изпълнено изискваното подобряване на характеристиките на тока в съответствие с Наредбата на КВЕР за качеството на електроенергията, връщана в националната енергийна система на страната от рекуперативно спиране на влаковете и намаляване на санкциите за наличие на реактивна енергия, генерирана в електроразпределителната мрежа на ДП НКЖИ.

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

✓ *Подновяване на контактната мрежа*

Една от целите на поделение ЕРП до 2020 г. е електрификация на 83-та жп линия Нова Загора – Симеоновград и електрификация на коловози в товарна гара Димитровград, преходни обекти от 2016 г.

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

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

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

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

Подновяването на контактната мрежа и съоръженията към нея в участъци извън оперативните програми, ще се финансира със собствени средства, като монтажът ще се изпълнява от производствените звена. Намеренията са за подмяна на носещи възжета на около 320 км на година и подмяна на 36 км на година контактен проводник.

Предвижда се подмяна на напукани, наклонени и силно амортизирани стълбове, които са предпоставка за аварийни ситуации и застрашават графика за движението на влаковете. Годишно ще се подменят около 250 бр. стълба, което е съобразено с възможностите за тяхната подмяната. Общо за крайно належаща подмяна са около 1 488 бр. стълба, за което има и сключен договор. Обектът е преходен от 2016 г.

В програмата на поделението са залегнали и обекти за подновяване на контактната мрежа в участъците, в които ще се извършва ремонт на железния път.

5.4 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА

Тежката пътна механизация, доставена 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 своєвременното отстраняване на явили се повреди. Наличните резервни части за машините са изчерпани 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 и 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 РССМ. Поддържането и ремонтът на контактната мрежа се осъществява чрез 76 броя РССМ, които не са оборудвани с GSM апарати за бърза мобилна връзка при аварии, като същото се отнася и за аварийните автомобили. 18 броя от РССМ са доставени по оздравителна програма и са в добро състояние. Гаранциите им са изтекли, но липсата на подходяща база за сервиз и ремонт създава затруднения по своевременното отстраняване на явилите се повреди. Наличните резервни части за същите са изчерпани, а липсата на такива води до значителен престой на някои от машините.

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.

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

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

В програмата на поделение „Електроразпределение“ за периода 2018-2022 г. е предвидена доставка на нова специализирана механизация, която ще се доставя поетапно в годините и включва:

- доставка на машини за движение и работа по железен път, оборудвани с телескопична подемна платформа, работна кошница, монтирана на подемната платформа и хидравличен кран;
- доставка на машини на двоен ход – за движение и работа по автомобилен път и железен път, оборудвани с телескопична подемна платформа и хидравличен кран;
- доставка на нови лекотоварни автомобили за превоз на работни групи, материали и др.

Експлоатационният автомобилен парк за поддръжка на осигурителна и телекомуникационна техника и съоръжения на електроснабдяване е недостатъчен, като близо 25% от автомобилите са амортизирани. Това създава сериозни затруднения при отстраняване на повреди, възникнали в резултат на посегателства, аварийни ситуации и природни бедствия. Недостатъчни са и товарните автомобили с кран за по-ефективна поддръжка на съоръженията. За извършване на надеждна и качествена профилактика е необходимо осигуряване на мобилни лабораторни коли за измерване на външни съоръжения /кабели и др./, в т.ч. за контрол и проверка на радиочестотите за ВДРВ и GSM-R и мобилна измервателна и тестова апаратура за текуща поддръжка.

5.5 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД

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

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

За проект – „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания“ през 2017 г. са разчетени 1 406 694 лв. с ДДС. По програмата за извършване на ремонти на сгради и перони са предвидени 7 обекта за изпълнение, от които „Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Сливен“ е преходен от 2015 г. Строително-монтажните работи на „Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол“, „Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Долно Езерово“, „Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Айтос“, „Ремонт сграда жп гара Стамболийски“, „Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Септември“ и „Преустройство и ремонт приемно здание гара Разград“ ще бъдат възложени и ще стартират през 2017 г., като се очаква да бъдат преходни и за 2018 г.

През 2018 г. в проекта са предвидени довършване на ремонтните работи по преходните обекти от 2017 г. – жп гара Долно Езерово и жп гара Айтос. През 2018 г. продължава изпълнението на преходните от 2017 г. ремонти по жп гари Ямбол и Септември, които се очаква да приключат през 2020 г. Планирано е да стартират ремонти по жп гара Шумен.

През 2019 г. продължава изпълнението на ремонтните работи по жп гара Септември, Ямбол и Шумен.

2020 г. ще бъдат довършени ремонтите на жп гари Септември и Ямбол. Продължава изпълнението на ремонтните работи по жп гара Шумен. Предвидено е да бъдат започнати ремонтни дейности по ремонт на гара Левски, като същите е предвидено да останат преходни за 2021 г.

През 2021 г. е предвидено да се довършат ремонтните дейности по жп гара Шумен и да продължи изпълнението на жп гара Левски.

През 2022 г. е предвидено да се ремонтират 76 обекта, като гарите, предвидени за ремонт са Срацимир, Дреновец, Руска Бяла, Димово, Любеново предавателна, Тулово, Сахране, Силистра, Дулово и др., както и технически сгради на жп инфраструктурата.

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

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

5.6 СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ И ТЕРМИНАЛИ ЗА КОМБИНИРАНИ ПРЕВОЗИ

През последните години в Европа се утвърждава доминираща тенденция за предлагане на комбинирани транспортни услуги. Причините за това са много – все по-голямото

натоварване на автомагистралите в резултат на увеличаващите се превози, замърсяване на околната среда, надеждността на жп транспорт при различните атмосферни условия, ефективността на комбинирания транспорт и др. Комбинираните превози създават възможност за осъществяване на пълна логистична схема за доставка „от врата до врата“, което се явява и едно от основните желания на клиентите. Република България като част от европейската железопътна мрежа трябва да отговаря с възможности за предлагане на условия за развитие на комбинирания транспорт.

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

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

Съгласно **Регламент 1315/2013** от 11 декември 2013 г. на ЕП и на Съвета на ЕС относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, Приоритетните инфраструктурни направления на българска територия за развитието на комбинираните превози, които са описани в Приложение II на Регламента са следните:

- **Линейни:**

- Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград;
- Калотина – София;
- София – Горна Оряховица – Варна;
- Гюешево – София – Бургас/Варна;
- Русе – Димитровград/София/Варна.

- **Точкови:**

- Пристанища: Варна, Бургас, Лом, Видин, Оряхово, Свищов;
- Интермодални терминали: София, Драгоман, Горна Оряховица, Пловдив, Русе,

Силистра, Свиленград.

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

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

С финансиране от държавния бюджет е изпълнен **проект „Проектиране и изграждане на терминал за комбинирани превози при гара Драгоман“**. В изпълнение на държавната политика за развитие на Ро-Ла превозите на територията на Република България, в района на гара Драгоман беше изградена терминална площадка за качване на влак на част от товарните автомобили, които се движат по направление Турция – Западна Европа – Турция. С реализирането на този проект са създадени условия за разтоварване движението на магистралните пътища в 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 г. се изпълни **проектът „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив“**, който обхващаше изработване на технически проект и строителство на ИМТ. С цел ускоряване влизането на терминала в експлоатация от МТИТС се извършват дейности по избор на оператор, който ще има задължението да достави и инсталира необходимото оборудване. С Решение на МС от 16.08.2017 г., Правителството определи „Терминали“ ЕАД за концесионер на Интермодалния терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив. Концесионерът е избран след проведена открита процедура за предоставяне на концесия за срок от 27 години.

През 2015 г. с финансиране по ОПТ 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 беше предвидено за реализация през текущия програмен период 2014-2020 г. със средства по ОПТТИ, но с оглед постъпили възражения относно целесъобразността за изграждането му, ДП НКЖИ се ангажира да проведе допълнителни проучвания за развитие на жп инфраструктурата по направление Север-Юг (гр. Русе – турска и гръцка граници).

С финансиране по приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на ОПТТИ се планира реализация на следния проект:

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

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

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

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

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

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

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

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

За подготовката за работа във военно време са изготвени **План за привеждане от мирно на военно положение и План за свързките във военно време**. Изготвена, утвърдена и въведена в действие е система за оповестяване при привеждане от мирно на военно положение. Обезпечено е управлението на движението на влаковете при военно време от специално оборудвани Оперативни сектори. За стабилизиране на свързочните възможности на пунктовете за управление (ПУ) и оперативните сектори (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 ДП НКЖИ като юридическо лице с възложена военновременна задача, са разработени военновременни планове, осигуряващи кадрово и финансово работата им във военно време. По допълнителни указания и разчети, на база военновременния план на Република България, предстои разработване на ВВР план за ДП НКЖИ, обобщаващ цялостно потребностите на Управителя на инфраструктурата за изпълнение на възложената военновременна задача.

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

В изпълнение на „**Програмата за защита при бедствия на НКЖИ за периода 2014-2018 г.**” усилията на поделенията през 2016 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. Осъществена превантивна дейност по поделения, е както следва:

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

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

✓ **Електроразпределение:** С цел повишаване устойчивостта и надеждността на съоръженията е извършено подновяване на съоръженията на контактната мрежа, на съоръжения в тягови подстанции и основни секционни постове.

През 2017 г. са подновени исканията за 10 проекта за трайно укрепване на обекти от железопътната инфраструктура, засегнати от бедствия на обща стойност 2 437 100 лв. Същите са внесени за разглеждане и финансиране от Междуведомствената комисия за възстановяване и подпомагане към Министерски съвет. За разплащане на непредвидени разходи за извършени неотложни аварийно-възстановителни работи са подновени исканията за 7 обекта на обща стойност 267 809 лв.

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

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

Прогноза за средствата по отбранително мобилизационните мероприятия и кризисни ситуации е посочена в Приложение №10 – Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за периода 2018-2022 г.

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

Към момента в обекти на ДП НКЖИ са изградени 83 бр. системи за видеонаблюдение, от които 22 бр. са на жп гарите София, Пловдив, Варна, Бургас, Плевен, Драгоман, Крумово, Катуница, Поповица, Първомай, Караджалово, Ябълково, Видин, Кулата, Мездра, Горна Оряховица, Шумен, Кардам, Русе, Русе разпределителна, Стара Загора и Свиленград. Обхванати са всички гранични жп гари на територията на Република България.

През периода 2018-2022 г. се предвижда да се изградят такива системи на още 10 големи гари. Това са: Благоевград, Дупница, Перник, София Север, Червен бряг, Враца, Сливен, Карлово, Ямбол, и Карнобат.

В обекти на железопътната инфраструктура са изградени 57 бр. пожароизвестителни и пожарогасителни системи. С пожароизвестителни системи следва да се оборудват всички административни сгради и помещения с инсталирана апаратура.

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

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

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

Основните дейности и мероприятия по превантивна дейност са:

- ✓ За поделение „Железен път и съоръжения“

- възстановяване на деформирани земни насипи, обезопасяване на земно-скални откоси, чрез обрушване и 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 поделение „Сигнализация и телекомуникации”**

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

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

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

✓ **За поделение „Електроразпределение“**

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

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

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

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

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

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

- средства за защита на дихателните органи – филтриращи и изолиращи противогази, респиратори и противопрахови маски;

- средства за защита на кожата – защитни ръкавици, защитни чорапи, защитни престилки, защитни облекла;

- специализирани филтри за опасни химически и радиоактивни вещества;

- средства за йодна профилактика.

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

Съгласно Наредба за реда за създаване, съхраняване, обновяване, поддържане, предоставяне и отчитане на запасите от индивидуални средства за защита, приета с ПМС №3 от 10.01.2009 г., Управителя на инфраструктурата е 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 пунктовете за управление и оперативните сектори, осигуряващи възможността за управление движението на влаковете в кризисни ситуации (вкл. и във военно време). Направени са разчети за

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

Инспекция „Безопасност на превозите“ осъществява контрол върху:

- ✓ работата на ръководния и изпълнителския персонал на ДП НКЖИ, свързана с безопасността на превозите и техническата експлоатация на обектите, съоръженията, устройствата и подвижния железопътен състав, които ѝ принадлежат;

- ✓ работата на персонала, техническото състояние на подвижния железопътен състав, съгласно изискванията на националните правила за безопасност в железопътния транспорт, на железопътните оператори, когато се намират в сервитута на железопътната инфраструктура и са в процес на подготовка, реализация или приключване на превози.

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

- ✓ спазване на държавната политика в областта на измерванията, осъществявана от Български институт по метрология и Държавна агенция по метрологичен и технически надзор, като контролира, координира и ръководи методически метрологичната дейност, дейностите по безразрушителен контрол и подпомага всички дейности в структурата на Управителя на инфраструктурата с надеждни измервания.

- ✓ съдейства за осигуряване на безопасността на движението, нормалната експлоатация и ремонт на елементите на железопътната инфраструктура чрез процесите на измерване, които са необходими за получаване на информация за свойствата на обектите от заобикалящата ни среда, и чрез метрологично осигуряване и контрол на средствата за измерване. В условията на глобалния пазар качеството на продуктите е важно условие за конкурентоспособността на всяка организация. Предлаганият продукт трябва да отговаря на определени изисквания, осигуряването на които не е възможно без измервания.

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

6. ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ДЕЙНОСТТА НА ДП НКЖИ КАТО УПРАВИТЕЛ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – 2018-2022 г.

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

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

6.1. Основни приоритети на ДП НКЖИ

❖ Пазарна ориентация на Управителя на инфраструктурата и политика за утвърждаването ѝ като обществено отговорна организация.

❖ Изграждане на конкурентоспособна организация и търговско ориентирано предприятие.

❖ Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.

❖ Изготвяне на програма за създаване на нови връзки с товародателите.

❖ Хоризонтална и вертикална интеграция с участници на националните и международни пазари и усъвършенстване на функционалната и продуктова структура.

❖ Хармонизиране на условията и последваща интеграция в рамките на европейската железопътна транспортна система, с преимуществено подобряване на връзките с железопътната инфраструктура на съседните на Република България държави и постигане на координация при управление на транспортните потоци.

❖ Модернизиране и привеждане на железопътната инфраструктура в съответствие с европейските стандарти за оперативна съвместимост.

❖ Прилагане на инструментите на публично-частно партньорство/концесии за обекти от железопътната инфраструктура.

❖ Усъвършенстване на системата за организационно, материално-техническо и финансово управление на Управителя на инфраструктурата с цел повишаване динамичността, гъвкавостта и адаптивността ѝ.

❖ Привличане на инвестиции с цел модернизация и обновяване на железопътната инфраструктура.

❖ Преход от поддържаща стратегия към възстановяване на проектни мощности и последващо изпреварващо развитие на инфраструктурата, транспортната и управленска технология.

- ❖ Намаляване на разходите за ремонт и обновяване на инфраструктурата в дългосрочна перспектива.
- ❖ Инвестиране в проекти с висока добавена стойност.
- ❖ Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората.
- ❖ Постигане на висока степен на безопасност, оперативна съвместимост 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.
- ❖ Високопрофесионален кадрови потенциал.
- ❖ Осигуряване на качествен и леснодостъпен жп транспорт (премахване на транспортни бариери) за лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

6.2. ПРИОРИТЕТИ НА ПРОГРАМАТА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

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

6.3. **ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ДП НКЖИ**

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

- ❖ Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура.
- ❖ Реконструкция и подновяване на железопътните линии, разположени по общоевропейските транспортни оси.
- ❖ Повишаване на конкурентоспособността (по отношение на качество и ефективност).
- ❖ Провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване на потребностите на клиентите от качествено обслужване – сигурност, надеждност, целогодишност и екологичност на предоставяните услуги.
- ❖ Поддържане на активна инвестиционна политика по отношение на привличане на различни източници на финансиране извън Държавния бюджет.
- ❖ Привличане на частни инвестиции.
- ❖ Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.
- ❖ Въвеждане на нови услуги и дейности.
- ❖ Въвеждане на енергоефективни технологии и използване на възобновяеми енергийни източници.
- ❖ Привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси.
- ❖ Провеждане на гъвкава тарифна политика.
- ❖ Разширяване на пазарния дял на комбинираните превози чрез развитие на терминалната инфраструктура.
- ❖ Успешно и ефективно усвояване на средствата от ЕСИФ.
- ❖ Подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

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

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

6.4. **ТЕХНОЛОГИЧНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ**

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

В по-дългосрочен план ДП НКЖИ ще се стреми:

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

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

- ❖ Осигуряване на безопасност и сигурност на превозите чрез дейностите по проект 3: „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости“.
- ❖ Модернизация и обновяване 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 прелазни 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 по направленията: Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граница (направлението е изцяло модернизирано), Волуяк – София – Септември, Карнобат – Синдел, Пловдив – Бургас, София – Драгоман и др.;
- ❖ Изграждане на ETCS в участъка София – Септември;
- ❖ Предоставяне на нови услуги на операторите чрез интермодалните 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 Географска информационна система (ГИС) за нуждите на ДП 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 Националния план за внедряване на ERTMS.
- ❖ Внедряване на електронен архив за управление, индексирание и съхранение на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС.

6.5. ТЪРГОВСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Търговските цели пред ДП НКЖИ са:

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

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

- ❖ Повишаване на качеството и ефективността на железопътните превози чрез ремонт на жп линии за възстановяване на проектните скорости и изграждане на трасета, позволяващи високи скорости и съкратено времепътуване.
- ❖ Модернизиране на приемните здания и площите около тях в гари по определени приоритети (гранични гари, интерсити гари, централни гари в големи градове и др.).
- ❖ Приложение на фирмената програма за управление на отпадъците на ДП НКЖИ.
- ❖ Изготвяне на предложения за отдаване на концесия на малодетелни железопътни линии и на приемните здания на основните железопътни гари.
- ❖ Изграждане на интермодални терминали и товарни селища.
- ❖ Сътрудничество с управителите на инфраструктура на европейско равнище, както и с техните потребители.

6.6. ФИНАНСОВИ ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПИ

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

Финансовите цели:

- ❖ Намаляване на загубата от дейността, чрез балансиране на салдото на Управителя.
- ❖ Намаляване периода за събиране на вземанията.
- ❖ Намаляване на текущите вземания от клиенти и доставчици.
- ❖ Намаляване на текущите задължения към доставчици, клиенти и персонал.
- ❖ Увеличаване на производителността на труда.
- ❖ Усъвършенстване на планирането на финансовите средства – прозрачност и по-добро финансово управление.
- ❖ Изваждане на неоперативни дълготрайни материални активи (ДМА) – публична собственост от баланса на ДП НКЖИ.

Задачи:

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

Принципи:

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

6.7. Основни източници за финансиране на дейността на ДП НКЖИ

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

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

Нетните приходи от продажби са формирани от:

- *приходи от инфраструктурни такси (ИТ)* – от осигуряване достъпа и използването на железопътната инфраструктура от лицензирани превозвачи/заявители при равнопоставени условия;

- *приходи от предоставяната от 01.01.2013 г. услуга „разпределение на тягова електроенергия“;*
- *приходи от други услуги* – свързани с основния предмет на дейност на предприятието, предоставяни при поискване;
- *други приходи* – от управлението и стопанисването на държавната собственост; печалба от продажба на нетекущи активи.

Приходи от инфраструктурни такси. Те са основен източник за финансиране на разходите, свързани с текущото поддържане на железния път и обслужващите го съоръжения. С цел стимулиране и съживяване на товарните превози по железопътния транспорт, в сила от 01.01.2014 г. тарифните ставки за изчисление на инфраструктурните такси са в размер на 0,7902 лв. за влакилометър и 0,0025 лв. за брутотонкилометър.

В сила от 05.04.2014 г., съгласно ПМС №66/21.03.2014 г. са намалени ставките за влакилометър и брутотонкилометър за комбинирани превози с блок-вакове с 10% и за превоз на товарни автомобили с блок-вакове с 30%.

Приходите от инфраструктурни такси за 2016 г., са в размер на 54 746 хил. лв.

За 2017 г. разчетените приходи от ИТ са 54 700 хил. лв., а за периода 2018-2022 г. са в размер на 55 500 хил. лв. годишно.

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

Приходи от дейност „Електроразпределение“. ДП НКЖИ, чрез поделение „Електроразпределение“ експлоатира и поддържа съществуващите трансформирани, комутационни и преносни съоръжения, създава и одобрява технически изисквания за изграждане и обновяване на нови съоръжения с цел непрекъснато и ефективно трансформиране и пренасяне на тягова електрическа енергия до превозвачите.

С цел *разпределение на тяговата електроенергия по разпределителните мрежи* за нуждите на железопътния транспорт през 2010 г. в състава на ДП НКЖИ бе създадено инфраструктурно Електроразпределително предприятие. С Решение №Л-327/17.05.2010 г. на ДП НКЖИ от Държавната комисия за енергийно и водно регулиране (ДКЕВР) бе издадена лицензия за срок от 35 години. Дейността „разпределение на тягова енергия“ практически стартира от 01.01.2013 г., съгласно лицензията.

От 01.01.2016 г. приходите от тази дейност се формират на цена за услугата в размер на 146,73 лв./MWh (без ДДС, одобрена от КЕВР). Цената е определена за 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%.

Приходи от дейност „Електроразпределение“ за 2016 г. са в размер на 38 709 хил. лв. (*с изключени префактурирани мрежови надбавки за сметка на превозвачите*). За 2017 г. разчетените приходи са 40 540 хил. лв. (*с изключени префактурирани мрежови надбавки за сметка на превозвачите*), за 2018 г. са прогнозирани 41 600 хил. лв., а за периода 2019-2022 г. са прогнозирани в размер на 42 700 хил. лв. годишно (*с изключени префактурирани мрежови надбавки за сметка на превозвачите*).

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 ДП 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 2016 г. тези приходи са 10 399 хил. лв. За 2017 г. разчетените приходи от други услуги са 10 500 хил. лв., а за периода 2018-2022 г. са в размер на 10 800 хил. лв. годишно.

Другите приходи включват приходи от: отдадени под наем сгради, терени и жилища, продажба на материали и скрап, заприходени материали втора употреба, приходи от глоби и неустойки, положителен резултат от ликвидация на ДМА и други операции, свързани с обичайната дейност. За 2016 г. тези приходи са в размер на 16 001 хил. лв. За 2017 г. са разчетени 13 000 хил. лв., а за периода 2018-2022 г. са в размер на 13 600 хил. лв. годишно.

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

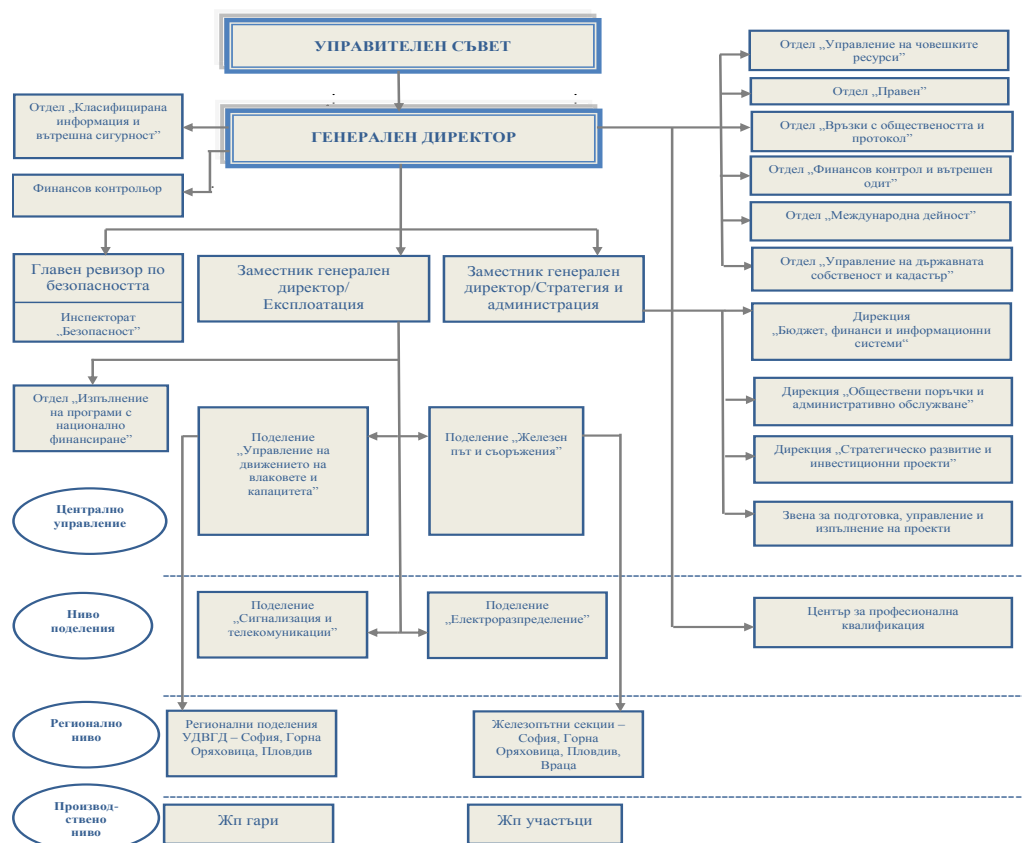
През 2016 г. със Закона за Държавния бюджет на Република България за 2016 г., (обн. в ДВ бр. 96 от 9.12.2015 г.) и ПМС №380 от 29.12.2015 г. за изпълнение на ДБ, (ДВ бр. 3 от 12.01.2016 г.) на ДП НКЖИ са предоставени 105 000 хил. лв. капиталов трансфер и 135 000 хил. лв. субсидия. С ПМС №62/25.03.2016 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 ДП 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.

Съгласно ПМС №374 от 22 декември 2016 г. за изпълнението на държавния бюджет на Република България за 2017 г. общият размер на средствата за инвестиции и текущо поддържане на железопътната инфраструктура на Управителя на инфраструктурата е 240 000 хил. лв., в т.ч.: 105 000 хил. лв. капиталов трансфер и 135 000 хил. лв. субсидия.

6.8. ОРГАНИЗАЦИОННИ И УПРАВЛЕНСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

ДП НКЖИ на 01.01.2017 г. стартира със следната организационно-управленска структура:

Фиг. №4



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

I. През 2016 г. са извършени следните структурни и организационни промени в ДП НКЖИ:

- Във връзка с настъпилите и предстоящи за изпълнение политики и стратегии от новия програмен период на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” в сила от 01.01.2016 г. е създадена нова, адаптирана за ОПТТИ структура на дирекция СРИП.

- В съответствие с проектите в етап на подготовка и такива, одобрени вече 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.

- В сила от 01.02.2016 г. са направени промени във функционалната структура на поделение „Сигнализация и телекомуникации” (СиТ), както следва:

- децентрализация на функциите на звената по Човешки ресурси, Счетоводство, ЗБР и Контрол и сигурност на съоръженията, и преминаването им от Централно ниво в структурите на регионални секции СиТ;

- в съответствие с изискванията на международен стандарт БДС EN ISO/IEC 17020:2012 е създадена Лаборатория/орган за контрол от вид В на пряко подчинение на Главен инженер Експлоатация.

- Отдел „Финанси, счетоводство и контрол” е закрит и е създадена дирекция „Бюджет, финанси и информационни системи” (БФИС).

- Отдел „Информационни технологии и системи” преминава от дирекция „Обществени поръчки и административно обслужване” (ОП и АО) към дирекция БФИС.

- Създадена е нова длъжност „Финансов контролор” на пряко подчинение на генералния директор на ДП НКЖИ.

За 2017 г. е одобрена конкретна **Програма за организационни и инвестиционни мероприятия** за 4-те експлоатационни поделения в ДП НКЖИ, 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;
- промяна в технологията на работа в гари с изграждане на ОТ при изпълнение на проекти;

- организационно реструктуриране, свързано с модернизация, реконструкция и изграждане на системи за телеуправление и телесигнализация на тягови подстанции;

- създаване на мобилни групи, оптимизиране на персонал в резултат на въвеждане на нови технологии и др.

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

II. Организационните и управленски цели и задачи за периода 2018-2022 г. по дейности:

➤ **Подделение „Железен път и съоръжения”**

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

- Постигане на регионално ниво на транспортна осигуреност, позволяваща мобилност на персонала, пряко зает с поддържане, чрез доставка на возила на релсов, шосеен и смесен ход.

- Налагане на технологични решения и практики, позволяващи оптимизиране на дейности и функции, свързани с поддържането и ремонта на железния път и съоръженията.

- 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 подготвеност на инженерно-техническия и изпълнителския персонал, пряко ангажиран с поддържане на железния път и съоръженията.

- Налагане на устойчива инвестиционна политика, ориентирана към постепенно възстановяване на проектните скорости и постигане на трайно стабилизиране на техническото състояние на железния път и стрелките в участъците от главните направления, оставащи извън обсега на европейските програми. Осезаемо завишаване на обемите на основните ремонти по железния път, стрелките и на полагания безнаставов релсов път.

- С предимство осигуряване на достатъчно жп материали за участъците от главните направления, в които има изоставане в ремонтната дейност, възможностите за ремонт през следващите години са ограничени и техническото състояние на железния път и стрелките е с тенденция към трайно влошаване.

- Оптимизиране на функциите на част от персонала, ангажиран със субективен контрол за състоянието на пътя и съоръженията чрез въвеждане на ефективни системи за денонощен обективен контрол.

- Въвеждане на мотивираща система за заплащане на допълнителни възнаграждения на техническия и изпълнителския персонал, пряко зает с поддържане на железния път и съоръженията.

- Наемане на допълнителна работна сила, но само през активните сезони и при доказана необходимост.

- Анализ и оценка на възможностите на пазара за извеждане на някои специализирани дейности по поддържането и ремонта за изпълнение изцяло от външни изпълнители.

➤ **Поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“:**

Изготвена е 5-годишна инвестиционна програма за развитието и експлоатацията на поделение УДВК за периода 2017-2021 година.

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

- Промяна в организацията на работа и продължителността на работното време (преглед на необходимостта от второ лице ръководител движение, промяна в организацията на работа в гарите без постови стрелочници; съвместяване на дейности и функции, закриване на гари за служба по движението за част от денонощието съобразно графика за движение на

влаковете 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).
- Изграждане на диспечерски центрове за управление на влаковото движение, които да осигуряват диспечерско регулиране и контрол на движението на влаковете по жп линии и възлови гари чрез микропроцесорни (компютърни) системи за управление (СТС). Трите регионални диспечерски центрове в последствие да положат основата на единен диспечерски център (ЦДР) за управление и контрол на движението на влаковете в национален мащаб.
- Ремонт и модернизация на сградния фонд – преценка за нуждите от сградите на закрити гари и спирки, като ненужните и полуразрушените се махнат.
- 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 ДП НКЖИ, както и ще повишат експлоатационните параметри по отношение на сигурност, надеждност, безопасност на транспортните операции.
- Замяна на сега действащите стари вагонни везни със съвременни електронни везни, които могат да измерват вагоните във време на движение. По този начин ще се повиши безопасността на превозите и ще се подобри отчитането на натоварването на вагоните, което от своя страна ще доведе до по-точно изчисляване на инфраструктурните такси, които начислява ДП НКЖИ.
- Проектиране, разработване и внедряване на „Система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП НКЖИ, която да автоматизира процесите по планиране, прогнозиране, управление и отчитане на влаковата работа. СУВР ще дава възможност за обмен на информация с другите управители на инфраструктура, железопътни предприятия и други доставчици на железопътни транспортни услуги.
- Изграждане на общ интерфейс между системите СУВР, точките за проверка (check points) и електронните везни, с което да се обвържат в единна система освен процесите по управление и отчитане на влаковата работа, така и контролът върху превозите на товари от жп превозвачите по отношение на правилното натоварване на вагоните и изправността на подвижния състав.
- 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.

➤ Поделение „Електроразпределение“

С Правилника за устройство и дейността на ДП НКЖИ от 2010 г. е създадено самостоятелно поделение „Електроразпределение“. То е в структурата на Компанията и съществува като обособена организационна форма за извършване на дейността по разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителни мрежи на железопътния транспорт на обособена територия, независимо от другите дейности в предприятието, съгласно изискванията на европейското законодателство и на Закона за енергетика.

Поделение „Електроразпределение“ е структурирано съгласно одобрена функционална и организационна структура, приета от Управителния съвет на ДП НКЖИ с решение №112/30.10.2009 г. Състои се от Централно управление и три регионални поделения Енергосекции – София, Горна Оряховица и Пловдив.

Процесите в поделението са оптимизирани във висока степен, като разходите са сведени до технологичния минимум.

В поделение „Електроразпределение“ ще продължи процесът на модернизация, реконструкция и изграждане на система за телеуправление и сигнализация SCADA на тягови подстанции и основни секционни постове през периода 2018-2022 г., както следва:

- 2018 г. – Тягови подстанции Провадия и Величково;
- 2019 г./2020 г. – Тягови подстанции ПС Разград и Варна;
- 2021 г./2022 г. – Тягови подстанции Хитрино, Червена вода и Враца;
- 2022 г. – Тягови подстанции Дупница и Карлово.

➤ Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ :

В средносрочната инвестиционна програма на Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ са залегнали мерки, свързани с пълното оптично покритие на основната мрежа за периода от 2018 до 2022 г. На база тази цифрова среда следва да се извърши подновяване на осигурителната техника в приоритетните участъци от национално значение, като по възможност РУКЗ, ЕМЦ и маршрутно-релейни централизации тип WSSB да се заменят с релейни централизации МН-70 и ЕЦ-М от демонтираните в участъци, изградени с европейски средства, които могат да бъдат управлявани от диспечерски центрове. Съгласно стратегията за развитие на ДП НКЖИ до 2022 г. е планирано поради големия обем влакова и маневрена работа, както и морално и физическа амортизираност на осигурителната техника в жп гара Синдел, жп гара Горна Оряховица и жп възел Дупница да се изградят маршрутно-компютърни централизации. В участъка София – Мездра – Горна Оряховица да се заменят съществуващите ЕМЦ в гари Своге, Бов и Червен бряг с демонтирани релейни централизации МН-70 и ЕЦ-М (в момента по тази програма се подменя централизацията в жп гара Карлуково с релейна тип МН-70). При осигуряване на финансови средства е предвидено модернизиране на осигурителната техника в участъка Русе – Каспичан, като ЕМЦ в гара Ястребово и РУКЗ в други 8 гари да се заменят с маршрутно-компютърни централизации (МКЦ) и да се изгради система за автоматична локомотивна сигнализация – ETCS. В гари, съоръжени с МРЦ български тип Н68, съоръжени с релсови токови вериги тип импулсни, се предлага подмяната им с броячи на оси в участък Карлово – Казанлък. За осигуряване движението на влаковете в междугарието се предвижда изграждане на АБ с броячи на оси. При изготвяне на проектите е необходима тясна координация с дирекция СРИП и с другите експлоатационни поделения на ДП НКЖИ относно обща стратегия и бъдещите намерения по реконструкция на коловозно развитие и контактна мрежа, както и организация на движението на влаковете, като за целта следва да се сформират работни групи от експерти за изготвянето на техническите спецификации.

Предвижда се поэтапно пресъоръжаване на автоматична прелезна сигнализация с автоматични бариери, както и преминаване към нова организация на поддръжка – групи (мобилни) с леки автомобили, оборудвани с необходимата техника и апаратура за ремонт и поддръжка. В тази връзка се планира създаване на 3 мобилни групи в участък Крумово – Свиленград.

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

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

Основните цели, залегнали в стратегията са:

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

За периода 2018-2020 г. е изготвена прогноза за числеността на персонала по години със съответно намаление/увеличение на персонала при реализация на организационните и инвестиционни мероприятия.

- Професионално развитие. Определяне и развиване на професионални компетенции.
- Обучение и повишаване на професионалната квалификация.
- Изграждане на ръководители, способни да постигнат обвързаност на поставените стратегически цели на предприятието с управлението на човешките ресурси.
- Мотивиране на работниците и служителите за постигане на необходимите качество и ефективност на вложения труд. Управление на талантите.
- Развитие и укрепване на административния капацитет на структурите, отговорни за изготвяне, управление и изпълнение на проекти по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (дирекция СРИП и ЗПУИП).
- Развитие и усъвършенстване на социалната политика.
 - Повишаване ефективността от социалния диалог между работодателя и социалните партньори. Сключване Колективен трудов договор за 2018-2019 г.
 - Повишаване на социалния статус чрез изпълнение на реална Социална програма.
- Актуализиране на вътрешните нормативни документи по управление на човешките ресурси.
- ✓ **Качествено нов подход за преодоляване на кадровия недостиг:**
- Изготвена петгодишна прогноза за нуждите от кадри в ДП НКЖИ по поделения за периода 2018-2022 г.
- Разкриване на нови специалности в професионални гимназии по жп транспорт.
- Разработена и приета от Управителният съвет на ДП НКЖИ **Програма за изплащане на стипендии за ученици от средните училища и професионалните гимназии със специалности свързани с дейността на ДП НКЖИ.**

6.9. МЕЖДУНАРОДНИ ОТНОШЕНИЯ И ЕВРОИНТЕГРАЦИЯ – ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

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

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

Двустранно сътрудничество

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

администрация, процедурите по достъп до съответните коловози в граничните гари и други процедурни въпроси, се решават по пътя на преговори, в дух на взаимно разбирателство и уважение.

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

Многостранно сътрудничество

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

- ✓ Международния Съюз на Железниците (UIC).
- ✓ Обществото на Европейските Железопътни Оператори и Управители на Железопътна Инфраструктура (CER).
- ✓ Организацията за Сътрудничество в Железопътните Превози (ОСЖД).
- ✓ Организацията на Европейските Управители на Железопътна Инфраструктура „RailNet Europe” (RNE).

ДП НКЖИ участва и в регионални сдружения и обединения за сътрудничество в железопътния транспорт като Югоизточната Регионална Група (SERG) и Асоциация Коридор Плюс. Без да е член на Платформата на Европейските Управители на Железопътна Инфраструктура (PRIME), компанията следи внимателно нейната дейност и постигнатите резултати. В процес на обсъждане са ползите и ефективността от вписване на членство в платформата. ДП НКЖИ участва активно в дейността на управителните органи и работните групи на Товарен Железопътен Коридор №7 „Ориент – Източно Средиземноморски“ (RFC7), който е единствения действащ европейски железопътен коридор, който преминава през територията на Република България.

• Сътрудничество с UIC

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

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

Подходът за управление и структуриране на дейността на компанията в посока управление на процеси води към оптимизиране на разходите, подобряване на ефективността от дейността, по-добра и по-евтина поддръжка на железопътната инфраструктура, повишаване на сигурността и безопасността на железопътните превози и в крайна сметка до повишаване на конкурентоспособността и жизнеспособността на Европейския железопътен сектор.

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

В периода 2014-2020 г., в съответствие с транспортната политика на ЕС, се очертават две нови приоритетни програми – HORIZON 2020 и Shift2Rail. И двете програми са свързани с обучение, научно-техническа и развойна дейност, която да подпомогне икономическото възстановяване на Европа.

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

Съвместното предприятие Shift2Rail е публично-частно партньорство, 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. UIC организира такъв консорциум и всички негови членове са поканени да се включат.

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

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

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

UIC и всички негови членове се включват активно в борбата с климатичните промени. Организацията си сътрудничи активно с ООН с цел предотвратяване на разрушителните последици от промяната на климата. Тъй като транспортът е основния замърсител на околната среда, поради големите емисии на парникови газове, които се изхвърлят в атмосферата, ангажиментите, които страните, подписали Парижкия договор за борба с климатичните промени, могат да бъдат изпълнени само след рязко ограничаване на вредните емисии от транспорта. Развитието на железопътния транспорт, като най-екологичен вид транспорт, е част от решението на този проблем. ДП НКЖИ участва в различни инициативи, насочени към представяне на предимствата на железопътния транспорт като вид транспорт, който не унищожава природата.

- **Сътрудничество с CER**

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

- Преработка на Първия железопътен пакет (Директива 2012/34/ЕС (преработен текст)) – предстои пълното транспониране на тази Директива в българското законодателство и изготвяне на подзаконовите нормативни актове, като правилник за приложение, схеми за разпределение на капацитет, достъп до местата за обслужване и др. ДП НКЖИ може да представи и да защити своите позиции и предложения по тези въпроси.

- Четвъртия железопътен пакет и залегналите в него принципи, касаещи техническата експлоатация на железопътния транспорт, сертифицирането на превозните средства в железопътния транспорт, както и системата за управление на железопътния транспорт (структурното разделение между железопътни оператори и управители на железопътна инфраструктура). Пакетът е разделен на две части – технически стълб и пазарен стълб. Техническият стълб вече е приет и съответно трябва да бъде транспониран в законодателството на всяка страна-членка. На 14 декември 2016 г., Европейският парламент прие пазарния стълб на 4-ти железопътен пакет, който касае въпроси, свързани с управлението на железопътните компании, разделянето на превозвачи и инфраструктурни компании други.

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

- 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 MSE и изграждане на TEN-T мрежата и включването им в Европейския фонд за стратегически

инвестиции (ЕФСИ). Този фонд финансира стратегически проекти от всякакъв вид, които допринасят за икономическото възстановяване на Европа. Тъй като се прилага принципът на конкуренцията, проектите които кандидатстват за финансиране, трябва да са качествени и да се изпълнят в срок. Сътрудничеството на ДП НКЖИ 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, 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 и др.

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

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

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

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

• *Сътрудничеството с ОСЖД*

Сътрудничеството с ОСЖД е доминирано от въпросите на експлоатацията на железопътната инфраструктура, планирането и изграждането, поддържането и ремонта на съоръженията. В плана са предвидени участия за важните проекти и за подготовка на документите на организацията. В комисията по транспортна политика се разработват мерки за намаляване на 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. ДП НКЖИ е председател на работната група по „Железен път и съоръжения“. Все повече се засилва сътрудничеството и взаимодействието между ОСЖД и UIC, предвид все по-нарастващата необходимост от развитието на железопътните превози по направление Европа – Азия.

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

- Преработка на паметката за сътрудничество между ОСЖД и UIC относно стандартизацията и по-специално създаване на хармонизирани стандарти за железопътен транспорт с цел създаването на единно европейско железопътно пространство.

- Разработка и реализация на конкретни мерки по усъвършенстване на превозите и развитието на железопътните коридори на ОСЖД. Тази задача има голямо значение за развитието на железопътните превози между Европа и Азия, както и за осъществяване на свързаност между мрежите на страните-членки на ОСЖД и страните-членки на UIC. Оперативната съвместимост, техническите параметри на инфраструктурата, унификацията на системите за контрол и управление на движението на влаковете и контактната мрежа, са в основата на успешното изпълнение на тази задача и максимално използване на предимствата, които предоставя коридорния подход за развитие и хармонизация на железопътните мрежи.

- Разработване на стратегия за развитие на скоростното и високоскоростното движение на пътнически влакове на територията на страните-членки на ОСЖД.

- Разработване на мерки за облекчение на преминаването на граничните преходи при международно съобщение. Това е един особено важен въпрос, тъй като много голяма част от проблемите в международно съобщение са свързани със сериозните закъснения, които пътническите и товарните влакове натрупват при преминаване през граничните преходи.

- Дефиниране на възможностите за стратегическо развитие на железопътния транспорт в страните-членки на ОСЖД.

- ***Сътрудничество с Rail Net Europe***

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

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

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

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

Организацията има разработени редица продукти, които могат да се използват от членовете и при облекчени условия. Най-популярните от тях са т. нар. Train Information System (TIS), която дава възможност за следене на движението на международните влакове в реално време и Path Coordination System (PCS), която дава възможност за автоматично определяне на трасета. През 2015 г. ДП НКЖИ внедри TIS по своята мрежа, като на първия етап необходимите данни се въвеждат ръчно, а след изграждането на централизирана информационна система – данните ще се попълват автоматично. ДП НКЖИ активно използва и системата PCS (Path Coordination System), която е единственият инструмент за заявяване и получаване на капацитет и влакови трасета за международни превози, включително и за превоз по Железопътен товарен коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“. ЕК счита, че RNE ще бъде организацията, която ще играе основна роля при евентуалното създаване на единен европейски управител на железопътната инфраструктура. Това е една нова идея, чиято цел е да се прехвърли част от функциите на националните управители на инфраструктурата на този единен европейски управител, който да координира процеса по предоставяне на капацитет, сътрудничеството между отделните национални управители, контрола на движението на международните влакове и координиране на инвестиционния процес в отделните страни-членки с цел да не се допусне значително ограничаване на железопътния капацитет по протежение на даден коридор в резултат на мащабни строителни дейности в няколко страни и по едно и също време.

Участието на ДП НКЖИ в работните групи на RNE подпомага прякото участие на експерти от компанията в разработваните информационни инструменти и изпълняваните проекти и допринася за по-доброто усвояване на необходимите умения за работа в новото цифрово общество.

Срещите на групите на високо равнище (с участието на генерални директори и ръководители на подразделения за управление движението на влакове) са посветени на

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

• ***Членство в железопътен товарен железопътен коридор №7 „Ориент – Източно средиземноморски“ (ОЕМ)***

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

От месец ноември 2013 г. функционира преминаващият през територията на Република България Железопътен товарен коридор №7 (Ориент – Източно Средиземноморски), който започва от Чехия, преминава през Австрия, Унгария, Румъния и България и завършва в Гърция. През 2018 г. предстои включването на Германия. Представителите на ДП НКЖИ в управителните органи на Коридора работят активно за изготвяне на регулаторната и техническата рамка за работа, както и за координация и своевременно оповестяване на прекъсвания на трафика, координиране на инвестициите, оптимизиране на процеса за преминаване на граничните преходи, изготвяне на „предварително установени влакови маршрути“ (ПУВМ) и разписания на коридорните влакове, както и във всички процеси, свързани с международното сътрудничество и координация между участващите управители на железопътна инфраструктура и железопътни предприятия. Създадена е система за обслужване на едно гише на международния товарен трафик – C-OSS (Corridor One-Stop Shop), което предоставя ПУВМ на железопътни превозвачи, които ползват коридора. 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). Предвид цялостната геополитическа обстановка на Балканите, развитието на коридор ОЕМ по направление към Гърция придобива приоритет за ЕС и модернизацията на ж.п. линията по направление Видин – София – Кулата е повече от необходимо.

• ***PRIME (Платформа на управителите на инфраструктура в Европа)***

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

но предвид на това, че идеята за Единен европейски управител на железопътна инфраструктура вече е изяснена, предвид на новите виждания за развитие на ЕС като цяло и необходимостта от максимално използване на географското местоположение на Република България за превръщането и в транспортен хъб между Европа и Азия, пълноправното членство на ДП НКЖИ в PRIME би било много полезно за развитието на компанията.

- **SERG (South-East Regional Group)**

Групата е създадена в рамките на UIC, а след преструктуриране на организацията влиза в рамките на UIC Европа. В нея участват железопътни компании и управители на железопътна инфраструктура от България, Гърция, Румъния, Турция, Сърбия и Македония. Заседанията са във формат среща на асистентите, където се подготвят въпросите, които ще бъдат представени за обсъждане от пленарното заседание, в което участват генералните директори, или техни представители, което взема решения по представените за обсъждане въпроси. Тази група играе ролята на платформа, която осигурява постоянен контакт между железопътните компании и управители на железопътна инфраструктура от региона и подпомага европейската интеграция на страните от Западните Балкани и Турция. Важни въпроси, като нарастване на железопътния трафик в региона, модернизация на железопътната инфраструктура, координация на инвестициите в железопътна инфраструктура, постигане на пълна оперативна съвместимост, модернизация на подвижния състав и решаването на конкретни технически или търговски проблеми, са част от основните въпроси, по които се провеждат заседания на групата и се вземат конкретни решения. Предвид новата европейска политика за създаване на единно европейско железопътно пространство – установяване на мрежи от оперативно съвместими и технически унифицирани коридори за превоз на пътници и товари (TEN-T мрежата за превоз на пътници и Мрежата от товарни коридори за превоз на товари), регионалното сътрудничество придобива все по-голямо значение. Двустранното сътрудничество дава възможност, чрез координиране на стратегиите за развитие и координация на инвестициите в железопътна инфраструктура, да се постигне изграждането на цялостни коридори, които да повишат конкурентоспособността на железопътния транспорт и да спомогнат за постигането на основните цели, записани в Бялата книга за транспорта на Европейската Комисия, издадена през 2011 г. В момента ДП НКЖИ председателства работния форум „Инфраструктура“ на SERG.

- **Асоциация Коридор X Плюс**

Създадена е по инициатива на ДП НКЖИ и нейната цел е да интензифицира транспортирането на товари и пътници по направление Европа – Азия, клон Белград – София – Капитан Андреево. Асоциацията изпълнява редица пазарни проекти, свързани с подобряване на железопътната услуга, предлагана по това направление, като 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.

ДП НКЖИ е координатор на дейностите, които предприема Асоциацията с цел активно включване на Турция в дейността ѝ. Стратегическата задача за страните-участнички в Асоциацията е превръщането на Паневропейски коридор №10 в товарен коридор по смисъла на Регламент (ЕС) №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 октомври 2015 г., 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.

През 2011 г. ДП 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 и 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, имащи нужда от социална подкрепа и да обменят помежду си информация и добри практики, които да бъдат прилагани в Европа.

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

Европейска интеграция

Все по-тясното интегриране на българската железопътна мрежа с европейската железопътната мрежа, хармонизиране на правилата и процедурите за движение на влаковете, на системите за контрол, управление и мониторинг на влаковете са основните цели на ДП НКЖИ. Стриктното изпълнение на законодателството на ЕС в железопътния сектор и своевременното транспониране на европейските норми в българското законодателство, е пътят за успешно изпълнение на целите за все по-тясна и по-комплексна европейска интеграция в сферата на транспорта и по-специално в сферата на железопътния транспорт. Няколко са основните директиви и регламенти, които регулират цялостния процес на европейска интеграция, като по-важните от тях изискват прилагането на нормативи и изисквания, водещи до хармонизация и унификация, като крайната цел е създаването на Единно Европейско Железопътно Пространство. Новата европейска политика за създаване на това пространство изисква създаване на коридори на TEN-T мрежата (за превоз на пътници) и мрежата от товарни коридори (за превоз на товари). Общото между двете мрежи е изискването за еднакви параметри на инфраструктурата, пълна оперативна съвместимост, унифицирано електрическо захранване и инсталирана европейска система за управление на движението на влаковете (ERTMS). Още по-голямо задълбочаване на европейската интеграция в железопътния транспорт ще бъде постигната и със създаването на Единен Европейски Управител на Железопътна Инфраструктура, като платформата PRIME е първа стъпка в тази посока. Превесът на все по-тясна европейска интеграция поставя с особена сила въпроса за човешките ресурси в железопътния транспорт и тяхната професионална и езикова подготовка. Европейска интеграция е ясно дефиниран процес на взаимодействие и сътрудничество, свързан с участие в работни групи, форуми на високо равнище и членство в различни организации, което налага много сериозни изисквания по отношение на човешките ресурси в железопътния сектор.

6.10. МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА

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

За да се отговори адекватно на промените в търсенето, развитието на товарните жп превози трябва да се базира на логистичния подход при експлоатацията на соваков 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.

Предизвикателствата пред ДП 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 ДП НКЖИ може да допринесе за привличане на повече товари, които да бъдат превозвани с железопътен транспорт. Средствата, които ДП НКЖИ може да използва за да подобри позициите си на пазара, са пазарно ориентирано ценообразуване на предлаганите услуги, тяхното активно популяризиране, създаване на условия за конкуренция между операторите, разширяване на диапазонът от услуги, предлагани на операторите и потребителите в конкурентна среда.

Развитието на продукта на ДП 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.

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

Маркетинговата политика на ДП 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 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 времетраенето и увеличило скоростта на движение на влаковете. За пътническия превоз са от особено значение както скоростта и точността, така и необходимите връзки в ключови гари с влакове в други направления, което дава отражение при изработване на разписанията. Подобряването на условията на пътническите гари, формиращи жп мрежата и тяхната привлекателност, е важна предпоставка за привличане на пътници, което налага планиране на средства и изготвяне на проекти.

С цел отстраняване на допуснати нарушения и спазване препоръките на ЕК стартира и през м. юли 2014 г. беше одобрен проект на Споразумение за предоставяне на техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ между Европейската инвестиционна банка и ДП НКЖИ – бенефициент по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. Договорът приключи в края на 2015 г. Резултатите от него все още не са приложени на практика. Консултантът по договора изготви препоръки за нов режим на таксуване за достъп и използване на националната железопътна мрежа в Република България, който да бъде въведен от ДП НКЖИ. Новият режим на таксуване е в съответствие с новото законодателство на ЕС (Директива 2012/34/ЕС и Регламента за изпълнение (ЕС) 2015/909 за железопътния сектор).

В резултат от изпълнението на една от дейностите по приключилия проект е изготвен План за действие, свързан с въвеждането и прилагането на новата тарифна политика. Дейностите, заложи в него могат да бъдат обособени в четири основни категории:

- Дейности свързани с уреждане на правни въпроси: нуждата от транспониране на новата Директива 2012/34/ЕС в българското законодателство, необходимост да се вземе под внимание Регламентът за изпълнение, изготвен от Европейската Комисия по отношение на начините на изчисление на разходите, които директно произтичат вследствие на движение на влаковете по железопътната инфраструктура.

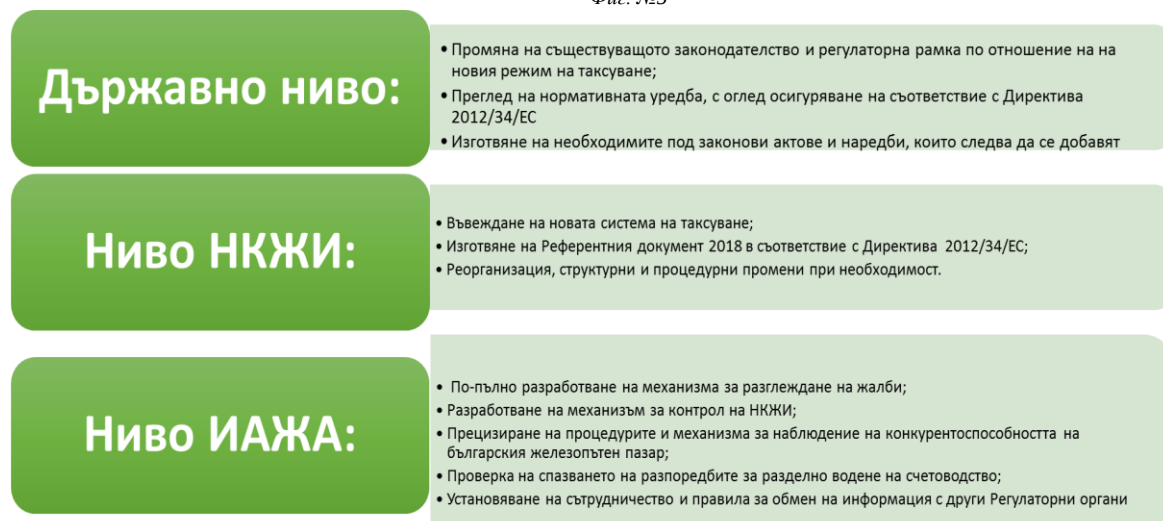
- Дейности от страна на ръководството на ДП НКЖИ: предприемане на действия за попълване на липсващата информация с оглед прилагане на новата методика за изчисление на инфраструктурните такси за достъп; действия свързани с изготвянето и анализа на показатели за ефективност, за осигуряване на възможности за промяна на бизнес плана на компанията.

- Организационни дейности от страна на ДП НКЖИ: възможни действия за промяна на организацията във връзка с определянето на новата тарифна политика, особено във връзка с разработването на нова система за отчитане на разходите, заедно с внедряването на „Система за планиране и управление на ресурсите“.

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

Следващата фигура прави преглед на дефинирани ключови дейности от плана за действие на различните нива за изпълнение:

Фиг. №5



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

Определяне на разходите на ДП 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, ДП 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 размера на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

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

Определяне на компонентите, формиращи инфраструктурните такси (ИТ):

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

Формиране на таксата и определяне размера на ставките на ИТ.

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

Формиране на таксата

Инфраструктурната такса за достъп и за използване на железопътната инфраструктура представлява променлива такса, отразяваща действителното използване на железопътната инфраструктура и направените във връзка с това преки разходи за:

- използване на железния път и съоръженията;
- използване на сигнализация и телекомуникации;
- управление на движението;
- поддръжка на тежка пътна механизация и стрелки в гаровите коловози.

Определяне размера на ставките на компонентите, формиращи инфраструктурните такси.

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

Таксата за преминаване по железопътната инфраструктура не зависи от вида на влаковете и е еднаква за всички железопътни линии от железопътната инфраструктура. Размерът на ставките на компонентите влакилометър и брутотонкилометър се определя, както следва:

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

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

С цел стимулиране и съживяване на товарните превози по железопътния транспорт, в сила от 01.01.2014 г. тарифните ставки за изчисление на инфраструктурните такси са в размер на 0,7902 лв. за влакилометър и 0,0025 лв. за брутотонкилометър.

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

6.11. ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА

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

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

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

Политиката на ЕС и на Република България по опазване на околната среда се развива в контекста на международните 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, луминесцентни лампи, гуми, опаковки, хартия, батерии и акумулатори и излязло от употреба електронно и електрическо оборудване.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2018-2022 г.

7.1. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2018-2022 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 София – Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граници – проектът е завършен и направлението е изцяло модернизирано;

- Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас;

- Модернизация на железопътната линия Волуяк – София.

✓ Балансирано и взаимно обвързано развитие на отделните видове транспорт

Принципите за равнопоставеност между различните видове транспорт и особено загрижеността за околната среда трябва да бъдат спазвани при инвестирането в транспорта. Инвестициите следва да бъдат пренасочени към по-устойчиви и екологични видове транспорт по линия на 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 удовлетворяване на конкретните национални транспортни нужди.

Развитието на железопътната инфраструктура за интермодални превози с цел изграждане на нови терминали, товарни и логистични центрове ще повиши конкурентоспособността на железопътната инфраструктура. Създаването на ефективни логистични вериги изисква оптимална комбинация на видовете транспорт (ко-модалност), обмяната на добри практики за подобряване на стандартизацията и оперативната съвместимост между различните видове транспорт. Завършен е проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район на планиране за България – Пловдив“. 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 пътническият транспорт). Експлоатацията на влакове с търговски цели по железопътната мрежа изисква отлична съвместимост между характеристиките на инфраструктурата и тези на подвижния състав, както и ефективна взаимосвързаност между информационните и комуникационните системи на управителя на инфраструктурата и на операторите на пътническите и товарни превози. Това ще помогне на гражданите, операторите и местните органи да извлекат максимална полза от предимствата, произтичащи от създаването на пространство без вътрешни граници и ще допринесе за подобряване на вътрешната свързаност и оперативна съвместимост на националните железопътни мрежи.

✓ Съответствие на програмата с проблемите на околната среда

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

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

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

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

При развитието на комбинирания транспорт очакваните ефекти са:

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

7.2. ИНВЕСТИЦИОНЕН ПЛАН ЗА ОБНОВЯВАНЕ И НОВО СТРОИТЕЛСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА, С ВКЛЮЧЕНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ И НАЧИН НА РАЗХОДВАНЕ ЗА ПЕРИОДА 2018-2022 Г.

На база резултатите от стратегическия анализ, част от който е техническото и технологично състояние на железопътната инфраструктура, са определени целите, приоритетите и мерките за развитие на ДП НКЖИ за относително по-дълъг период от 5 години. В основата на настоящата петгодишна програма и план за развитие на железопътната инфраструктура до 2022 г., са планирани:

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

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

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

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

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

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

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

- „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ – индикативна стойност 810,111 млн. лв. с ДДС.
- „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец“ – индикативна стойност на проекта 1151,084 млн. лв. с ДДС.
- „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“ – индикативна стойност на проекта 31,319 млн. лв. с ДДС.
- „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“ – обща стойност на проекта 21,339 млн. лв. с ДДС.
- „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“ – обща стойност на проекта 23,997 млн. лв. с ДДС.

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

- Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане“ – индикативна стойност на проекта 7,200 млн. лв. с ДДС.
- „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“ – индикативна стойност на проекта 6,000 млн. лв. с ДДС.
- „Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“ – индикативна стойност на проекта 18,000 млн. лв. с ДДС.

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

- „Изграждане на ETCS в участъка София – Септември“ – индикативна стойност на проекта 48, 000 млн. лв. с ДДС.

- „Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе – Каспичан“ – индикативна стойност на проекта 43, 996 млн. лв. с ДДС.
- „Разширяване функционалния обхват на Географска Информационна Система на ДП НКЖИ“ – индикативна стойност на проекта 18,000 млн. лв. с ДДС.
- „Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете“ – индикативна стойност на проекта 21,600 млн. лв. с ДДС.
- „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП НКЖИ“ – индикативна стойност на проекта 21,840 млн. лв. с ДДС.

По приоритетна ос 5 „Техническа помощ“

- „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София – граница с Република Сърбия“ – индикативна стойност на проекта 2,367 млн. лв. с ДДС.
- „Предварителни проучвания за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг“ – индикативна стойност на проекта 3,000 млн. лв. с ДДС.
- „Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ“ – индикативна стойност на проекта 1,426 млн. лв. с ДДС.
- „Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирани, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от Европейските фондове“ – обща стойност на проекта: 1,500 млн. лв. с ДДС.
- „Техническа помощ за изготвяне на анализ и актуализация на Стратегия за интегриране на българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт“ – индикативна стойност на проекта 1,260 млн. лв. с ДДС.
- „Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 г. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ“ – обща стойност на проекта: 8,773 млн. лв. с ДДС.
- „Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ“ – индикативна стойност на проекта 0,312 млн. лв. с ДДС.

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

- „Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“ – стойност 159,560 млн. лв. с ДДС. Проектът е в процес на изпълнение.
- „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волуяк“ – стойност 244,583 млн. лв. с ДДС. Проектът е в процес на изпълнение.
- „По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания“ – стойност: 0,610 млн. лв. с ДДС. Проектът е в процес на изпълнение.
- „Модернизация на жп линия София – Пловдив, жп участък Костенец – Септември“ – стойност 418,370 млн. лв. с ДДС. Проектът е в процес на изпълнение.
- „Развитие на жп възел Пловдив“ – индикативна стойност 269,845 млн. лв. с ДДС.

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

- „Модернизация на железопътната линия Видин – София: железопътен участък Видин – Медковец“ – индикативна стойност на проекта: 737,348 млн. лв. без ДДС.

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

8. ПРОГРАМА НА ДП НКЖИ ЗА УСВОЯВАНЕ НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ

8.1. УЧАСТИЕ НА ДП НКЖИ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ

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

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

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.

Предоставените средства се възстановяват от ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ по бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията считано от 2016 г. по 35 млн. 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.

Предоставените средства се възстановяват от ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ по бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията считано от 2019 г. по 35 млн. 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 приоритетна ос, в изпълнение на изискванията на чл. 21 от

Регламент (ЕС) №1303/2013. Дефинирани са предварителни условия, кратък и изчерпателен набор от обективни критерии за тяхната оценка, с цел да се гарантира наличието на необходимите предпоставки за ефективно и ефикасно използване на подкрепата на Съюза.

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

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

- **Интегриране на българската железопътна транспортна система в европейската.** Чрез подобряване и развитие на физическите железопътни инфраструктурни връзки и постигане на оперативна съвместимост да се постигне привличане на международен трафик през страната и повишаване конкурентоспособността на българските железници.

- **Развитие на железопътната инфраструктура като част от Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).** Насочване на усилия и финансови средства за модернизация на жп линии и изграждане на логистични центрове по определените приоритетни направления.

- **Ефективно поддържане, модернизация и развитие на железопътната инфраструктура.** Развитието и модернизацията на железопътната инфраструктура следва да се основава на анализ на разходите и приходите за съответния обект и ползите за обществото от неговото изпълнение и експлоатация, при отчитане на съществуващата и очаквана интензивност на движението и на оценката на въздействието върху околната среда.

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

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

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

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

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

- **Повишаване на административния капацитет на предприятието.** За периода до 2020 г. ДП НКЖИ планира да реализира цялостна обучителна програма за повишаване на административния капацитет на бенефициента по проект за техническа помощ чрез използване на средства от ос 5 „Техническа помощ” на ОПТТИ и по проект за техническа помощ, финансиран от МСЕ.

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

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

9. ПРОГРАМА ЗА ПОДОБРЯВАНЕ СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ДО 2022 г.

Актуализацията на Програмата за подобряване състоянието на железопътната инфраструктура за периода 2018-2022 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 2018-2022 г. е ускоряване процеса на стабилизиране на железопътната мрежа и повишаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт. Предлагащите решения за реализация са съобразени със следните необходими условия:

- ремонт на тежка пътна механизация и доставка на нова такава, позволяваща да започне премахване на технологични операции, изискващи ръчен, физически тежък и непривлекателен труд и качествено техническо пресъоръжаване на ДП НКЖИ;
- 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 и стоманобетонни мостове;
- мероприятия по отводняване и подобряване на носимоспособността на земното легло в участъци, където тя е нарушена;
- доставка на най-необходимите резервни части и изпълнение на ремонти за поддържане на механизацията в добро техническо състояние;
- стартиране на програма за подобряване техническото състояние на жп тунелите по главните железопътни линии;
- 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;
- увеличаване дела на безнаставовия релсов път, водещо до намаляване на разходите за поддържане на железния път и подобряване комфорта на пътуване;
- заложи са за ремонт предимно отсечки, в които разликите между проектните и скоростите по книжка-разписания са най-големи, като приоритет се дава на I-ва, II-ра, III-та, IV-та, V-та и IX-та жп линии;
- модернизация, обновяване и ново строителство на съоръжения и устройства на осигурителна техника;

- изграждане на надеждна рингова структура на оптични трасета и създаване на условия за внедряване на модерни информационни системи и системи за управление на влаковото движение от високо технологично ниво;

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

Актуализираните програми (Приложения №1÷13) имат подчертано стабилизационен характер и целят чрез подобряване на техническото състояние да се завишат скоростите в Графика за движение на влаковете. Натрупаното сериозно изоставане в ремонтната дейност на железния път обаче не може да бъде преодоляно само с изпълнение на тези програми. Успоредно с тях е необходимо ритмично да се осигуряват средства за привеждане и на останалия железен път в състояние, осигуряващо проектните скорости и безопасността на влаковото движение. Реализирането на предложените програми ще доведе до следните резултати:

- До достигане на проектните скорости в посочените участъци от железопътната мрежа като резултат от изпълнен среден ремонт на железен път в периода 2018-2022 г.

- Намаляване на времепътуването на влаковете в ремонтираните участъци.
- Намаляване броя и времето за отстраняване на аварийите.

- До завишаване на скоростите на движение на влаковете в посочените участъци от железопътната мрежа като резултат от изпълнен среден ремонт на железния път в периода 2018-2020 г.

- Намаляване на енергийните разходи.
- Подобряване комфорта на пътуване.
- Привличане на повече товари и пътници.
- Осигуряване на устойчив График за движение на влаковете и оптимизиране на броя на ограниченията на скоростта.

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

- Осигуряване на надеждност на контактната мрежа и съоръженията и привеждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (ТСОС и произтичащите от тях стандарти и европейските норми).

- Намаляване на разходите за поддържане.

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

- Построени нови участъци от железопътни линии (км).
- Рехабилитирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа).
- Електрифицирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа).
- Удвоени железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа).
- Железопътни линии, осигурени с нови системи за безопасност, сигнални и съобщителни системи (% от цялата железопътна мрежа).

- Икономисано време от железопътния транспорт (времепътуване x обем товари/брой пътници).

- Брой новопостроени мостове и тунели.

- Преоборудване на тунели, с дължина по-голяма от 500 метра, съгласно европейските изисквания за безопасност (километри, % от съществуващите).

- Повишаване скоростите на движение по жп мрежата в ремонтираните участъци (км/ч).

- Повишаване безопасността на превозите чрез намаление броя на събитията, допуснати по вина на ДП НКЖИ (бр.).

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

Показатели за въздействие

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

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

Поддръжка на новоизградената жп инфраструктура

ДП НКЖИ има подписан дългосрочен договор с независима пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120 за ежегодно двукратно измерване по предварително определен график, която определя състоянието на железния път чрез измерване на определени качествени характеристики. След извършване на измерването се изготвя комплексна оценка и анализ на резултатите на база на които се планира краткосрочното и средносрочното 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 неприемливи за дейността на ДП 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 подразделенията на Компанията. Ще бъде извършен и допълнителен анализ на възможностите за външно възлагане на дейностите по поддръжка на железния път и контактната мрежа.

ПРИЛОЖЕНИЯ

- **Приложение №1** – Разчет-Отчет за приходите и разходите на ДП НКЖИ за периода 2016-2022 г.
- **Приложение №2** – Програма за подновяване на железния път с нови материали за периода 2018-2022 г.
- **Приложение №3** – Програма за механизирани среден ремонт на железния път за периода 2018-2022 г.
- **Приложение №4** – Програма за ремонт на мостове по жп линиите по мрежата на ДП НКЖИ за периода 2018-2022 г.
- **Приложение №5** – Програма за ремонт на тунелите по основните жп линии и отклоненията от жп мрежата на ДП НКЖИ за периода 2018-2022 г.
- **Приложение №6** – Програма за укрепване на „слабите места“ по жп линиите от мрежата на ДП НКЖИ за периода 2018-2022 г.
- **Приложение №7** – Програма за ремонт и доставка на резервни части за лека и тежка железопътна механизация, подвижен железопътен състав, както и доставка на нова лека и тежка жп механизация за периода 2018-2022 г.
- **Приложение №8** – Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през периода 2018-2022 г.
- **Приложение №9** – Необходими средства по видове дейности на поделение „Железен път и съоръжения“ за периода 2018-2022 г.
- **Приложение №10** – Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електрооснабдяването в периода 2018-2022 г.
- **Приложение №11** – Програма за развитие на енергостопанството в периода 2018-2022 г.
- **Приложение №12** – Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за периода 2018-2022 г.
- **Приложение №13** – **Обобщена таблица за дейността на ДП НКЖИ за 2018-2022 г. (в млн. лв.).** Показано е в табличен вид обобщено дейността на ДП НКЖИ, според която планираните разходи и дейности на компанията обхващат едновременно европейските и национални източници на финансиране. *Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответствие с "Прогноза за необходими средства за проекти финансирани по ОПТ 2007-2013, ОПТТИ 2014-2020 и за проекти финансирани от Механизъм за свързване Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2017 г. във връзка с разработването на бюджетна прогноза за периода на 2018-2020 г. на ДП НКЖИ.* Инвестициите в областта на железопътния транспорт са приоритет поради доказано положителната им роля за дългосрочния устойчив икономически ръст.

РАЗЧЕТ - ОТЧЕТ
за приходите и разходите на ДП "Национална компания Железопътна инфраструктура"
Отчет 2016 г., БП 2017 г. и прогноза 2018 - 2022 г.

	Наименование на разходите	Отчет 2016	Бизнес план 2017	Прогноза 2018	Прогноза 2019	Прогноза 2020	Прогноза 2021	Прогноза 2022		Наименование на приходите	Отчет 2016	Бизнес план 2017	Прогноза 2018	Прогноза 2019	Прогноза 2020	Прогноза 2021	Прогноза 2022
	a	1	2	3	4	5	6	7									
A.	РАЗХОДИ ЗА ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ																
I.	РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ																
1	Разходи за материали в т.ч.:	42 885	39 900	41 100	41 800	41 800	41 800	41 800	A.	ПРИХОДИ ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ							
1.1.	разходи за материали	28 742	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	I.	НЕТНИ ПРИХОДИ ОТ ПРОДАЖБИ							
1.2.	гориво	4 336	4 600	4 800	5 000	5 000	5 000	5 000	1	Приходи от продажба на продукция							
1.3.	ел. енергия в т.ч.:	9 632	10 000	11 000	11 500	11 500	11 500	11 500	2	Приходи от продажба на стоки							
	ел. енергия за технологични нужди	3 217	3 530	3 580	3 600	3 650	3 650	3 650	3	Приходи от услуги в т.ч.:	103 854	105 740	107 900	109 000	109 000	109 000	109 000
1.4.	топлоенергия	175	300	300	300	300	300	300	3.1.	Приходи от инфраструктурни такси	54 746	54 700	55 500	55 500	55 500	55 500	55 500
2	Разходи за външни услуги	37 764	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	3.2.	Други услуги	10 399	10 500	10 800	10 800	10 800	10 800	10 800
3	Разходи за амортизации	139 645	165 500	185 000	190 000	195 000	195 000	195 000	3.3.	Приходи от електроразпределение	38 709	40 540	41 600	42 700	42 700	42 700	42 700
4	Разходи за възнаграждения	121 195	130 800	144 500	159 200	174 000	174 000	174 000	4	Други приходи	16 001	13 000	13 600	13 600	13 600	13 600	13 600
5	Разходи за осигуровки	35 647	38 600	41 600	44 400	47 300	47 300	47 300	5	Приходи от продажба на нетекущи активи	1 812	9 800	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
6	Други разходи	19 411	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000		ВСИЧКО ПО ГРУПА I:	121 667	128 540	124 500	125 600	125 600	125 600	125 600
a)	в т.ч. обезценка на активи								II.	ПРИХОДИ ОТ ФИНАНСИРАНИЯ							
б)	в т.ч. провизии								1	в т.ч. от държавата	160 046	154 000	169 000	169 000	169 000	169 000	169 000
									2	в т.ч. от други източници	925	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
									3	други финансираня	64 414	90 000	110 000	115 000	120 000	120 000	120 000
	ВСИЧКО ПО ГРУПА I:	396 547	422 800	460 200	483 400	506 100	506 100	506 100		ВСИЧКО ПО ГРУПА II:	225 385	245 000	280 000	285 000	290 000	290 000	290 000
II.	СУМИ С КОРЕКТИВЕН ХАРАКТЕР									ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА / I + II /	347 052	373 540	404 500	410 600	415 600	415 600	415 600
1	Отчетна стойност на продадени материали	1 666							III.	ФИНАНСОВИ ПРИХОДИ							
2	Разходи за придобиване и ликвидация на дълготрайни активи по стопански начин	(17 021)	(16 500)	(16 000)	(16 000)	(16 000)	(16 000)	(16 000)	1	Приходи от лихви	518						
3	Изменение на запасите от продукция и незавършено производство	100								в т.ч. лихви от свързани предприятия							
4	Други суми с корективен характер	(781)	(660)	(800)	(800)	(800)	(800)	(800)	2	Приходи от участия	2 508	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700
	ВСИЧКО ПО ГРУПА II :	(16 036)	(17 160)	(16 800)	(16 800)	(16 800)	(16 800)	(16 800)		в т.ч. дивиденсти							
	РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА:	380 511	405 640	443 400	466 600	489 300	489 300	489 300									
III.	ФИНАНСОВИ РАЗХОДИ								3	Положителни разлики от операции с финансови активи и инструменти							
1	Разходи за лихви	226							4	Положителни разлики от промяна на валутните курсове							
	в т.ч. за лихви към свързани предприятия								5	Други финансови приходи							
2	Отрицателни разлики от операции с финансови активи и инструменти									ВСИЧКО ПО ГРУПА III:	3 026	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700
3	Отрицателни разлики от промяна на валутните курсове	4															
4	Други финансови разходи	39	100	100	100	100	100	100	Б.	ОБЩО ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА (I + II + III)	350 078	376 240	407 200	413 300	418 300	418 300	418 300
	ВСИЧКО ПО ГРУПА III:	269	100	100	100	100	100	100	В.	ЗАГУБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ	30 702	29 500	36 300	53 400	71 100	71 100	71 100
Б.	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА (I+II+III)	380 780	405 740	443 500	466 700	489 400	489 400	489 400	IV.	ИЗВЪНРЕДНИ ПРИХОДИ							
В.	ПЕЧАЛБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ	-	-	-	-	-	-	-	1	Извънредни приходи							
IV.	ИЗВЪНРЕДНИ РАЗХОДИ									ВСИЧКО ПО ГРУПА IV:	-	-	-	-	-	-	-
1	Извънредни разходи								Г.	ОБЩО ПРИХОДИ (Б + IV)	350 078	376 240	407 200	413 300	418 300	418 300	418 300
	ВСИЧКО ПО ГРУПА IV:	-	-	-	-	-	-	-									
Г.	ОБЩО РАЗХОДИ (Б + IV)	380 780	405 740	443 500	466 700	489 400	489 400	489 400	Д.	СЧЕТОВОДНА ЗАГУБА	30 702	29 500	36 300	53 400	71 100	71 100	71 100
Д.	СЧЕТОВОДНА ПЕЧАЛБА	-	-	-	-	-	-	-	В.	Приходи от отсрочени данъци	3 507						
В.	РАЗХОДИ ЗА ДАНЪЦИ	1 090							Е.	ЗАГУБА (Д + V)							
1	Данък върху печалбата	1 090	-	-	-	-	-	-		(общо разходи + данъци - общо приходи)	28 285	29 500	36 300	53 400	71 100	71 100	71 100
2	Други данъци																
Е.	ПЕЧАЛБА																
	ВСИЧКО (Г+V+Е)	381 870	405 740	443 500	466 700	489 400	489 400	489 400		ВСИЧКО (Г + Е)	381 870	405 740	443 500	466 700	489 400	489 400	489 400

**ПРОГРАМА
ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2018 г.**

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина железен път (км)	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
1	2	Реброво - Своге път № 2 и Своге	70	70	9,540	---	14 500
2	2	Каспичан - Провадия път № 2	130	80	---	---	28 941
3	3	Удължаване на съществуващи и изграждане на нови укрепителни и предпазни съоръжения от км.52+229 до км.53+300 двустранно в междугарието Макоцево - Долно Камарци по 3-та жп линия (преходен)	85	85	1,071	---	3 000
4	3	Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра	90	40	---	---	15 833
5	3	Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп.Прилеп - РП Ведрово от км.29+600 до км.34+809 с дължина 5209 м	85	60	5,209	---	7 912
6	3	Преустройство коловозно развитие гара синдел Разпределителна (преходен)	---	---	---	---	4 000
7	9	Самуил - Висока поляна	80	60	---	---	1 500
8	9	Ястребово	85/95	70/80	1,575	5	3 835
9	9	Самуил	80	80/60	2,431	15	7 376
10	9	Сеново	95	80/95	1,478	7	4 060
ОБЩО					21,304	27	90 957

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

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина железен път (км)	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
1	2	Каспичан - Провадия път № 2	130	80	---	---	19 485
2	3	Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра	90	40	5,815	---	13 980
3	3	Преустройство коловозно развитие гара синдел Разпределителна (преходен)	---	---	---	---	4 000
4	9	Самуил - Висока поляна	80	60	6,025	---	8 140
5	2	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози	70	50/70	---	---	2 000
6	2	Провадия - Синдел път № 2	130	60	---	---	6 500
7	3	Обособяване на междугарие Юнак - Провадия чрез изграждане на връзка между 2-ра и 3-та главни жп линии	---	---	---	---	8 337
8	9	Русе разпределителна - Образцов чифлик	85	70	---	---	1 674
9	9	Висока поляна - Хитрино	80	70	---	---	10 424
10	9	Образцов чифлик	85	70	1,356	7	3 841
11	9	Хитрино	80	70	1,555	7	4 199
12	9	Плиска	80	70	1,574	4	3 633
13	9	Разград	100/80	80/75	1,440	9	4 392
ОБЩО					17,765	27	90 604

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

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина железен път (км)	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
1	2	Каспичан - Провадия път № 2	130	80	29,467	---	5 543
2	2	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози	70	50/70	1,740	10	2 000
3	2	Провадия - Синдел път № 2	130	60	---	---	15 441
4	9	Русе разпределителна - Образцов чифлик	85	70	9,382	---	13 337
5	9	Висока поляна - Хитрино	80	70	13,518	---	10 929
6	3	Калофер-Тъжа - 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа	100	70	---	---	8 000
7	3	Тунел № 1 Лозарево	---	---	---	---	25 867
8	9	Хитрино - Плиска	80	70	---	---	24 424
9	9	Ветово	95	80	1,791	7	4 624
ОБЩО					55,898	17	110 165

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

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина железен път (км)	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
1	2	Провадия - Синдел път № 2	130	60	19,400	---	17 766
2	3	Калофер-Тъжа - 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа	100	70	8,143		7 021
3	3	Тунел № 1 Лозарево	---	---	---	---	20 833
4	9	Хитрино - Плиска	80	70	18,515	---	5 200
5	3	Реконструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 - до км.82+635 с дължина 2627 метра	85	80	---	---	10 295
6	3	Лозарево - Подвис	85	80	6,877	---	13 662
7	3	Дъскотна - Търнак	85	60	---	---	10 000
8	9	Образцов чифлик - Ястребово	85	70	10,538	---	16 861
9	9	Ястребово - Ветово	95	80	---	---	9 000
ОБЩО					63,473		110 638

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

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина железен път (км)	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
1	3	Тунел № 1 Лозарево	---	---	---	---	20 833
2	3	Реконструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 - до км.82+635 с дължина 2627 метра	85	80	2,627	---	10 295
3	3	Дъскотна - Търнак	85	60	9,395	---	5 000
4	9	Ястребово - Ветово	95	80	6,875	---	9 110
5	3	Ботев (сп.Свежен) - Калофер	100	70	5,196	---	9 352
6	3	Дунавци - Казанлък	120	70	8,621	---	15 931
7	3	Иганово - Сопот	115	80	6,107	---	11 667
8	3	Величково - Нова Шипка	130	70	6,409	---	12 600
9	9	Ветово - Сеново	95	80	12,015	---	19 224
10	9	Висока поляна	80	60/70	1,377	5	3 450
11	9	Просторно	95/100	95/80	0,831	2	1 896
ОБЩО					59,453	7	119 358

ПРОГРАМА
ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ В ПЕРИОДА 2018 - 2022 г.

№ по ред	ЖП линия	Междугарие, гара	Натурален изм.		Скорости		Стойност в хиляди лева					Година на завишаване на скоростта и дължина в метри на ремонтираната отсечка:					Година на завишаване на скоростта и дължина в метри на отсечката със завишена скорост:					
			Железен път	жп стрелки	Проектна	Книжка р-е	ВСИЧКО	В това число:														
			[км]	[бр.]	км/ч	км/ч		2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022
a	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	2	Реброво - Своге път № 2 и Своге	9,540		70	70	14 500	14 500					9,540					8,896				
2	2	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози	1,740	10 бр	70	50/70	4 000		2 000	2 000					1,740					1,740		
3	2	Каспичан - Провадия път № 2	29,467		130	80	53 969	28 941	19 485	5 543					29,467					29,467		
4	2	Провадия - Синдел път № 2	19,400		130	60	39 707		6 500	15 441	17 766					19,400					19,400	
5	3	Удължаване на съществуващи и изграждане на нови укрепителни и предпазни съоръжения от км.52+229 до км.53+300 двустранно в междугарието Макоцево - Долно Камарци по 3-та жп линия (преходен)	1,071		85	85	3 000	3 000					1,071					3,000				
6	3	Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра	5,815		90	40	29 813	15 833	13 980					5,815					6,740			
7	3	Обособяване на междугарие Юнак - Провадия чрез изграждане на връзка между 2-ра и 3-та главни жп линии	по проект		---	---	8 337		8 337													
8	3	Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп.Прилеп - РП Ведрово от км.29+600 до км.34+809 с дължина 5209 м	5,209		85	60	7 912	7 912					5,209					5,209				
9	3	Преустройство коловозно развитие гара синдел Разпределителна (преходен)	по проект	по проект	---	---	8 000	4 000	4 000													
10	3	Рекунструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 - до км.82+635 с дължина 2627 метра	2,627		85	80	20 591				10 295	10 295					2,627					2,627
11	3	Ботев (сп.Свежен) - Калофер	5,196		100	70	9 352					9 352					5,196					5,196
12	3	Калофер-Тъжа - 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа	8,143		100	70	15 021			8 000	7 021					8,143					9,829	
13	3	Дунавци - Казанлък	8,621		120	70	15 931					15 931					8,621					8,621
14	3	Иганово - Сопот	6,107		115	80	11 667					11 667					6,107					6,107
15	3	Тунел № 1 Лозарево	по проеокт		---	---	67 533			25 867	20 833	20 833										
16	3	Лозарево - Подвис	6,877		85	80	13 662				13 662					6,877					6,877	
17	3	Дъскотна - Търнак	9,395		85	60	15 000				10 000	5 000					9,395					9,395
18	3	Величково - Нова Шипка	6,409		130	70	12 600					12 600					6,409					6,409
19	9	Русе разпределителна - Образцов чифлик	9,382		85	70	15 011		1 674	13 337					9,382					9,382		
20	9	Образцов чифлик - Ястребово	10,538		85	70	16 861				16 861					10,538					10,538	
21	9	Ястребово - Ветово	6,875		95	80	18 110				9 000	9 110					6,875					6,875
22	9	Ветово - Сеново	12,015		95	80	19 224					19 224					12,015					12,015
23	9	Самуил - Висока поляна	6,025		80	60	9 640	1 500	8 140					6,025					6,025			
24	9	Висока поляна - Хитрино	13,518		80	70	21 352		10 424	10 929					13,518					13,518		

№ по ред	ЖП линия	Междугарие, гара	Натурален изм.		Скорости		Стойност в хиляди лева					Година на завишаване на скоростта и дължина в метри на ремонтираната отсечка:					Година на завишаване на скоростта и дължина в метри на отсечката със завишена скорост:					
			Железен път	жп стрелки	Проектна	Книжка р-е	ВСИЧКО	В това число:														
								[км]	[бр.]	км/ч	км/ч	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022	2018
25	9	Хитрино - Плиска	18,515		80	70	29 624			24 424	5 200				18,515				18,515			
26	9	Висока поляна	1,377	5 бр	80	60/70	3 450					3 450				1,377				0,813		
27	9	Образцов чифлик	1,356	7 бр	85	70	3 841		3 841					1,356			0,837					
28	9	Ястребово	1,575	5 бр	85/95	70/80	3 835	3 835					1,575				0,904					
29	9	Хитрино	1,555	7 бр	80	70	4 199		4 199					1,555				1,170				
30	9	Самуил	2,431	15 бр	80	80/60	7 376	7 376					2,431					1,139				
31	9	Плиска	1,574	4 бр	80	70	3 633		3 633					1,574				1,044				
32	9	Ветово	1,791	7 бр	95	80	4 624			4 624					1,791				1,082			
33	9	Сеново	1,478	7 бр	95	80/95	4 060	4 060					1,478				0,920					
34	9	Разград	1,440	9 бр	100/80	80/75	4 392		4 392					1,440				0,972				
35	9	Просторно	0,831	2 бр	95/100	95/80	1 896					1 896				0,831				0,000		
ВСИЧКО							521 722	90 957	90 604	110 165	110 638	119 358	21,304	17,765	55,898	63,473	59,453	20,068	16,788	55,189	65,159	58,058

ПРОГРАМА
ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ В ПЕРИОДА 2018 - 2022 г.

№ по ред	ЖП линия	Междугарие, гара	Натурален изм.		Скорости		Стойност в хиляди лева					Година на завишаване на скоростта и дължина в метри на ремонтираната отсечка:					Година на завишаване на скоростта и дължина в метри на отсечката със завишена скорост:					
			Железен път	жп стрелки	Проектна	Книжка разписание	ВСИЧКО	В това число:														
								[км]	[бр.]	км/ч	км/ч	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022	2018
a	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	2	Реброво - Своге път № 2 и Своге	9,540		70	70	14 500	14 500					9,540					8,896				
2	2	Каспичан - Провадия път № 2	29,467		130	80	28 941	28 941														
3	3	Удължаване на съществуващи и изграждане на нови укрепителни и предпазни съоръжения от км.52+229 до км.53+300 двустранно в междугарието Макоцево - Долно Камарци по 3-та жп линия (преходен)	1,071		85	85	3 000	3 000					1,071					3,000				
4	3	Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра	5,815		90	40	15 833	15 833														
5	3	Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп.Прилеп - РП Ведрово от км.29+600 до км.34+809 с дължина 5209 м	5,209		85	60	7 912	7 912					5,209					5,209				
6	3	Преустройство коловозно развитие гара синдел Разпределителна (преходен)	по проект	по проект	---	---	4 000	4 000														
7	9	Самуил - Висока поляна	6,025		80	60	1 500	1 500														
8	9	Ястребово	1,575	5 бр	85/95	70/80	3 835	3 835					1,575					0,904				
9	9	Самуил	2,431	15 бр	80	80/60	7 376	7 376					2,431					1,139				
10	9	Сеново	1,478	7 бр	95	80/95	4 060	4 060					1,478					0,920				
								90 957														
		2019																				
1	2	Каспичан - Провадия път № 2	29,467		130	80	19 485		19 485													
2	3	Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра	5,815		90	40	13 980		13 980					5,815					6,740			
3	3	Преустройство коловозно развитие гара синдел Разпределителна (преходен)	по проект	по проект	---	---	4 000		4 000													
4	9	Самуил - Висока поляна	6,025		80	60	8 140		8 140					6,025					6,025			
5	2	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози	1,740	10 бр	70	50/70	2 000		2 000													
6	2	Провадия - Синдел път № 2	19,400		130	60	6 500		6 500													
7	3	Обособяване на междугарие Юнак - Провадия чрез изграждане на връзка между 2-ра и 3-та главни жп линии	по проект		---	---	8 337		8 337													
8	9	Русе разпределителна - Образцов чифлик	9,382		85	70	1 674		1 674													
9	9	Висока поляна - Хитрино	13,518		80	70	10 424		10 424													
10	9	Образцов чифлик	1,356	7 бр	85	70	3 841		3 841					1,356					0,837			
11	9	Хитрино	1,555	7 бр	80	70	4 199		4 199					1,555					1,170			
12	9	Плиска	1,574	4 бр	80	70	3 633		3 633					1,574					1,044			
11	9	Разград	1,440	9 бр	100/80	80/75	4 392		4 392					1,440					0,972			
									90 604													

№ по ред	ЖП линия	Междугарие, гара	Натурален изм.		Скорости		Стойност в хиляди лева					Година на завишаване на скоростта и дължина в метри на ремонтираната отсечка:					Година на завишаване на скоростта и дължина в метри на отсечката със завишена скорост:					
			Железен път	жп стрелки	Проектна	Книжка разписание	ВСИЧКО	В това число:														
			[км]	[бр.]	км/ч	км/ч		2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022
		2020																				
1	2	Каспичан - Провадия път № 2	29,467		130	80	5 543			5 543					29,467					29,467		
2	2	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози	1,740	10 бр	70	50/70	2 000			2 000					1,740					1,740		
3	2	Провадия - Синдел път № 2	19,400		130	60	15 441			15 441												
4	9	Русе разпределителна - Образцов чифлик	9,382		85	70	13 337			13 337					9,382					9,382		
5	9	Висока поляна - Хитрино	13,518		80	70	10 929			10 929					13,518					13,518		
6	3	Калофер-Тъжа - 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа	8,143		100	70	8 000			8 000												
7	3	Тунел № 1 Лозарево	по проект		---	---	25 867			25 867												
8	9	Хитрино - Плиска	18,515		80	70	24 424			24 424												
9	9	Ветово	1,791	7 бр	95	80	4 624			4 624					1,791					1,082		
										110 165												
		2021																				
1	2	Провадия - Синдел път № 2	19,400		130	60	17 766				17 766					19,400					19,400	
2	3	Калофер-Тъжа - 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа	8,143		100	70	7 021				7 021					8,143					9,829	
3	3	Тунел № 1 Лозарево	по проект		---	---	20 833				20 833											
4	9	Хитрино - Плиска	18,515		80	70	5 200				5 200					18,515					18,515	
5	3	Рекунструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 - до км.82+635 с дължина 2627 метра	2,627		85	80	10 295				10 295											
6	3	Лозарево - Подвис	6,877		85	80	13 662				13 662					6,877					6,877	
7	3	Дъскотна - Търнак	9,395		85	60	10 000				10 000											
8	9	Образцов чифлик - Ястребово	10,538		85	70	16 861				16 861					10,538					10,538	
9	9	Ястребово - Ветово	6,875		95	80	9 000				9 000											
											110 638											
		2022																				
1	3	Тунел № 1 Лозарево	по проект		---	---	20 833					20 833										
2	3	Рекунструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 - до км.82+635 с дължина 2627 метра	2,627		85	80	10 295					10 295					2,627					2,627
3	3	Дъскотна - Търнак	9,395		85	60	5 000					5 000					9,395					9,395
4	9	Ястребово - Ветово	6,875		95	80	9 110					9 110					6,875					6,875
5	3	Ботев (сп.Свежен) - Калофер	5,196		100	70	9 352					9 352					5,196					5,196
6	3	Дунавци - Казанлък	8,621		120	70	15 931					15 931					8,621					8,621
7	3	Иганово - Сопот	6,107		115	80	11 667					11 667					6,107					6,107
8	3	Величково - Нова Шипка	6,409		130	70	12 600					12 600					6,409					6,409
9	9	Ветово - Сеново	12,015		95	80	19 224					19 224					12,015					12,015
10	9	Висока поляна	1,377	5 бр	80	60/70	3 450					3 450					1,377					0,813
11	9	Просторно	0,831	2 бр	95/100	95/80	1 896					1 896					0,831					0,000
ВСИЧКО							119 358					119 358										

ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2018 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
1	2	Джулюница - Стражица <i>път № 1</i>	130	80	9,040	2 260
2	2	Славяново - Попово <i>път № 2</i>	130	80	8,600	2 193
3	2	Попово - Дралфа <i>път № 2</i>	130	100	21,539	5 385
4	2	Дралфа - Търговище <i>път № 1</i>	130	80	18,046	4 692
5	2	РП Надарево - Хан Крум <i>път № 2</i>	130	80	6,891	1 720
6	4	Полски Тръмбеш - Петко Каравелово	70	70	6,850	1 747
7	4	Гара Полси Тръмбеш - 2-ри коловоз	70	70	0,700	179
8	4	Гара Петко Каравелово - 2-ри коловоз	70	70	0,700	179
9	4	Самоводене - Велико Търново	65	65	6,456	1 646
10	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО					78,822	22 400

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2019 г.**

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
1	2	Плевен запад - Плевен, път №1 и път №2	75	75	4,390	1 141
2	2	Разделна - Повеляново път №1 и път №2	120	100	6,940	1 804
3	2	Славяново - Попово път № 1	130	80	8,600	2 150
4	2	Попово - Дралфа път № 1	130	100	21,539	5 492
5	5	Гълъбник - Делян	130	80	5,400	1 500
6	5	Гарови коловози - Кочериново, Кресна, Струмяни, Кулата	70	70	5,000	1 250
7	7	Ракево - Бойчиновци	70	70	9,900	2 475
8	7	гара Бойчиновци - 2-ри и 3-ти кол.	70	70	1,072	268
9	7	Мърчево - Медковец и 2-ри кол. Медковец	70	70	11,442	2 860
10	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО:					74,283	21 341

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

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
1	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник <i>път №1 и път №2</i>	130	110	17,740	4 612
2	2	Ясен - Плевен запад, <i>път №1 и път №2</i>	95	95	10,736	2 791
3	2	Търговище - рп. Надарево <i>път №2</i>	130	100	13,520	3 380
4	7	Бели извор - Криводол	80	80	10,003	2 551
5	7	2-ри коловоз в гара Ракево	80	80	1,259	320
6	72	Брусарци - Лом 10+500 до 22+371	90	90	11,871	3 000
7	8	Тракия - Скугаре <i>път № 1</i>	130	90	8,256	2 105
8	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО					73,385	21 160

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

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
1	2	Търговище - рп. Надарево <i>път №1</i>	130	100	13,520	4 030
2	2	Повеляново - Белослав <i>път №1 и път №2</i>	120	100	11,124	2 892
3	3	Световрачене - Кремиковци	100	60	9,780	2 543
4	4	Табачка - Две могили + ТП гара Табачка	65	65	6,880	1 789
5	4	Велико Търново - Дебелец	65	65	3,000	780
6	4	Дебелец - Соколово	65	65	2,300	598
7	4	Соколово - Дряново	65	65	9,600	2 496
8	7	Враца - Бели извор <i>път № 1 и път № 2</i>	90	80	11,000	2 860
9	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
		ОБЩО:			67,204	20 388

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

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
1	2	Провадия - Синдел път № 1	130	60	20,000	5 200
2	3	Илиянци - Световрачене	100	60	6,000	1 560
3	3	Кремиковци - Яна	100	40	6,200	1 612
4	3	Яна - Столник	100	80	2,805	729
5	3	Столник - Саранци	90	80	13,538	3 520
6	3	Саранци - Макоцево	75	75	4,962	1 290
7	3	Сопот - Карлово	120	80	5,000	1 300
8	8	Пловдив - Тракия път № 1	100	100	6,000	1 560
9	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО:					64,505	19 171

ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ В ПЕРИОДА 2018 - 2022 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2018 ГОДИНА						
1	2	Джулюница - Стражица <i>път № 1</i>	130	80	9,040	2 260
2	2	Славяново - Попово <i>път № 2</i>	130	80	8,600	2 193
3	2	Попово - Дралфа <i>път № 2</i>	130	100	21,539	5 385
4	2	Дралфа - Търговище <i>път № 1</i>	130	80	18,046	4 692
5	2	РП Надарево - Хан Крум <i>път № 2</i>	130	80	6,891	1 720
6	4	Полски Тръмбеш - Петко Каравелово	70	70	6,850	1 747
7	4	Гара Полси Тръмбеш - 2-ри коловоз	70	70	0,700	179
8	4	Гара Петко Каравелово - 2-ри коловоз	70	70	0,700	179
9	4	Самоводене - Велико Търново	65	65	6,456	1 646
10	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО 2018 год.:					78,822	22 400
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2019 ГОДИНА						
1	2	Плевен запад - Плевен, <i>път №1 и път №2</i>	75	75	4,390	1 141
2	2	Разделна - Повеляново <i>път №1 и път №2</i>	120	100	6,940	1 804
3	2	Славяново - Попово <i>път № 1</i>	130	80	8,600	2 150
4	2	Попово - Дралфа <i>път № 1</i>	130	100	21,539	5 492
5	5	Гълъбник - Делян	130	80	5,400	1 500
6	5	Гарови коловози - Кочериново, Кресна, Струмяни, Кулата	70	70	5,000	1 250
7	7	Ракево - Бойчиновци	70	70	9,900	2 475
8	7	гара Бойчиновци - 2-ри и 3-ти кол.	70	70	1,072	268
9	7	Мърчево - Медковец и 2-ри кол. Медковец	70	70	11,442	2 860
10	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО 2019 год.:					74,283	21 341
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2020 ГОДИНА						
1	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник <i>път №1 и път №2</i>	130	110	17,740	4 612
2	2	Ясен - Плевен запад, <i>път №1 и път №2</i>	95	95	10,736	2 791
3	2	Търговище - рп. Надарево <i>път №2</i>	130	100	13,520	3 380
4	7	Бели извор - Криводол	80	80	10,003	2 551
5	7	2-ри коловоз в гара Ракево	80	80	1,259	320
6	72	Брусарци - Лом 10+500 до 22+371	90	90	11,871	3 000
7	8	Тракия - Скуtare <i>път № 1</i>	130	90	8,256	2 105
8	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО 2020 год.					73,385	21 160

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
		МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2021 ГОДИНА				
1	2	Търговище - рп. Надарево <i>път №1</i>	130	100	13,520	4 030
2	2	Повеляново - Белослав <i>път №1 и път №2</i>	120	100	11,124	2 892
3	3	Световрачене - Кремиковци	100	60	9,780	2 543
4	4	Табачка - Две могили + ТП гара Табачка	65	65	6,880	1 789
5	4	Велико Търново - Дебелец	65	65	3,000	780
6	4	Дебелец - Соколово	65	65	2,300	598
7	4	Соколово - Дряново	65	65	9,600	2 496
8	7	Враца - Бели извор <i>път № 1 и път № 2</i>	90	80	11,000	2 860
9	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО 2021 год.:					67,204	20 388
		МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2022 ГОДИНА				
1	2	Провадия - Синдел път № 1	130	60	20,000	5 200
2	3	Илиянци - Световрачене	100	60	6,000	1 560
3	3	Кремиковци - Яна	100	40	6,200	1 612
4	3	Яна - Столник	100	80	2,805	729
5	3	Столник - Саранци	90	80	13,538	3 520
6	3	Саранци - Макоцево	75	75	4,962	1 290
7	3	Сопот - Карлово	120	80	5,000	1 300
8	8	Пловдив - Тракия път № 1	100	100	6,000	1 560
9	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО 2022 год.:					64,505	19 171
ВСИЧКО ЗА ПЕРИОДА 2018-2022 години:					358,199	104 460

ПРОГРАМА
за ремонт на МОСТОВЕТЕ ПО ЖП ЛИНИИТЕ по мрежата на ДП НКЖИ за периода 2018 - 2022 г.

ЖПЛ №	Път№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2018 год.		2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		Общо хил.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
ГЛАВНИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ЛИНИИ																	
ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД (Държавната граница със СР Югославия)-СОФИЯ-ПЛОВДИВ-ДИМИТРОВГРАД-СВИЛЕНГРАД (Държавните граници с република Гърция и Република Турция)																	
Волюяк - Драгоман/Калотина																	
1	-	Драгоман-Калотина	42+900	СБ	Възстановяване на хидроизолация.	кв.м					540	80					80
1	-	Драгоман-Калотина	52+332	СТ	ОТСТРАНЯВАНЕ ДЕФЕКТИ-шлосерски работи.	бр.							1	25			25
1	-	Драгоман-Калотина	53+097	СТ	Боядисване върхна конструкция.	кв.м									300	12	12
1	-	Драгоман-Калотина	53+125	СТ	Отстраняване на дефекти-шлосерски работи.	бр.	1	25									25
1	-	Драгоман-Калотина	53+125	СТ	Боядисване върхна конструкция.	бр.	2 000	80									80
1	-	Драгоман-Калотина	53+855	СТ	Отстраняване на дефекти-шлосерски работи.	бр.			1	30							30
1	-	Калотина-Границата	53+855	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м			600	30							30
1	-	Драгоман-Калотина	54+050	СБ	Основен ремонт хидроизолация и торкретиране.	кв.м									45	15	15
1	-	Участък Волюяк - Драгоман/Калотина		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		55		47	477
ЖП ЛИНИЯ №2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНАОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА																	
София - Мездра																	
2	2	София-Соф.север	1+500	СТ	Антикорозионно покритие.	кв.м					260	10					10
2	2	Илиянци-Курило	7+520	СТ	Антикорозионно покритие.	кв.м	230	10									10
2	1	Илиянци-Реброво	17+656	СТ	Антикорозионно покритие.	бр.	1	60									60
2	1	Своге-Бов	39+534	СТ	Възстановяване антникорозионно покритие.	кв.м	100	4									4
2	2	г. Бов	41+956	СБ	Възстановяване на бетоново покритие	бр.			1	16							16
2	1	Бов-Лакатник	42+850	СБ	Възстановяване на бетоново покритие	бр.			1	35							35
2	1	Лакатник-Левище	51+002	СБ	Смяна на хидроизолация и торкретиране.	кв.м					400	80					80
2	1	Лакатник-Левище	54+114	СБ	Смяна на хидроизолация и торкретиране.	кв.м					200	40					40
2	2	Лакатник-Левище	54+810	СБ	Смяна на хидроизолация и торкретиране.	кв.м					200	250					250
2	1	Левище -Елисейна	61+630	СБ	Възстановяване на бетоново покритие	бр.			1	35							35
2	2	Левище-Елисейна	61+662	СБ	Усилване конструкции-проект и изпълнение.	бр.							1	200			200
2	1	Зверино-Ребърково	72+319	СБ	Смяна на хидроизолация .	кв.м			500	120							120
2	1	Зверино-Ребърково	75+186	СТ	Усилване конструкции-проект и изпълнение.	бр.	1	300									300
Мездра - Горна Оряховица																	
2	1 и 2	Мездра юг - Мездра	87+025	СБ	Възстановяване на хидроизолация-50 м2; Напречни фуги-15 м.	кв.м									50	10	10
2	1 и 2	Мездра - Роман	99+186	СБ	Възстановяване на хидроизолация-360 м2, саниране на бетонови покрития-200 м2, напречни фуги-50 м.	кв.м									360	82	82
2	1 и 2	Мездра-Роман	102+515	СБ	Възстановяване на хидроизолация-60 м2, ремонт на напречни фуги-20 м.	кв.м			60	12							12
2	1 и 2	Мездра-Роман	104+230	СБ	Възстановяване на хидроизолация- 800 м2, ремонт на напречни фуги-50 м.	кв.м			800	130							130
2	1 и 2	Роман-Кунино	112+498	СБ	Укрепване радиe под двата пътя.	бр.	1	20									20
2	1 и 2	Роман-Кунино	117+064	СБ	Възстановяване на хидроизолация-надлъжна фуга 36 м2, ремонт на напречни фуги-65 м. Укрепване радиe под двата пътя.	бр.			1	40							40
Горна Оряховица - Каспичан																	
2	1,2	Горна Оряховица-Джулюница	306+929	СБ	Възстановяване на хидроизолация-80 м2 и ремонт на напречни фуги-25 м.	кв.м			80	18							18
2	1,2	Попово-Дралфа	354+717	СБ	Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста.	кв.м					80	40					40
2	1,2	Попово-Дралфа	355+333	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м							450	225			225
2	1,2	Попово-Дралфа	360+857	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкции на път 1 и път 2.	М1			60	24							24
2	1,2	Попово-Дралфа	361+112	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкции на път 1 и път 2.	М1					40	16					16

ЖПЛ №	Път№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2018 год.		2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		Общо хил.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
2	1,2	Попово-Дралфа	361+630	СБ	Ремонт на надлъжната fuga между конструкциите на път 1 и път 2.	М1							30	12			12
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
2	1,2	Дралфа-Търговище	397+254	СБ	Ремонт на надлъжната fuga между конструкциите на път 1 и път 2.	М1							15	6			6
2	1,2	Хан Крум-Шумен	425+440	СБ	Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста.	кв.м					80	40					40
2	1,2	Шумен-Мътница	436А+106	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м									520	260	260
2	1,2	Шумен-Мътница	436А+235	СБ	Ремонт на надлъжната fuga между конструкциите на път 1 и път 2.	М1			60	24							24
2	1,2	Мътница-Каспичан	457+453	СБ	Ремонт на надлъжната fuga между конструкциите на път 1 и път 2.	М1					90	36					36
Каспичан - Синдел																	
2	1,2	Каспичан-Невша	470+200	СБ	Ремонт на надлъжната fuga между конструкциите на път 1 и път 2.	М1							30	12			12
Синдел - Варна																	
2	1,2	Тополите- Варна	538+400	СБ	Инженерингово изпълнение за изграждане нов в-к до плочен в-к 1.3/1.0 м и облицован отводнителен канал с L =150 м след него.	бр.							1	80			80
2	1	Тополите- Варна	541+000	СТ	Песъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	200	8									8
2	2	Тополите- Варна	541+000	СТ	Песъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	200	8									8
2	1,2	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: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНАОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА								455		499		562		585		442	2 543
ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ЗИМНИЦА и КАРНОБАТ--СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА																	
София - Карлово																	
3	-	Световрачане-Кремиковци	7+830	СТ	Замяна мостови к-ци от стоманена на стоманобетонова.	бр.			1	250							250
3	-	Световрачане-Кремиковци	8+010	СТ	Замяна мостови к-ци от стоманена на стоманобетонова.	бр.					1	250					250
3	-	Столник-Саранци	28+305	СТ	Възстановяване антникороз. Покритие.										1 200	50	50
3	-	Столник-Саранци	37+375	СБ	Проект и възстановяване конус и опората на мост 37+385	кв. м							1	300			300
3	-	Саранци-Макоцево	43+600	СБ	Възстановяване на хидроизолация и саниране на конструкция	кв.м	30	8									8
3	-	Антон-Копривщица	92+578	СБ	Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни fugи - Хидроизолация 35 м2; Напречни fugи-15 м.	кв.м					35	7					7
3	-	Антон-Копривщица	93+451	СБ	Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни fugи - Хидроизолация 70 м2; Напречни fugи-15 м.	кв.м					70	12					12
3	-	Антон-Копривщица	94+523	СБ	Възстановяване на хидроизолация-420 м2; Саниране на бетонов свод-300 м2	кв.м			420	100							100
3	-	Стряма-Клисура	114+178	СБ	Саниране на стоманобетонова конструкция и възстановяване на хидроизолацията - Хидроизолация 540 м2; Саниране-300 м2.	кв.м	540	120									120
3	-	Сопот-Карлово	148+668	СТ	Боядисване.	кв.м			130	8							8
Карлово - Зимница																	
3	-	Габарево-Сахране	188+094	СБ	Хидроизолация.	кв.м							80	12			12
3	-	Черганово-Тулово	215+565	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м	350	20									20
3	-	Тулово - Дъбово	224+665	СБ	Хидроизолация.	кв.м					45	7					7
3	-	Тулово - Дъбово	227+000	СБ	Хидроизолация.	кв.м					35	6					6
3	-	Дъбово - Гурково	235+814	СБ	Хидроизолация.	кв.м			90	14							14
3	-	Дъбово-Николаево	230+250	СБ	Хидроизолация.	кв.м			200	30							30
3	-	Николаево-Гурково	243+348	СТ	Боядисване.	кв.м					1 000	57					57
4	-	Гурково -Твърдица	251+796	СТ	Смяна на оловните плочи	БР	4	3									
3	-	Твърдица-Шивачево	254+573	СТ	Боядисване.	кв.м									600	34	34
3	-	Твърдица-Шивачево	266+133	СТ	Смяна оловни плочи.	БР	4	3									3
3	-	Твърдица-Шивачево	266+133	СТ	Боядисване.	кв.м					130	8					8
3	-	Чумерна-Гавраилово	270+900	СБ	Хидроизолация.	кв.м									250	37	37
3	-	Чумерна-Гавраилово	276+857	СБ	Хидроизолация.	кв.м							80	12			12
Карнобат -Синдел																	
3	1	Дъскотна-Гърнак	59+263	СБ	Габаритна рамка на Айтоски проход път III-208. ГР 2015	бр.			2	50							50
3	1	Комунари	82+758	СБ	Ремонт на хидроизолацията. ГР 2015	кв.м									180	27	27

ЖПЛ №	Път№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2018 год.		2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		Общо хил.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
3	2	Комунари-Дългопол	86+100	СБ	Ремонт на хидроизолацията. ГР2009,2015	кв.м			800	120							120
3		ЖП ЛИНИЯ №3			Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.	бр	5	50	5	50	5	50	5	50	5	50	250
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ЗИМНИЦА и КАРНОБАТ--СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА								204		622		397		374		198	1 795
ЖПЛИНИЯ № 4: РУСЕ (Държавна граница с република Румъния)-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-ДЪБОВО и ТУЛОВО-СТАРА ЗАГОРА и МИХАЙЛОВО-ДИМИТРОВГРАД-ПОДКОВА																	
Русе - Горна Оряховица																	
4		Русе-запад-РП"Доростол"	7+505	СТ	Направа 2 бр. предпазни габаритни рамки (от Ген. Ревизия 1998г.).	бр							2	60			60
4		Русе-запад-РП"Доростол"	7+505	СТ	Фугиране на облицовката и отводняване на водите от шосето край устоите.	кв.м							60	5			5
4		Русе Р-Русе	7+602	СБ	Ремонт оголена армировка по главните греди на СтБ мостове чрез саниране	кв.м	250	20									20
4		Русе Р-Русе	7+602	СБ	Ремонт на хидроизолацията	кв.м	130	210									210
4		Русе Р-Русе	6+820, 8+646	СБ	Ремонт оголена армировка по главните греди на СтБ мостове чрез саниране	кв.м			250	20							20
4		Русе Р-Русе	6+820, 8+646	СБ	Ремонт на хидроизолацията	кв.м			270	210							210
4		Русе Р-Русе	9+850	СБ	Ремонт оголена армировка по главните греди и колони чрез саниране	кв.м					100	20					20
4		Русе Р-Русе	9+851	СБ	Ремонт на хидроизолацията	кв.м					120	210					210
4		Моруница-Бяла	75+385	Кам.	Ремонт радието и свода на каменен водосток със светъл отвор 3м.	куб.м							10	3			3
4		Моруница-Бяла	75+085	СТ	Ремонт дефектни нитове и спукани елементи	бр	10	8									8
4		Бяла-Полски Тръмбеш	82+362	Кам.	Ремонт крилата и радието при изтичалото на сводов водосток със светъл отвор 3 м.	куб.м					10	3					3
4	1	Пкр-Ят	107+950	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м	3 000	90									90
Горна Оряховица - Дъбово																	
4	1	Смв-Втн	133+046	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м			1 100	33							33
4	1	Втн-Дл	139+055	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м					2 000	60					60
4	1	Дебелец-Соколово	146+762	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м									1 300	52	52
4	1	Соколово-Дряново	157+044	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м											0
4	1	Дряново-Царева ливада	158+970	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м											0
4	1	Дряново-Царева ливада	160+142	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м									700	28	28
4		ЖП ЛИНИЯ №4			Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.	бр									5	50	50
4,42		ЖП ЛИНИЯ №4 1 № 2			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		60		60		60		60		60	300
Михайлово - Димитровград																	
4	-	Михайлово-Меричлери	2+830	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м					4	1					1
			2+830	СБ	Възстановяване на хидроизолацията	кв.м					200	30					30
4	-	Михайлово-Меричлери	13+574	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м							6	1			1
			13+574	СБ	Възстановяване на хидроизолацията	кв.м							400	60			60
Димитровград-Подкова																	
4	-	Момчилград-Подкова	101+951	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	600	34									34
4	-	Хасково-Книжовник	24+104	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	340	20									20
4		Хасково-Книжовник	39+606	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м					250	14					14
4	-	Момчилград-Подкова	102+344	СБ	Възстановяване на отводнителите 12 бр.	кв.м					12	2					2
4			102+344	СБ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м					420	63					63
4	-	Хасково-Книжовник	40+985	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м			330	19							19
4	-	Хасково-Книжовник	43+409	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м			300	17							17
4	-	Момчилград-Подкова	104+163	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м							15	3			3
4			104+163	СБ	Възстановяване на хидроизолацията	кв.м							1 000	150			150
4	-	Момчилград-Подкова	100+124	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м			250	14							14
4	-	Момчилград-Подкова	95+928	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м									14	3	3
4			95+928	СБ	Възстановяване на хидроизолацията	кв.м									1 060	160	160
4	-	Перперек-Кърджали	69+712	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м	26	5									5

ЖПЛ №	Път№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2018 год.		2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		Общо хил.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
4			69+712	СБ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м	2 060	310									310
4	-	Хасково-Книжовник	13+770	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м							4	1			1
4			13+770	СБ	Възстановяване на хидроизолацията	кв.м							100	15			15
4	-	Момчилград-Подкова	108+515	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м									2	1	1
4			108+515	СБ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м									240	36	36
4	-	Кърджали - Момчилград	88+532	СБ	Възстановяване на отводнителите.	бр.			24	12							12
4			88+532	СБ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м			850	128							128
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №4:								757		513		463		358		390	2 480
ДУНАВ МОСТ РУСЕ-ГЮРГЕВО																	
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Общи ремонтни работи.	бр.			1	5	1	5	1	5	1	5	20
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Ремонтни работи по антикорозионното покритие.	кв.м			4 000	200	4 000	200	4 000	200	4 000	200	800
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Подмяна на съществуващото “К” скрепление с еластично такова. (м/у опори 19 и 25)	бр					7 400	40					40
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Саниране бетоновите повърхности на опорите.	кв.м	1 250	264	1 200	260	1 200	260	1 200	260	1 200	260	1 304
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Подмяна улuci на отводнителната система на пътната настилка между опори 25 и 37	м	720	35									35
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Опитни участъци от метални траверси (доставка и монтаж).	бр							60	60			60
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Анализ на геодезическите и тензометрични измервания на металните греди под шосето, извършени в периода 2014/20 г. и даване техническа характеристика със заключение за състоянието им (извър. се от хабилитирани спец. конструктори на метални и стб. мостови конструкции).	бр									1	20	20
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Изготвяне на експертиза за влиянието върху сигурността на съоръжението, при вертикалните и хоризонтални отклонения на опорите от 22 до 37 опора, на база данни от замерванията от 2014 до 2020 г.	бр									1	5	5
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Измерване огъването и провисването на носещите греди на пътната част на полетата и опорите от 25 до 37 без натоварване и две полета с натоварване 31-32 и 32-33	бр	1	24			1	24			1	24	72
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Наблюдение и контрол на пукнатините в камерите на опора 37 (устой) при високи и ниски води.	бр			1	24			1	24			48
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Прецизна нивелация на лагерните площадки на опорите под непрекъснатите греди от опора 19 до опора 25 вкл. при високи и ниски води.	бр					1	24			1	24	48
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Геодезически измервания на опорите между оп. 19 и 37 при високи и ниски води.	бр	1	24	1	24	1	24	1	24	1	24	120
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Контролна проверка на плановата геодезическа основа на Дунав мост в т.ч. и чрез GPS измервания.	бр	1	24			1	24			1	24	72
ОБЩО ЗА ДУНАВ МОСТ:								371		513		601		573		586	2 644
ЖП ЛИНИЯ № 5: СОФИЯ-ВЛАДАЯ-РАДОМИР-ДУПНИЦА-КУЛАТА																	
София - Перник																	
Перник -Радомир																	
5		Перник разпределителна-Перник	31+720	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м			1 500	60							60
5	1	Перник-Кракра	33+628	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м									900	22	22
5,6		Кракра-Батановци	39+140	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м	1 000	42									42
5	2	Батановци-Радомир	45+850	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м			1 000	40							40
Радомир - Дупница																	
5	1	Долни Раковец-Гълъбник	58+800	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м			600	24							24
5	1	Долни раковец-Гълъбник	62+903	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м					1 000	40					40
5	1	Дяково-Дупница	86+468	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м			900	36							36

ЖПЛ №	Път№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2018 год.		2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		Общо хил.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
5	1	Дяково-Дупница	89+289	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м	900	36									36
		Дупница - Кулата															
5	1	Дупница-Бобошево	102+636	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м							600	24			24
5		Благоевград-Симитли	123+494	СБ	Възстановяване на хидроизолация 160 м2; Ремонт на напречни фуги 30 м; Саниране на колони, свод и опори 50 м2.	кв.м					160	33					33
5		Благоевград-Симитли	128+588	СБ	Възстановяване на хидроизолация 30 м2; Ремонт напречни фуги-10 м; Саниране 30 м2.	кв.м	30	10									10
5		Кресна-Струмяни	169+380	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие 400 м2	кв.м	400	30									30
5		СОФИЯ-КУЛАТА			Остраняване неизправности от Ген.ревизия			10		10		10		10		10	50
		ЖП ЛИНИЯ №5, 51 и 52			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		60		60		60		60		60	300
		ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №5:						188		230		143		94		92	747
		ЖП ЛИНИЯ № 6: ВОЛУЯК-РАЗМЕННА-БАТАНОВЦИ и РАДОМИР-ГЮЕШЕВО (Държавна граница с Република Македония)															
		Волюяк - Перник															
		Радомир - Кюстендил															
6		Земен-Раждавица	39+346	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманена мостова конструкция	кв.м	1 200	48									48
6	1	Ръждавица-Копиловци	42+427	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м			1 500	60							60
		Кюстендил - Гюешево															
6	1	Кюстендил-Гюешево	54+903	СБ	Ремонт, направа хидроизолация.	кв.м					30	7					7
6	1	Кюстендил-Гюешево	66+448	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м							600	26			26
6	1	Кюстендил-Гюешево	77+95	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.		600	26									26
6		ЖП ЛИНИЯ № 6			Остраняване неизправности от Ген.ревизия.			10		10		10		10		10	50
6		ЖП ЛИНИЯ №6			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		30		30		30		30		30	150
		ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №6:						114		100		47		66		40	367
		ЖП ЛИНИЯ № 7: МЕЗДРА ЮГ-РУСКА БЯЛА и МЕЗДРА-ВИДИН (държавна граница с Република Румъния)															
7		Мездра юг-Руска бяла	0+879	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м	30	6									6
7		Мездра юг-Руска бяла	2+135	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м	25	5									5
7		Мездра-Руска бяла	2+135	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м	30	6									6
7		Мездра-Руска бяла	1+047	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м	25	5									5
7		Враца-Бели извор	27+135	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м			30	6							6
7		Враца-Бели извор	28+133	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м			36	7							7
7		Медковец-Брусарци	86+960	СТ	Смяна мет. конструкция със стоманобетонна	М1					3	50					50
7		Брусарци-Дреновец	94+830	СТ	Възстановяване на антикорозионното покритие	кв.м									800	32	32
7		Брусарци-Дреновец	94+830	СТ	Смяна на оловни плочи	бр.	1	10									10
7		Брусарци-Дреновец	96+385	СТ	Смяна на оловни плочи /4 бр.- 45х45 см/	бр.			1	10							10
7		Брусарци-Дреновец	96+460	СТ	Смяна на оловни плочи /4 бр.- 45х45 см/	бр.							1	10			10
7		Срацимир-Видбол	168+069	СБ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м			300	12							12
7		Видбол-Видин	171+375	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м							300	15			15
		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 № 8: ПЛОВДИВ-ФИЛИПОВО-СКУТАРЕ и ПЛОВДИВ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА-ИЗТОК-СТАРА ЗАГОРА-ЗИМНИЦА-КАРНАБАТ-БУРГАС															
8		Филипово - Скуtare	9+056	СТ	Пясъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м			500	29							29
8		Белозем - Оризово	42+089	СТ	Възстановяване на антикорозионното покритие на стоманен мост	кв.м					170	7					7
8	1	Черна гора-Чирпан	50+180	СТ	Пясъкоструене, боядисване и замяна на дефектни ламели и нитове.	кв.м			600	48							48
8		Черна гора-Чирпан	50+180	СТ	Възстановяване на антикорозионното покритие на стоманен мост	кв.м			600	24							24
8		Свобода-Михайлово	78+369	СБ	Ремонт на хидроизолацията 80 кв.м и цялостно саниране 100 кв.м	кв.м					180	30					30

ЖПЛ №	Път№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2018 год.		2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		Общо хил.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
8		Калояновец - Стара Загора	99+910	СБ	Инженерингово изпълнение за възстановяване облицовка на конуси на водосток	бр			1	14							14
8	1и2	гара Стара Загора	105+360	СБ +СТ	Пясъкоструене и боядисване на стоманените носещи греди и цялостно саниране на стълбовете.	кв.м			250	20							20
8		Калояновец - Стара Загора	105+360	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие на мост	кв.м			400	23							23
8		Калояновец - Стара Загора	105+360	СБ	Ремонт хидроизолация 200 м2; Саниране 100 м2; Ремонт фуги 18 м.	кв.м			200	45							45
8		Ямбол - Завой	184+426	СБ/СТ	Инженерингово изпълнение за направа нов водосток км 184+426	бр.			1	60							60
8		Ямбол - Завой	191+765	СТ	Инженерингово изпълнение за направа стоманобетонов кожух на опората	бр. съорж.			1	30							30
8		Черноград -Айтос	254+376	СБ	Ремонт фуги-20 м и хидроизолация-100 м2.	кв.м	100	20									20
		Айтос-Българово	267+080	СБ	Възстановяване на 100 м2 хидроизолация		100	20									
8		гара Дружба	276+133	СБ	Възстановяване 290 м2 хидроизолация	кв.м	290	45									45
		ЖП ЛИНИЯ № 8, 81, 82, 83		СБ/СТ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.	бр.		30		30		30		30		50	170
		ЖП ЛИНИЯ № 8, 81, 82, 83			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		60		60		60		60		60	300
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №8:								175		383		127		90		110	885
ЖП ЛИНИЯ №9: РУСЕ-КАСПИЧАН																	
9		гара Ветово	34+140	СтБ	Ремонт на хидроизолацията на стоманобетонов мост от Генерална ревизия 2008г.	кв.м							200	104			104
9		гара Разград	66+111	СтБ	Ремонт на хидроизолацията на стоманобетонов мост от Генерална ревизия 2008г.	кв.м					200	104					104
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
9		гара Самуил	89+290	СтБ	Възстановяване на хидроизолацията на стоманобетонов мост на км.89+290 в гара Самуил. Хидроизолация 80 м2; Напречни фуги -20 м.	кв.м					80	50					50
		ЖП ЛИНИЯ № 9, 91			Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.	бр		30		30		30		30		50	170
		ЖП ЛИНИЯ № 9, 91			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		60		60		60		60		60	300
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №9:								90		102		244		194		110	740
ОБЩО ЗА ГЛАВНИ ЖП ЛИНИИ								2 571		3 136		2 774		2 444		2 077	13 001
ВТОРОСТЕПЕННИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ЛИНИИ																	
ЖП ЛИНИЯ №11: КАЛОТИНА-СТАНЯНЦИ																	
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																	
12		Алдомировци-Бели брег	46+920	СБ	Саниране на бетоновото покритие на връхна конструкция и опори.	М2					60	10					10
12		Алдомировци-Бели брег	46+998	СБ	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																	
13		Волуяк-Банкя	17+ 388	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м			5	15							15
13		Волуяк-Банкя	17+ 388	СТ	Смяна на оловни плочи	бр.			750	35							35
13		Волуяк-Банкя	16+913	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м					4	10					10
13		Волуяк-Банкя	16+913	СТ	Смяна на оловни плочи	бр.					280	20					20
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №12:								0		50		30		0		0	80
ЖП ЛИНИЯ №16: СЕПТЕМВРИ-ДОБРИНИЩЕ																	
16		Варвара - Долене	16+088	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие	кв.м	500	29									29
16		Костандово - Велинград	37+842	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м	350	20									20
16		Цветино - Аврамово	59+728	СБ	Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци	бр.			2	10							10

ЖПЛ №	Път№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2018 год.		2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		Общо хил.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
16		Цветино - Аврамово	67+170	СБ	Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци	бр.			2	10							10
16		Аврамово - Черна Места	75+450	СБ	Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци	бр.			3	15							15
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №16:								49		35		0		0		0	84
ЖП ЛИНИЯ №18: СТАМБОЛИЙСКИ-ПЕЩЕРА																	
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																	
19		Крумово-Асеновград	5+590	СТ	Отстраняване дефекти-шлосерски работи.						1	12					12
			5+590	СТ	Пясъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м			200	12							12
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №19:								0		12		12		0		0	24
ОБЩО ЗА ОТКЛОНЕНИЯТА НАЖПЛИНИЯ №1								134		117		72		70		100	493
.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:								329		267		222		165		187	1 170
ЖП ЛИНИЯ № 22: ЧЕРВЕН БРЯГ-ЗЛАТНА ПАНЕГА																	
22	1	Чбряг-Луковит	0+629	СБ	Хидроизолация.	кв.м	350	70									70
22	1	Червен бряг-Луковит	1+240	СБ	Надстрояване крила и гардбаластови стени.	бр.							1	30			30
22	1	Червен бряг-Луковит	6+387	СБ	Изграждане приемна шахта и отводнителен канал L=300М.	бр.	1	25									25
22	1	Червен бряг-Луковит	6+578	СБ	Изграждане приемна шахта и отводнителен канал L=300М.	бр.	1	25									25
22	1	Чбряг-Луковит	11+325	СБ	Ремонт радие и хидроизолация.	бр.					1	120					120
22	1	Червен бряг-Луковит	11+835	СБ	Габаритна рамка на главен път София-Русе Е-83.	бр.					2	50					50
22	1	Чбряг-Луковит	11+835	СБ	Укрепване опори и хидроизолация.	бр.			1	80							80
22		Луковит-Златна Панега	16+708	СБ	Хидроизолация 250 м2; Напречни фуги-10 м; Саниране 100 м2.	бр.							1	140			140
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №22:								120		80		170		170		0	540
ЖП ЛИНИЯ № 23: ЯСЕН-ЧЕРКВИЦА																	
23	1	Долна митрополия-Сомовит	13+889		Инженерингово изпълнение за ремонт на кусинетния блок на устой 1 /ляво/, почистване на вток, отток и радие	бр.			1	19							19
23	1	Долна митрополия-Сомовит	24+751	СТ	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м									1 800	72	72
23	1	Долна митрополия-Сомовит	32+436	СТ	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м					600	23					23
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №23:								0		19		23		0		72	114
ЖП ЛИНИЯ № 24: СВИЩОВ-ЛЕВСКИ-ТРОЯН																	
.24.1	1	Ореш-Белене	0+169	СТ	Смяна на оловни плочи.	бр.			4	3							3
.24.1	1	Ореш-Белене	0+820	СТ	Ремонт на кусинетите и конусната облицовка.	бр.			2	2							2
24	1	РП Морава - Левски	44+621	СТ	Инженерингово изпълнение за укрепване на брегоукрепителни елементи в зоната на двата устоя	бр.					1	100					100
24	1	РП Морава - Левски	44+621	СТ	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м	1 100	40									40
24	1	Дойренци-Ловеч север	83+623	СТ	Смяна на конструкция със стоманобетонова плоча	бр.							1	150			150
24	1	Ловеч север - Ловеч	90+912	СТ	Смяна на конструкция със стоманобетонова плоча	бр.			1	100							100
24	1	Ловеч - Троян	103+060	СБ	Ремонт на хидроизолацията около напречната фуга между конструкциите на двата отвора	бр.			1	10							10
24	1	Ловеч - Троян	107+895	СБ	Ремонт на хидроизолацията около напречната фуга между конструкциите на двата отвора	бр.	1	12									12
24		Ловеч - Троян	118+365	СБ	Ремонт на хидроизолацията по напречните фуги между конструкциите	М1					24	7					7
24	1	Ловеч- Троян	124+048	СТ	Ремонт на хидроизолацията	кв.м	160	32									32
24	1	Ловеч-Троян	125+842	СБ	Ремонт на хидроизолацията	кв.м									270	54	54
24	1	Ловеч-Троян	127+540	СБ	Ремонт на хидроизолацията	кв.м									180	36	36
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №24:								84		115		107		150		90	546
ЖП ЛИНИЯ № 26: ШУМЕН-КОМУНАРИ;																	

ЖПЛ №	Път№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2018 год.		2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		Общо хил.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
26		Шумен-Смядово	14+443	СТ	Смяна на мостова конструкция.	бр.							1	500			500
26		Шумен-Смядово	17+004	СТ	Песъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м					2 400	130					130
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №26:								0		0		130		500		0	630
ЖП ЛИНИЯ № 28: РАЗДЕЛНА-КАРДАМ																	
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
ОБЩО ЗА ОТКЛОНЕНИЯТА НАЖПЛИНИЯ №2								204		214		480		820		162	1 880
.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		753		1 082		1 445		644	4 623
ЖПЛИНИЯ № 31: СВЕТОВРАЧЕНЕ-КУРИЛО																	
31		Курило-Световрачане	2+340	СБ	Проектиране и изпълнение на 2 бр. габаритни рамки, и ремонт на върхна конструкция	бр.	1	92									92
31		Курило-Световрачане	2+500	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие на мост км 2+500 в междугарието Курило-Световрачане.	кв.м									5 000	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:								356		682		457		434		458	2 387
ЖП ЛИНИЯ № 52: ГЕНЕРАЛ ТОДОРОВ-ПЕТРИЧ																	
52	1	Генерал Тодоров-Петрич	0+804	СТ	Отстраняване на дефекти		4	20	18	85	1	20	1	20			145
		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:								908		315		163		114		92	1 592
ЖП ЛИНИЯ № 71: БОЙЧИНОВЦИ-БЕРКОВИЦА																	
71		Монтана - Берковица	30+178	СТ	Възстановяне на антикорозионното покритие	кв.м			1 200	48							48
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																	
72		Брусарци - Сталииска махала	6+612	СБ	Ремонт на гардбаластова стена; Корекция на речното корито; Ремонт кусинетен стълб № 2; Усилване на стълбове чрез направа на стб обшивка	бр.			1	100							100
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №72:								0		100		0		0	0	0	100
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №7 И ОТКЛОНЕНИЯТА:								62		213		104		55		62	496
ЖП ЛИНИЯ № 81: ФИЛИПОВО-ПАНАГЮРИЩЕ																	
81		Съединение - Панагюрище	70+789	СТ	Пясъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м			50	3							3
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №81:										3							3
ЖП ЛИНИЯ № 82: ФИЛИПОВО-КАРЛОВО																	
82		Баня-Карлово	59+627	СТ	Боядисване.	кв.м			220	13							13
82		Калояново - Долна Махала	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																	
83		Симеоновград - Гълъбово	0+690	СБ	Възстановяване на отводнителите	бр.	14	7									7
83		Симеоновград - Гълъбово	0+690	СБ	Торкет на мостовата конструкция и стълбовете	кв.м	8 200	980									980
83		Симеоновград - Гълъбово	0+690	СБ	Възстановяване на хидроизолацията	кв.м	1 300	195									195
83		Симеоновград - Гълъбово	3+272	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията	кв.м			50	3							3
83		Симеоновград - Гълъбово	3+272	СТ	Смяна оловни плочи	бр.			4	5							5
83		Симеоновград - Гълъбово	12+731	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията	кв.м			40	3							3

ЖПЛ №	Път№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2018 год.		2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		Общо хил.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21
83		Симеоновград - Гълъбово	12+731	СТ	Смяна оловни плочи	бр.			4	5							5
83		Симеоновград-Гълъбово	8+698	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията.	кв.м	200	12									12
83		Любеново пред-Раднево	25+462	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м			50	8							8
83		Любеново пред-Раднево	26+006	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м					50	8					8
83		Любеново пред-Раднево	30+313	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м					80	12					12
83		Любеново пред-Раднево	35+525	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м							80	12			12
83		Любеново пред-Раднево	36+383	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията.	кв.м							350	20			20
83		Раднево-Нова Загора	45+825	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията. Възстановяване на пешеходни пътеки	кв.м									150	10	10
83		Раднево-Нова Загора	60+680	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията. Възстановяване на пешеходни пътеки	кв.м			150	10							10
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №83:								1 194		34		20		32		10	1 289
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №8 И ОТКЛОНЕНИЯТА:								1 369		432		147		122		126	2 196
ЖП ЛИНИЯ №91: САМУИЛ-СИЛИСТРА																	
91		Исперих-Дулово		СБ	Частичен ремонт и фугиране радиета на водостоци на км 31+655, 32+126 и 35+070.	бр			3	10							10
91		Дулово-Алфатар	86+545	СБ	Ремонт на лагерите на рамковиден стб мост със светъл отвор 19,5 м.	бр	2	6									6
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №91:								6		10		0		0		0	16
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №9 И ОТКЛОНЕНИЯТА:								96		112		244		194		110	756
								2018 г.		2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 г.	ОБЩО
ОБЩО ЗА ДП НКЖИ								5 061		3 899		3 530		3 526		2 695	18 710

ПРОГРАМА
за ремонт на ТУНЕЛИТЕ ПО ОСНОВНИТЕ ЖП ЛИНИИ И ОТКЛОНЕНИЯТА от жп мрежата на ДП НКЖИ за
периода 2018 - 2022 г.

№ по ред	жп л-я	път №	Обща дължина	ВИДОВЕ РЕМОНТНИ РАБОТИ	Ед. М	Общо К-во	2018 год.		2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 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		0		30		25		13	68
ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА																	
1	2	1+2	323	Изграждане “вторична“ облицовка и хидроизолация на тунел № 23 в междугарието Кунино - Червен Бряг	М1	320							160	3 000	160	3 000	6 000
Всичко ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-								0		0		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, вентилация, 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, вентилация, пожарообезопасяване, надзор	М1	1 850							1 850	3 000			3 000
7	3*		367	Етап 2 основен ремонт на тунели № 4, 5,6 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, надзор	М1	367							367	1 200			1 200
8	3*		500	Етап 2 основен ремонт на тунели №№ 1, 2, 8 - усилване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, надзор	М1	500									500	1 600	1 600
9	3		185	Облицоване на необлицованите кампади на тунел № 14 в междугарието Чумерна - Гавраилово и постигане на строителен габарит 1-СМ 2	М1	71							71	1 000			1 000
10	3		254	Тунел 1 Завет-Дъскотна – изграждане на подпорна стена към крилото на портал №2- ляво– Н=2,00 m;L=3,00 m	м2	6									6	20	20
11	3		345	Тунел 2 Завет-Дъскотна – възстановяване на ел. осветителна система	м1	345									345	40	40
Всичко ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ТУЛОВО-ДЪБОВО-ЗИМНИЦА и								12800		12800		12800		5200		1660	45 260
ЖП ЛИНИЯ № 4: РУСЕ (Държавна граница с Република Румъния) ГОРНА ОРЯХОВИЦА -ДЪБОВО и ТУЛОВО - СТАРА ЗАГОРА и МИХАЙЛОВО -																	
1	4		764	Обрушване и Укрепване на необлицовани кампади в тунел № 11 в междугарие – Радевци - Кръстец	М2	7 200	720	288	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					600	240	600	240	600	240	720
3	4		1 101	Пожарообезопасяване на тунел № 23 в междугарие Радунци-Дъбово при портал страна Радунци, осветление	М1	1 101							1 101	1 000			1 000
4	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 Мерицлери - 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:								1848		2488		2316		3176		906	10 734
ВСИЧКО ТУНЕЛИ ДП НКЖИ								14 648		15 518		15 346		10 716		5 846	62 074

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".

ПРОГРАМА
за укрепване на "СЛАБИТЕ МЕСТА" ПО ЖП ЛИНИИТЕ от мрежата на ДП НКЖИ за периода 2018 - 2022 г.

№ по ред	междугарие	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2018 г.		2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 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.	М 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	Надзиджане на подпорна стена - по проект.	М'	337	50							337	300	350

№ по ред	междугарие	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2018 г.		2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 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
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.	М ¹	300	2000									2 000
20	Дралфа - Търговище - п 1 и 2	372+800	373+200	Укрепване откосите на изкоп.	М 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.	М 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.	М 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.	М 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 № 24: СВИЦОВ - ЛЕВСКИ - ТРОЯН																
1	РП Морава - Левски	32+000	34+000	Изпълнение на проект за "Аварийно възстановяване и изграждане на отводнителни и укрепителни съоръжения	бр.			1	80							80
2	Ловеч - Троян	96+100	96+420	обрушване, замрежаване	кв.м	20000	400									400
3	Ловеч - Троян	106+500	107+800	обрушване, замрежаване	кв.м					10550	211					211
4	Ловеч - Троян	106+500	107+800	обрушване	кв.м							5580	112			112
5	Ловеч - Троян	98+950	99+000	обрушване, замрежаване	кв.м			500	10							10
6	Ловеч - Троян	105+900	106+20	обрушване, замрежаване	кв.м									3000	60	60
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №24:							400		90		211		112		60	873
ЖП ЛИНИЯ № 26: ШУМЕН-КОМУНАРИ																
1	Шумен-Смядово	4+900	5+100	Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на слягащ насип.	М ¹			200	800							800
2	Шумен-Смядово	18+500	21+500	Направа на дренаж и постаяне на отводнителни канавки от дясно.	М ¹					2000	1050					1 050
3	Смядово-Комунари	27+500	27+600	Обрушвеане и укрепване откосите на изкоп.	М ¹							200	2000			2 000
4	Смядово-Комунари	30+150	30+200	Обрушвеане и укрепване откосите на изкоп.	М 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			5	6 500	5	6 500					13 000
2	БТВ - Свж	157+950	158+050	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м	500	5									5
3	БТВ - Свж	158+150	158+260	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м					500	5					5
4	БТВ - Свж	159+170	159+400	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м			1 000	10							10
5	БТВ - Свж	159+290	159+410	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м	1 000	10									10

№ по ред	междугарие	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2018 г.		2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 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
6	БТВ - Свж	160+290	160+450	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м							500	5			5
7	БТВ - Свж	160+290	160+500	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м									500	5	5
8	Свж - Кф	163+100	163+280	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м	600	6									6
9	Свж - Кф	163+400	163+650	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м			500	5							5
10	Свж - Кф	163+820	164+000	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м					1 000	10					10
11	Свж - Кф	164+100	164+250	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м	1 000	10									10
12	Свж - Кф	164+400	164+500	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м							500	5			5
13	Ведрово - Завет	38+700	38+800	Периодично почистване на канавка. Проектиране и изпълнение укрепване с "Тензар-мрежи" и залесяване.	куб.м	600	6									6
14	Дъскотна - Търнак	61+900	62+100	Обрушване на откриващи се скали и почистване на канавката.	куб.м			600	6							6
15	Дъскотна - Търнак	66+500	66+600	Обрушване на откриващи се скали.	куб.м					300	3					3
16	Дъскотна - Търнак	66+900	67+200	Обрушване на откриващи се скали.	куб.м	600	6									6
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3:							43		6 521		6 518		10		5	13 097
ЖП ЛИНИЯ № 4 : РУСЕ - ПОДКОВА																
1	Борово - Моруница	63+900	64+000	Обрушване изветрели скални маси.	м							100	20			20
2	Крс - Рдц	201+590	201+700	Обрушване.	кв.м	600	6									6
3	Крс - Рдц	202+130	202+260	Обрушване.	кв.м			600	6							6
4	Крс - Рдц	203+100	203+200	Обрушване.	кв.м					600	6					6
5	Крс - Рдц	204+440	204+670	Обрушване.	кв.м							1 200	12			12
6	Крс - Рдц	207+730	207+900	Обрушване.	кв.м									1 000	10	10
7	Крс - Рдц	210+480	210+600	Обрушване.	кв.м	600	6									6
8	Крс - Рдц	210+720	210+900	Обрушване.	кв.м			600	6							6
9	Рдц - Дбв	217+900	218+000	Обрушване.	кв.м					600	6					6
10	Рдц - Дбв	221+310	221+450	Обрушване.	кв.м							600	6			6
11	Рдц - Дбв	221+940	222+080	Обрушване.	кв.м									500	5	5
12	Рдц - Дбв	222+850	222+950	Обрушване.	кв.м							600	6			6
13	Рдц - Дбв	224+450	224+500	Обрушване.	кв.м									200	2	2
14	Горна Оряховица - Самоводене	125+340	125+55	Стоманоторкрет.	кв.м							2 100	378			378
15	Гара Велико Търново	133+850	134+05	Стоманобетонова стена (пломба).	кв.м					1 200	1 440					1 440
16	Велико Търново - Дебелец	135+250	135+35	Полагане предпазни мрежи.	кв.м	1 200	23	1 200	23							46
17	Соколово - Дряново	149+010	149+07	Полагане предпазни мрежи.	кв.м							720	14			14
18	Соколово - Дряново	153+280	153+32	Полагане предпазни мрежи.	кв.м							800	17			17
19	Дряново - Царева ливада	161+660	161+76	Полагане предпазни мрежи.	кв.м									1 900	36	36
20	Царева ливада - Трявна	170+140	170+92	Полагане предпазни мрежи.	кв.м	2 580	50									50
21	Трявна - Плачковци	176+100	176+30	Стоманобетонова подпорна стена.	кв.м			200	360							360
22	Плачковци-Радевци	185+900	186+71	Укрепване с мрежи.	кв.м							8 100	729			729
23	Радевци - Кръстец	193+130	194+15	Укрепване с мрежи.	кв.м					4 200	380					380
24	Царева ливада - Габрово	0+000	17+000	Обрушване по опис.	кв.м			3 600	40							40
25	Велико Търново - Дебелец	139+200	139+30	Подпорна стена.	кв.м					300	360					360
26	Соколово - Дряново	147+210	147+31	Укрепване с мрежи.	кв.м			2 100	189							189
27	Дряново - Царева ливада	158+100	158+50	Облицоване предпазен канал.	кв.м							400	48			48
28	Царева ливада - Трявна	173+400	173+48	Укрепване с мрежи.	кв.м									1 920	173	173
29	Плачковци - Радевци	188+025	188+07	Полагане предпазни мрежи.	кв.м	600	15									15
30	Царева ливада - Габрово	0+000	17+000	Обрушване по опис.	кв.м	500	5	500	5	500	5	500	5	500	5	25
31	Соколово - Дряново	156+800	156+92	Стоманобетонна подпорна стена.	кв.м									360	648	648
32	Царева ливада - Трявна	175+100	175+35	Стоманобетонна подпорна стена.	кв.м							1 200	1 440			1 440
33	Радевци - Кръстец	195+150	195+27	Укрепване с мрежи.	кв.м			1 875	168							168

№ по ред	междугарие	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2018 г.		2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 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
34	Тлв - Зо	231+800	231+900	Обрушване.	кв.м	500	5									5
35	Тлв - Зо	235+000	235+050	Обрушване.	кв.м	500	5									5
36	Тлв - Зо	236+500	236+600	Обрушване.	кв.м			200	3							3
37	Зо - Сз	240+470	240+570	Обрушване.	кв.м	200	3									3
38	Зо - Сз	243+450	243+550	Джоб стена.	м	100	80									80
39	Зо - Сз	245+350	245+500	Обрушване.	кв.м					200	3					12
40	Зо - Сз	245+650	245+850	Обрушване.	кв.м							300	4			16
41	Зо - Сз	246+200	246+400	Обрушване.	кв.м									500	5	5
42	Зо - Сз	246+850	246+900	Обрушване.	кв.м			150	2							2
43	Чм - Гав	274+600	275+300	Обрушване.	кв.м	700	7					700	7			14
44	Дмл - Баня	41+600	43+300	Обрушване.	кв.м			1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	80
45	Хасково - Книжовник	30+270	30+310	Направа на прорези вляво по километража - 5 броя.	м			40	32							32
46	Момчилград - Подкова	115+930	116+250	Обрушване вляво по километража и извозване скална маса ляво по км	кв м			4 520	45							45
47	Момчилград - Подкова	116+050	116+200	Замрежване на скални откоси	кв.м			4 500	90							90
48	Момчилград - Подкова	116+160	116+250	Възстановяване на гардбаластова стрена.	м			90	27							27
49	Момчилград - Подкова	116+160	116+250	мех. Почистване на отводнителен канал.	м	90	28									28
50	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
51	Мост - Кърджали	63+330	63+380	Обрушване вляво по километража, замрежване и извозване скална маса	кв м							500	12			12
52	Мост - Кърджали	63+425	63+475	Обрушване вляво по километража, замрежване и извозване скална маса	кв м			400	10							10
53	Мост - Кърджали	69+820	69+880	Обрушване,извозване скална маса вляво и вдясно по километража.	кв м	1 090	25									25
54	Мост - Кърджали	70+000	70+200	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вдясно по километража.	кв м									2 000	50	50
55	Мост - Кърджали	70+370	70+450	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вляво и вдясно по километража.	кв м					880	18					18
56	Мост - Кърджали	71+100	71+300	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вляво и вдясно по километража.	кв м							6 000	140			140
57	Хасково - Книжовник	29+180	29+230	Направа на прорези вляво по километража - 5 броя.	м					50	40					40
58	Хасково - Мост	29+500	29+550	Направа на прорези вляво и вдясно по километража - 10 броя.	м							100	80			80
59	Хасково - Мост	39+990	40+050	Проектиране и заздравяване на слабо място	м									60	90	90
60	Мост - Кърджали	65+500	65+525	Обрушване, извозване скална маса вляво по километража.	кв м	250	3									3
61	Мост - Кърджали	65+550	65+570	Обрушване, извозване скална маса вляво по километража.	кв м			160	2							2
62	Мост - Кърджали	65+625	65+740	Обрушване, извозване скална маса вляво по километража.	кв м					460	5					5
63	Мост - Кърджали	65+775	65+850	Обрушване, извозване скална маса вляво по километража.	кв м							375	4			4
64	Мост - Кърджали	65+975	66+025	Обрушване, извозване скална маса вляво и вдясно по километража.	кв м							750	8			8
65	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
66	Мост - Кърджали	72+200	72+400	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вдясно по километража.	кв м	6 000	140									140
67	Мост - Кърджали	72+550	72+700	Обрушване , извозване скална маса и замрежване вляво и вдясно по километража.	кв м							2 250	52			52
68	Мост - Кърджали	73+200	73+750	Обрушване , извозване скална маса и замрежване вдясно по километража.	кв м					1 200	28					28
69	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

№ по ред	междугарие	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2018 г.		2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 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
70	Мост - Кърджали	74+320	74+440	Обрушване, извазване скална маса и замрежване вдясно по километража.	кв м									1 200	28	28
71	Момчилград - Подкова	103+930	104+030	Обрушване, извазване скална маса и замрежване вляво по километража.	кв м			1 000	23							23
72	Момчилград - Подкова	104+750	104+900	Обрушване, извазване скална маса и замрежване вляво по километража.	кв м							1 500	35			35
73	Момчилград - Подкова	104+950	105+020	Обрушване, извазване скална маса и замрежване вляво по километража.	кв м									1 400	32	32
74	Момчилград - Подкова	112+798	112+858	Обрушване, извозване скална маса и зампрежавне в тунел 5.	кв м	400	9									9
75	Мост - Кърджали	60+990		Преоткосиране терена над портал 2 на тунел 2	кв.м			300	12							12
76	Кърджали - Момчилград	94+450	94+650	Обрушване , извозване скална маса вляво и вдясно по километража.	кв.м			5 600	56							56
77	Кърджали - Момчилград	96+200	96+700	Обрушване, извазване скална маса и замрежване вляво по километража.	кв.м					5 000	115			5 000	115	230
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №4 :							424		1 119		2 582		3 037		1 219	8 381
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+65	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 изграждане 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	Орещец - 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					2000	46	2000	46			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		0		69		81		92	288

№ по ред	междугарие	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2018 г.		2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 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
ЖПЛИНИЯ № 91																
1	Алфатар - Силистра	105+200	105+400	Укрепване изтичащ насип.	м			200	400							400
2	Алфатар - Силистра	108+700	109+100	Укрепване слвичаш 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	Главни 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 ДП НКЖИ							8 094		16 545		16 438		10 600		5 607	57 284

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 2018 - 2022 г.

в млн. лв.

№	Наименование на разхода	Стойност					Общо
		2018	2019	2020	2021	2022	
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
1	Среден ремонт на хопердозаторни вагони	2,500	2,920	2,900	1,400	0,000	9,720
2	Среден ремонт на жилищни вагони	1,280	0,300	0,300	0,180	0,180	2,240
3	Среден ремонт на платформени вагони	0,300	0,300	0,500	0,500	0,250	1,850
4	Доставка на резервни части за вагони	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	1,500
5	Среден ремонт на вагонетки	0,180	0,240	0,240	0,300	0,300	1,260
6	Абонаментна такса и резервни части за повдигателни съоръжения	0,160	0,180	0,200	0,200	0,220	0,960
7	Абонаментна такса и резервни части за асансьори	0,037	0,040	0,045	0,050	0,050	0,222
8	Доставка на нови жп влекачи	15,300	14,500	14,500	14,500	14,500	73,300
9	Доставка на резервни части за жп влекачи	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	6,000
10	Средни ремонти на жп влекачи	0,300	0,300	0,600	0,700	0,100	2,000
11	Доставка на нова "лека" и "средна" железопътна механизация	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	6,000
12	Ремонт на "лека" и "средна" железопътна механизация	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,250
13	Доставка на резервни части за "лека" и "средна" железопътна механизация	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,750
14	Доставка на нова "тежка" железопътна механизация	0,550	5,000	0,660	7,100	10,300	23,610
15	Доставка на резервни части за "тежка" железопътна механизация	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	12,500
16	Средни ремонти на "тежка" железопътна механизация	0,300	0,200	1,000	0,600	0,300	2,400
17	Доставка на нови товарни автомобили, багери, фадрами за кариера Карлуково	1,800	1,200	1,200	1,200	1,200	6,600
18	Ремонт и доставка на резервни части за товарни автомобили, багери, фадрами	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	3,000
19	Доставка на инструментално оборудване за поддържане на механизацията	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	1,500
20	Доставка на автомобили втора употреба за поддържане на механизацията	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	2,000
21	Доставка на нови двупътни машини и възстановителни средства	2,500	1,000	1,000	2,500	1,000	8,000
22	Доставка на гориво-смазочни материали	3,200	3,200	3,200	3,200	3,200	16,000
23	Доставка на нови автомобили за осигуряване на поддържането на железния път	0,700	0,700	0,700	0,700	0,700	3,500
Общо разходи за механизация		35,807	36,780	33,745	39,830	39,000	185,162

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

№	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 ремонтираните участъци ПЛАН
							Стара	Нова	
1	2	3	4	5	6		7	8	(9)=(6)*(8)
1	МП	II	Реброво - Своге път № 2 и Своге	9,540	9,540	70	70	70	667,800
2	МП	II	Каспичан - Провадия път № 2			130	80		0,000
3	МП	III	Удължаване на съществуващи и изграждане на нови укрепителни и предпазни съоръжения от км.52+229 до км.53+300 двустранно в междугарието Макоцево - Долно Камарци по 3-та жп линия (преходен)	1,071	1,071	85	85	85	91,035
4	МП	III	Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра			90	40		0,000
5	МП	III	Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп.Прилеп - РП Ведрово от км.29+600 до км.34+809 с дължина 5209 м	5,209	5,209	85	60	85	442,765
6	МП	III	Преустройство коловозно развитие гара синдел Разпреледителна (преходен)			---	---		0,000
7	МП	IX	Самуил - Висока поляна			80	60		0,000
8	МП	IX	Ястребово	1,575	0,904	85/95	70/80	80	72,320
9	МП	IX	Самуил	2,431	1,139	80	80/60	60	68,340
10	МП	IX	Сеново	1,478	0,92	95	80/95	80	73,600
			ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ	21,304	18,783			75,4	1 415,860
11	МСП	II	Илиянци - Курило път № 1	6,494	7,984	100	70	90	718,560
12	МСП	II	Джулюница - Стражица <i>път № 1</i>	9,040	10,455	130	80	100	1 045,500
13	МСП	II	Дралфа - Търговище <i>път № 1</i>	18,046	18,046	130	80	100	1 804,600
14	МСП	II	Дралфа - Търговище <i>път №2</i>	18,046	18,046	130	80	100	1 804,600
15	МСП	II	РП Надарево - Хан Крум <i>път № 2</i>	13,781	13,781	130	80	100	1 378,100
16	МСП	IV	Полски Тръмбеш - Петко Каравелово	6,850	8,174	70	70	70	572,180
17	МСП	IV	Гара Полски Тръмбеш - <i>2-ри коловоз</i>	0,700	0,700	70	70	70	49,000
18	МСП	IV	Гара Петко Каравелово - <i>2-ри коловоз</i>	0,700	0,700	70	70	70	49,000
19	МСП	IV	Самоводене - Велико Търново	6,456	8,404	65	65	65	546,260
20	МСП	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.						
			ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ	80,113	86,290			92,3	7 967,800
			ОБЩО КПОДНОВЯВАНЕ И МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ	101,417	105,073				$\sum[(9) \text{ на редове } 1\div 20]/\sum[(6) \text{ на редове } 1\div 20]$
			СКОРОСТ В РЕМОНТИРАНИ УЧАСТЪЦИ						89,3

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

№	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 ремонтираните участъци ПЛАН
							Стара	Нова	
1	2	3	4	5	6		7	8	(9)=(6)*(8)
1	МП	II	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози			70	50/70		
2	МП	II	Каспичан - Провадия път № 2			130	80		
3	МП	II	Провадия - Синдел път № 2			130	60		
4	МП	III	Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра	5,815	6,740	90	40	90	606,600
5	МП	III	Обособяване на междугарие Юнак - Провадия чрез изграждане на връзка между 2-ра и 3-та главни жп линии			---	---		0,000
6	МП	III	Преустройство коловозно развитие гара Синдел разпределителна (преходен)			---	---		0,000
7	МП	IX	Самуил - Висока поляна	6,025	7,100	80	60	80	568,000
8	МП	IX	Русе разпределителна - Образцов чифлик			85	70		0,000
9	МП	IX	Висока поляна - Хитрино			80	70		0,000
10	МП	IX	Образцов чифлик	1,356	0,837	85	70	70	58,590
11	МП	IX	Хитрино	1,555	1,170	80	70	70	81,900
12	МП	IX	Плиска	1,574	1,044	80	70	70	73,080
13	МП	IX	Разград	1,440	0,972	100/80	80/75	80	77,760
			ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ	17,765	17,863			82,1	1 465,930
14	МСП	II	Плевен запад - Плевен, път №1 и път №2	4,390	4,390	75	75	75	329,250
15	МСП	II	Разделна - Повеляново път №1 и път №2	6,940	6,940	120	100	110	763,400
16	МСП	II	Славяново - Попово път № 1	8,600	8,600	130	80	100	860,000
17	МСП	II	Попово - Дралфа път № 2	21,539	20,131	130	100	110	2 214,410
18	МСП	V	Гълъбник - Делян и гара Делян 2-ри кол	6,000	6,000	130	80	100	600,000
19	МСП	V	Гарови коловози - Кочериново, Кресна, Струмьани, Кулата	5,000	5,000	70	70	70	350,000
20	МСП	VII	Ракево - Бойчиновци	9,900	10,480	70	70	70	733,600
21	МСП	VII	гара Бойчиновци - 2-ри и 3-ти кол.	1,072	1,072	70	70	70	75,040
22	МСП	VII	Мърчево - Медковец и 2-ри кол. Медковец	11,442	11,442	70	70	70	800,940
23	МСП	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.						
			ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ	74,883	74,055			90,8	6 726,640
			ОБЩО КПОДНОВЯВАНЕ И МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ	92,648	91,918				Σ[(9) на редове 1÷23]/Σ[(6) на редове 1÷23)]
			СКОРОСТ В РЕМОНТИРАНИ УЧАСТЪЦИ						89,1

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

№	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 ремонтираните участъци ПЛАН
							Стара	Нова	
1	2	3	4	5	6		7	8	(9)=(6)*(8)
1	МП	II	Каспичан - Провадия път № 2	29,467	29,696	130	80	130	3 860,480
2	МП	II	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози	1,740	1,050	70	50/70	70	73,500
3	МП	II	Провадия - Синдел път № 2			130	60		0,000
4	МП	III	Калофер-Тъжа - 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа			100	70		0,000
5	МП	III	Тунел № 1 Лозарево			---	---		0,000
6	МП	IX	Русе разпределителна - Образцов чифлик	9,382	10,395	85	70	85	883,575
7	МП	IX	Висока поляна - Хитрино	13,518	14,380	80	70	80	1 150,400
8	МП	IX	Хитрино - Плиска			80	70		0,000
9	МП	IX	Ветово	1,791		95	80		0,000
			ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ	55,898	55,521			107,5	5 967,955
10	МСП	II	Ясен - Плевен запад, път №1 и път №2	10,736	10,736	95	95	95	1 019,920
11	МСП	II	Славяново - Попово път № 2	8,600	8,600	130	80	100	860,000
12	МСП	II	Попово - Дралфа път № 1	21,539	21,539	130	100	110	2 369,290
13	МСП	VII	Бели извор - Криводол	10,003	10,929	80	80	80	874,320
14	МСП	VII	2-ри коловоз в гара Ракево	1,259	1,259	80	80	80	100,720
15	МСП	72	Брусарци - Лом 10+500 до 22+371	11,871	11,871	90	90	90	1 068,390
16	МСП	VIII	Тракия - Скуtare път № 1	8,256	8,213	130	90	110	903,430
17	МСП	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.						
			ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ	72,264	73,147			98,4	7 196,070
			ОБЩО КПОДНОВЯВАНЕ И МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ	128,162	128,668				Σ[(9) на редове 1÷17]/Σ[(6) на редове 1÷17)]
			СКОРОСТ В РЕМОНТИРАНИ УЧАСТЪЦИ						102,3

Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2021 год.

№	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 ремонтираните участъци ПЛАН
							Стара	Нова	
1	2	3	4	5	6		7	8	(9)=(6)*(8)
1	МП	II	Провадия - Синдел път № 2	19,400	20,654	130	60	130	2 685,020
2	МП	III	Калофер-Тъжа - 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа	8,143	8,981	100	70	100	898,100
3	МП	III	Тунел № 1 Лозарево			---	---		0,000
4	МП	III	Рекунструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 - до км.82+635 с дължина 2627 метра			85	80		0,000
5	МП	III	Лозарево - Подвис	6,877	7,586	85	80	85	644,810
6	МП	III	Дъскотна - Търнак			85	60		0,000
7	МП	IX	Образцов чифлик - Ястребово	10,538	11,655	85	70	85	990,675
8	МП	IX	Ястребово - Ветово			95	80		0,000
9	МП	IX	Хитрино - Плиска	18,515	19,770	80	70	80	1 581,600
			ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ	63,473	68,646			99,1	6 800,205
10	МСП	II	Горни Дъбник - Долни Дъбник <i>път №1 и път №2</i>	17,740	17,740	130	110	120	2 128,800
11	МСП	II	Търговище - рп. Надарево <i>път №2</i>	13,520	13,520	130	100	110	1 487,200
12	МСП	II	Търговище - рп. Надарево <i>път №1</i>	13,520	13,520	130	100	110	1 487,200
13	МСП	IV	Табачка - Две могили + ТП гара Табачка	6,880	6,880	65	65	65	447,200
14	МСП	IV	Велико Търново - Дебелец	3,000	3,000	65	65	65	195,000
15	МСП	IV	Дебелец - Дряново	2,300	2,300	65	65	65	149,500
16	МСП	VII	Враца - Бели извор	11,000	11,000	90	80	90	990,000
17	МСП	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.						
			ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ	67,960	67,960			101,3	6884,900
			ОБЩО КПОДНОВЯВАНЕ И МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ	131,433	136,606				Σ[(9) на редове 1÷17]/Σ[(6) на редове 1÷17)]
			СКОРОСТ В РЕМОНТИРАНИ УЧАСТЪЦИ						100,2

Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2022 год.

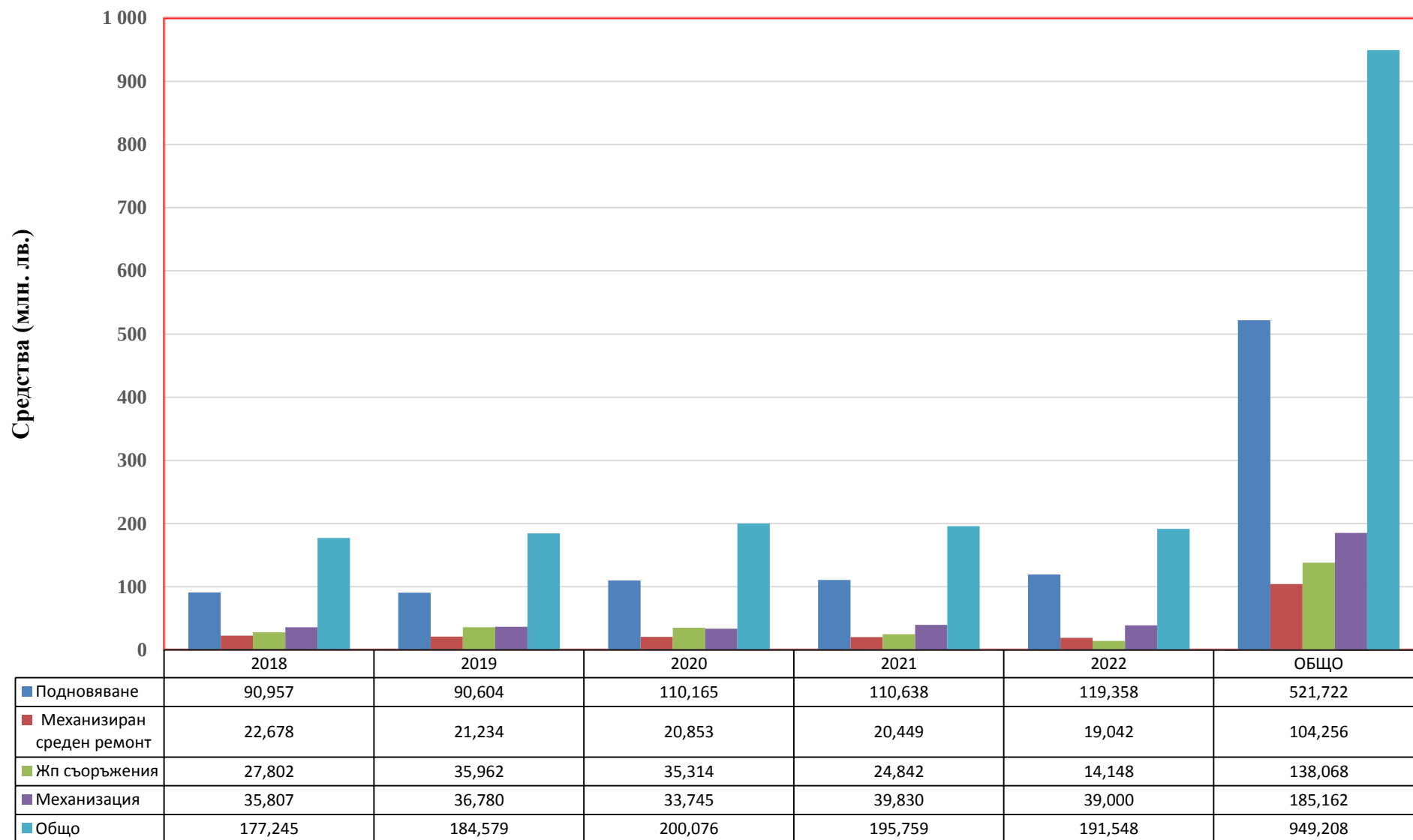
№	Вид ремонт	Жп линия	ОТ ГАРА/СПИРКА	Дължина на ремонт (км)	Дължина на завишаване на скорост (км)	Проектна скорост	Скорост на движение (км/ч)		Скорост в ремонтираните участъци ПЛАН
							Стара	Нова	
1	2	3	4	5	6		7	8	(9)=(6)*(8)
1	МП	III	Тунел № 1 Лозарево			---	---		
2	МП	III	Рекунструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 - до км.82+635 с дължина 2627 метра	2,627	3,339	85	80	85	283,815
3	МП	III	Дъскотна - Търнак	9,395	10,068	85	60	85	855,780
4	МП	III	Ботев (сп.Свежен) - Калофер	5,196	5,973	100	70	100	597,300
5	МП	III	Дунавци - Казанлък	8,621	9,424	120	70	120	1 130,880
6	МП	III	Иганово - Сопот	6,107	6,968	115	80	115	801,320
7	МП	III	Величково - Нова Шипка	6,409	7,267	130	70	130	944,710
8	МП	IX	Ястребово - Ветово	6,875	12,410	95	80	95	1 178,950
9	МП	IX	Ветово - Сеново	12,015	12,896	95	80	95	1 225,120
10	МП	IX	Висока поляна	1,377	0,813	80	60/70	80	65,040
11	МП	IX	Просторно	0,831		95/100	95/80		
			ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ	59,453	69,158			102,4	7 082,915
12	МСП	II	Повеляново - Белослав път №1 и път №2	11,124	11,124	120	100	110	1 223,640
13	МСП	III	Илиянци - Световрачене	6,000	6,000	100	60	80	480,000
14	МСП	III	Световрачене - Кремиковци	9,780	9,780	100	60	80	782,400
15	МСП	III	Кремиковци - Яна	6,200	6,200	100	40	80	496,000
16	МСП	III	Яна - Столник	2,805	7,469	100	80	80	597,520
17	МСП	III	Столник - Саранци	13,538	13,538	90	80	90	1 218,420
18	МСП	III	Саранци - Макоцево	4,962	5,009	75	75	75	375,675
19	МСП	IV	Соколово - Дряново	9,600	9,600	65	65	65	624,000
20	МСП	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.						
			ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ	64,009	68,720			84,4	5 797,655
			ОБЩО КПОДНОВЯВАНЕ И МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ	123,462	137,878				Σ[(9) на редове 1÷20]/Σ[(6) на редове 1÷20)]
			СКОРОСТ В РЕМОНТИРАНИ УЧАСТЪЦИ						93,4

**Обобщена таблица за необходимите средства по видове дейности
на поделение „Железен път и съоръжения“ за периода 2018 – 2022 г.**

в млн. лв.

№ по ред	Година	Средства по видове дейности (млн. лв)						Общо	
		Подновяване	Механизиран среден ремонт	Жп съоръжения					Механизация
				Жп мостове	Жп тунели	Слаби места	Общо		
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>
1	2018	90,957	22,678	5,061	14,648	8,094	27,802	35,807	177,245
2	2019	90,604	21,234	3,899	15,518	16,545	35,962	36,780	184,579
3	2020	110,165	20,853	3,530	15,346	16,438	35,314	33,745	200,076
4	2021	110,638	20,449	3,526	10,716	10,600	24,842	39,830	195,759
5	2022	119,358	19,042	2,695	5,846	5,607	14,148	39,000	191,548
6	ОБЩО	521,722	104,256	18,710	62,074	57,284	138,068	185,162	949,208

Необходими средства по видове дейности в Поделение "Железен път и съоръжения" за периода 2018÷2022 год.



ПОДЕЛЕНИЕ "СИГНАЛИЗАЦИЯ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ"

Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването
в периода 2018 – 2022 г.

в млн. лв. без ДДС

№	Наименование на проекта						
I.	ОБЩА ЧАСТ	2018	2019	2020	2021	2022	Общо
1.	Техника и апаратура за поддръжка на съоръженията	1,40	0,60	0,50	0,00	0,50	3,00
1.1.	Доставка на измервателна и тестова апаратура за текуща поддръжка.	0,25					0,25
1.2.	Доставка на автомобили за сервизна дейност.	0,50				0,50	1,00
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.		0,35				0,35
1.4.	Доставка на апаратура и мобилна техника за /текущ/ ремонт на кабелни /оптични и медни/ линии.		0,25				0,25
1.5.	Доставка на високоволтови измервателни уреди за лаборатория тип Б	0,65					0,65
1.6.	Доставка на товарни автомобили с кран.			0,50			0,50
ОБЩО ЗА ЧАСТ I:		1,40	0,60	0,50	0,00	0,50	3,00
II	"ЧАСТ "ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА"	2018	2019	2020	2021	2022	Общо
1.	Изготвяне на проекти и тръжни процедури за модернизация и строителство на осигурителна техника.	29,20	34,32	22,00	26,70	23,10	135,32
1.1.	Пресъоръжаване на ръчни бариери с автоматични прелезни устройства - преходен обект 2019/21г.		0,40	2,90	3,35		6,65
1.2.	Проектиране, доставка и изграждане на МКЦ в жп гара Синдел - преходен обект 2017-2019г. 17,3 млн. лв. без ДДС	7,00	7,25				14,25
1.3.	Електрификация на 83 жп линия в участъка Симеоновград-Нова Загора, част на Поделение "Сигнализация и телекомуникации. Преходен обект 2018-2019 г.	0,80	0,90				1,70
1.4.	Модернизация на осигурителната техника в гара Бов - подмяна на ЕМЦ с МРЦ тип МН 70 с броячи на оси	1,60					1,60
1.5.	Модернизация на осигурителната техника в гара Плевен - подмяна на ЕМЦ с МРЦ тип МН 70 с броячи на оси	1,60					1,60
1.6.	Модернизация на осигурителната техника в гара Раднево - подмяна на ЕМЦ с МРЦ тип МН 70 с броячи на оси	1,60					1,60
1.7.	Модернизация на осигурителната техника в гара Своге - подмяна на ЕМЦ с МРЦ тип ЕЦ-М с броячи на оси	0,25	1,45				1,70
1.8.	Модернизация на осигурителната техника в гара Червен бряг - подмяна на ЕМЦ с МРЦ тип МН 70 с броячи на оси	0,25	1,45				1,70
1.9.	Изграждане на осигурителна техника в жп гарите Ботев, Калофер, Тъжа, Сахране, Дунавци и Черганово по III-та гл. жп линия-подмяна на релсови вериги със система броячи на оси - преходен обект 2017-2018г. - 3,4 млн. лв. без ДДС	1,75					1,75
1.10.	Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София-Карлово. Преходен обект 2017 - 2019 г. - 3,05 млн.лв. без ДДС	1,50	1,40				2,90
1.11.	Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София-Мездра. Преходен обект 2017 - 2019 г. - 6,7 млн.лв. без ДДС	3,50	2,87				6,37
1.12.	Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък Пловдив-Карлово. Преходен обект 2018 - 2019 г. - 2 млн.лв. без ДДС	0,50	1,50				2,00
1.13.	Изграждане на МКЦ Горна Оряховица - преходен обект 2018-2021г - 22,5 млн.лв. без ДДС	1,25	8,00	8,00	5,25		22,50
1.14.	*Внедряване на ETCS по жп линия Русе - Каспичан. - преходен обект 2018-2022г. - 39 млн. лв. без ДДС	7,00	8,00	8,00	8,00	8,00	39,00
1.15.	Изграждане МКЦ в жп възел Дупница - преходен обект 2020-2023г., с обща стойност 23,5 млн лв. без ДДС.			2,00	6,00	6,00	14,00
1.16.	Подмяна на токозахранващи стативи на МРЦ, подмяна на релсови вериги и част от кабелни линии в участък Карлово-Зимница		0,50	0,50	0,50	0,50	2,00

1.17.	Изграждане на система за централно диспечерско управление на трафика за движение на влаковете (СТС) в Горна Оряховица - преходен обект 2021-2023г - 13,4 млн.лв. без ДДС				3,00	8,00	11,00
1.18.	Иновации в управлението на услугите-внедряване на модернизирани инфраструктурни проекти за управление на трафика и осигуряване на безопасност и сигурност	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	1,00
1.19.	Модернизация и подмяна на пътни датчици на АПУ с броячи на оси	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	2,00
ОБЩО ЗА ЧАСТ "ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА":		29,20	34,32	22,00	26,70	23,10	135,32
III.	ЧАСТ "ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ"	2018	2019	2020	2021	2022	Общо
1.	Проектиране и изграждане на оптични връзки и телекомуникационно оборудване /по направления/:	18,55	15,21	0,75	4,83	9,08	48,42
1.1	Горна Оряховица - Каспичан (преходен обект 2016-2018 г.)	4,50					4,50
1.2	Радомир - Благоевград (преходен обект 2016-2018 г.)	2,60					2,60
1.3	София - Карлово (преходен обект 2017-2019 г.)	3,35	4,00				7,35
1.4	София - Мездра (преходен обект 2017-2019 г.)	2,50	3,00				5,50
1.5	Мездра - Червен бряг (преходен обект 2018-2019 г.)	1,50	2,00				3,50
1.6	Русе - Бяла (преходен обект 2018-2019 г.)	2,00	2,46				4,46
1.7	Симеоновград - Нова Загора (преходен обект 2018-2019 г.)	0,50	1,60				2,10
1.8	Пловдив - Карлово (преходен обект 2018-2019 г.)	1,60	1,65				3,25
1.9	Разменна - Волюяк (преходен обект 2019-2020 г.)		0,50	0,75			1,25
1.10	Величково - Карнобат (преходен обект 2020-2021 г.)				1,50	3,25	4,75
1.11	Горна Оряховица–Стара Загора (преходен обект 2020-2021г.)				2,50	3,33	5,83
1.12	Михайлово - Димитровград (преходен обект 2021-2022 г.)				0,83	1,25	2,08
1.13	Карлово - Тулово (преходен обект 2022-2023 г.)					1,25	1,25
2.	Проектиране, изграждане и внедряване на GSM-R система /по направления/:	0,00	0,00	0,00	0,00	7,50	7,50
2.1.	Русе - Горна Оряховица					3,50	3,50
2.2.	Горна Оряховица - Каспичан					1,50	1,50
2.3.	Мездра - Горна Оряховица					2,50	2,50
ОБЩО ЗА ЧАСТ "ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ":		18,55	15,21	0,75	4,83	16,58	55,92
IV	ЧАСТ "ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ"	2018	2019	2020	2021	2022	Общо
1.	Рехабилитация външно осветление на жп гари с енергоспестяващи (LED) осветители	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	1,25
2.	Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове	0,50	0,40				0,90
3.	Рехабилитация и подмяна на маслени кабели СрН и НН	0,40	0,25	0,20	0,20	0,20	1,25
4.	Преустройство на системите за електрическо отопление на железопътни стрелки	0,20	0,20	0,10			0,50
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				0,30
6.	Подмяна на разпределителни и електрически табла СрН и НН	0,25	0,15	0,15			0,55
7.	Доставка и монтаж на фотосоларни панели за собствени нужди	0,00	0,00	0,20	0,20	0,10	0,50
ОБЩО ЗА ЧАСТ „ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ“:		1,75	1,40	0,90	0,65	0,55	5,25
ОБЩО ЗА ПОДЕЛЕНИЕ "СИГНАЛИЗАЦИЯ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ":		50,90	51,53	24,15	32,18	40,73	199,49

Забележка: * Със звездичка е отбелязан обект "Внедряване на ETCS по жп линия Русе - Каспичан", който при осигуряване на финансиране по европейски програми ще отпадне от Програмата за развитие на СиТ, финансирана от Държавния бюджет.

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

в хил. лв. с ДДС

№	Сектори	Каспичан Синдел	Карлово- Зимница	Карнобат - Синдел	София- Карлово	Русе- Каспичан	София- Г.Ор.-Варна	София- Дупница	Мездра- Видин	Електриф. Н.Загора Симеоновград	ВСИЧКО
	I. Контактна мрежа										
1	Ремонт на контактната мрежа и съоръженията към нея	6 800	4 900	6 500	8 450	53 200	8 050	8 300	8400		104 600
2	Електрификация на участъка Нова Загора-Симеоновград									17 900	17 900
	Общо	6 800	4 900	6 500	8 450	53 200	8 050	8 300	8 400	17 900	122 500
	II. Тягови подстанции и секционни постове										
1	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) и ОСП -та	ТПС Провадия		ТПС Величково	ТПС Карлово, Стольник	ТПС-Ч.вода, Хитрино,Разг рад	ТПС Варна и ОСП-та	SCADA			
		1 635	2 200	3 410	8 800	17 800	7 900	600	1100		43 445
	Общо	1 635	2 200	3 410	8 800	17 800	7 900	600	1 100		43 445
	III. Специализирана механизация										
1	Ремонт на специализирана механизация.	300	400	900	600	300	600	900	800		4 800
2	Доставка на релсови, самоходни, специализирани машини		2 000			4 000	2 000			2000	10 000
3	Доставка на машини на двоен ход			500		1 000	500				2 000
	Общо	300	2 400	1 400	600	5 300	3 100	900	800	2 000	16 800
	IV. Ремонт сгради на подрайони по КМ и тягови постанции										
	Изграждане на нов подрайон Перник на гара Перник							2300			2 300
	Ремонт сгради КМ и ТПС		200	200	200	200	200				1 000
	Общо	0	200	200	200	200	200	2 300	0	0	3 300
	ОБЩО	8 735	9 700	11 510	18 050	76 500	19 250	12 100	10 300	19 900	186 045

Инвестиции ЕРП 2018 - 2022 г.

в млн. лв. с ДДС

№	Обект	Бюджет	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
I	Модернизация на тягови подстанции , в т.ч.:	13,000	0,000	0,200	1,900	5,100	5,800
1	Изграждане на система SCADA-София-Пловдив-2019-2020	0,500		0,200	0,300		
2	Изграждане на система SCADA-София, Дупница , Г.Тодоров-2020-2022 г.	0,600			0,200	0,200	0,200
3	Изграждане на система SCADA-София, Мездра, Ч.Бряг- 2020-2022 г.	0,700			0,200	0,300	0,200
4	Модернизация на основни секц.постове-ОСП-Гълъбник, Зверино, Реброво, Моравица	1,200			1,200		
5	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) -Хитрино	4,600				4,600	
6	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Карлово	5,400					5,400
II.	Ремонт на контактната мрежа и съоръженията към нея, в т.ч.:	122,500	24,900	25,200	24,900	23,900	23,600
1.	Доставка и подмяна на :	15,500	4,000	4,000	3,500	3,500	0,500
1.1	Подмяна на носещи въжета, свързващи възли и детайли, медни гъвкави въжета стоманени въжета, компенсиращи устройства на контактната мрежа - 320 км/год.	13,000	3,500	3,500	3,000	3,000	
1.2	Доставка и подмяна на контактен проводник- 36 км/год.	2,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500
2.	Обекти в участъци за ремонт на железния път	53,800	17,300	6,600	7,900	9,000	13,000
2.1	Рехабилитация контактна мрежа Люляково-Дъскотна- 2017-2018 г.	2,600	2,600				
2.2	Рехабилитация контактна мрежа Реброво-Своге П2	3,000	3,000				
2.3	Ремонт на контактната мрежа в участъка Змейово-Стара Загора- от км. 239+400 до км 252+325 по 4-та жп линия- преходен 2017-2018 г.	2,000	2,000				
2.4	Подмяна на напукани, наклонени, и амортизирани стълбове - (демонтаж и монтаж на нови стълбове с направа на фундаментите)- 250 бр./год.	6,200	1,600	1,600	1,000	1,000	1,000
2.5	Електрификация на 83 жп линия-Нова Загора-Симеоновград-63 км	17,900	6,000	5,000	6,900		
2.7	Ремонт на контактната мрежа Тулово-Змейово	2,100	2,100				
2.8	Ремонт на контактната мрежа в участъци за ремонт на железния път	20,000				8,000	12,000
3.	Общо ремонт контактна мрежа 9-та линия:	53,200	3,600	14,600	13,500	11,400	10,100
3.1	Русе разпред. - Образцов чифлик	3,000		3,000			
3.2	гара Образцов чифлик	1,200	1,200				
3.3	Самуил - Висока поляна	2,400	1,200	1,200			
3.4	гара Самуил	1,200	1,200				
3.5	гара Високи поляна	1,000		1,000			
3.6	Образцов чифлик - Ястребово	3,600		3,600			
3.7	Висока поляна - Хитрино	4,600		2,600	2,000		
3.8	гара Хитрино	1,600		1,600			
3.9	гара Плиска	1,000		1,000			
3.10	Хитрино - Плиска	6,600		0,600	2,300	3,700	
3.11	гара Ястребово	1,100			1,100		
3.12	Ястребово - Ветово	3,700			3,700		
3.13	Ветово-Сеново	3,900			1,900	2,000	
3.14	гара Сеново	1,300			1,300		
3.15	гара Разград	1,200			1,200		
3.16	гара Ветово	1,600				1,600	
3.17	гара Просторно	1,600				1,600	
3.18	Просторно- Разград	3,000					3,000
3.19	Разград - Самуил	7,500				2,500	5,000
3.20	Плиска - Каспичан	2,100					2,100
IV	Механизация	16,800	1,000	5,000	4,000	3,900	2,900
1	Ремонт на специализирана механизация.	4,800	1,000	1,000	1,000	0,900	0,900
2	Доставка на релсови, самоходни, специализирани машини	10,000		4,000	2,000	2,000	2,000
3	Доставка на машини на двоен ход	2,000			1,000	1,000	
V.	Ремонт сгради на подрайони по КМ и тягови постанции	3,300	2,500	0,200	0,200	0,200	0,200
1	Изграждане на нов подрайон Перник на гара Перник	2,300	2,300				
2	Ремонт сгради КМ и ТПС	1,000	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200

Всичко обекти собствени средства:	58,000	28,400	5,400	6,100	9,200	8,900
Всичко обекти КМ инфра такси:	97,600		25,200	24,900	23,900	23,600
Всичко обекти капиталов трансфер:	30,445	6,095	6,150	6,150	6,050	6,000
ОБЩО млн.лв. с ДДС:	186,045	34,495	36,750	37,150	39,150	38,500

Забележка:

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

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

в хил. лв. с ДДС

Година	Обект	Каспичан - Синдел	Карлово - Зимница	Карнобат - Синдел	София - Карлово	Русе - Каспичан	София-Г.Ор.- Варна	София-Дупница	Мездра-Видин	Електриф. Н.Загора - Симеоновград	ОБЩО
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>
2018	Контактна мрежа	1550		3700	4550	3600	3000	2500		6000	24900
	Тягови подстанции	1600		3400	500	600					6100
		Провадия		Величково							
	Механизация					300	300	300	100		1000
	Сгради		100	100				2300			2500
	Общо	3150	0	7100	5050	4500	3300	2800	100	6000	34 500
2019	Контактна мрежа	1400	1200	1000	1000	14600	1000			5000	25200
	Тягови подстанции					3000	3000	200	200		6400
						Разград	Варна	р-т трансф	р-т трансф		
	Механизация	300	2100	300	300		2000				5000
	Сгради				100	100					200
	Общо	1700	3300	1300	1300	17600	6000	200	200	5000	36 800
2020	Контактна мрежа	1300	1200	1000		13500		1000		6900	24900
	Тягови подстанции	35	670			2300	4900	200		0	8105
		ОСП Самуил	ОСП-Подвис			Разград	Варна	SCADA+ОСП			
	Механизация			300		2500	500	300	400		4000
	Сгради						200				200
	Общо	1335	1870	1300	0	18300	5600	1500	400	6900	37 205
2021	Контактна мрежа	2000	2000		1200	11400	3100	1200	3000		23900
	Тягови подстанции		300		200	10500		200			11200
					ОСП Никол	град+Ч.Вода+Хитр	SCADA	SCADA			
	Механизация			500		2500	300	300	300		3900
	Сгради		100	100							200
	Общо	2000	2400	600	1400	24400	3400	1700	3300		39 200
2022	Контактна мрежа	550	500	800	1700	10100	950	3600	5400		23600
	Тягови подстанции		1230	10	8100	1400			900		11640
					Карлово, Столник	Ч.Вода					
	Механизация		300	300	300					2000	2900
	Сгради				100	100					200
	Общо	550	2030	1110	10200	11600	950	3600	6300	2000	38 340
ОБЩО 2018 - 2022 г.	Контактна мрежа	6 800	4 900	6 500	8 450	53 200	8 050	8 300	8 400	17 900	122 500
	Тягови подстанции	1 635	2 200	3 410	8 800	17 800	7 900	600	1 100		43 445
	Механизация	300	2 400	1 400	600	5 300	3 100	900	800	2 000	16 800
	Сгради	0	200	200	200	200	200	2 300	0	0	3 300
	Общо	8 735	9 700	11 510	18 050	76 500	19 250	12 100	10 300	19 900	186 045

ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА
на поделение "Електроразпределение"

"Обекти за внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на
ДП НКЖИ за 2018 - 2022 г., чрез капиталов трансфер"

№	Обект	2018	2019	2020	2021	2022
		млн. лв.	млн. лв.	млн. лв.	млн. лв.	млн. лв.
a	1	2	3	4	5	6
I.	Модернизация на тягови подстанции, в т.ч.:					
1	Строителен надзор ТПС Бов	0,024				
2	Строителен надзор ТПС Пирдоп	0,024				
3	Модернизация и рехабилитация на тягова подстанция Величково и гарови разединители в гари Величково, Юнак и Синдел с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA - преходен 2017 - 2018 г.	3,412				
4	Модернизация и реконструкция на тягова подстанция Провадия и гарово секционирание в гара Провадия с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA - преходен 2017 - 2018 г.	1,635				
5	Ремонт на тягови трансформатори	1,000	0,150	0,150	0,150	0,600
6	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Варна		3,000	3,700		
7	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Разград		3,000	2,300	2,300	
8	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Червена вода				3,600	2,000
9	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Столник					3,400
	Общо	6,095	6,150	6,150	6,050	6,000

Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за периода 2018 – 2022 г.

в лева

№ по ред	РАЗХОДИ ПО ПЕРА / ГОДИНИ	2018	2019	2020	2021	2022	Забележка
1	Разходи за Отбранително мобилизационна подготовка на ДП НКЖИ	266 562	280 000	286 000	295 000	310 000	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	840 000	840 000	840 000	870 000	Средствата се изплащат от Държавна агенция „Държавен резерв и военновременни запаси” (ДА "ДР ВВЗ") на основание сключен договор за съхранение на ВВЗ, сключен между ДП НКЖИ и ДА "ДР и ВВЗ"
3	Възстановяване на щети от бедствия и аварии	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
4	Осигурявяне на лични предпазни средства	166 000	166 000	166 000	166 000	166 000	Съгласно Наредба за реда за създаване, съхраняване, обновяване, поддържане, предоставяне и отчитане на запасите от индивидуални средства за защита, приета с ПМС № 3 от 10.01.2009 г., компанията е длъжна ежегодно да планира и заделя финансови средства за създаване, съхраняване, обновяване и поддържане на запасите от индивидуални средства за защита.
	ОБЩО	2 426 790	2 486 000	2 492 000	2 501 000	2 546 000	

Забележка:

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

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

Обобщена таблица

за дейността на ДП НКЖИ за 2018 г. - 2022 г.

(в млн. лева)

No по ред	ПРОЕКТ	2018 г.								
		Средства по проекти за изпълнение през 2018 г.	В т.ч. по източници на финансиране							
			ДБ Капиталов трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства на ДП НКЖИ	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Инфраструктурни такси	КФ	ЕФРР	Национално съфинансиране - ДБ
		a	1	2	3	4	5	6	7	8
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“	94,183						80,056		14,127
2	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	0,000								
3	Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези	0,000								
4	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец	148,664						126,365		22,300
5	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	9,739						8,278		1,461
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"										
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	3,099							2,634	0,465
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	2,697							2,293	0,405
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	7,204							6,123	1,081
Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"										
1	Изграждане на ETCS в участъка София-Септември	24,578							21,222	3,356
2	Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан	14,665							12,465	2,200
3	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура"	2,580							2,193	0,387
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”	1,125							0,956	0,169
2	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“	0,000								
3	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	3,082							2,619	0,462
4	Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	1,141							0,970	0,171
5	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	0,014							0,012	0,002
6	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	1,250							1,063	0,188
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		314,022	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	214,699	52,550	46,773
Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК										
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк	57,680						50,815		6,866
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	35,880						28,854		7,025
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	58,572						44,452		14,120
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	56,218						45,039		11,179
5	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	0,130						0,130		
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		208,480	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	169,290	0,000	39,189
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер										
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	28,639	28,639							
2	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	9,445	9,445							
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	5,084	5,084							
4	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	4,341	4,341							
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	8,164	8,164							
6	Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	0,800	0,800							
7	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	23,527	23,527							
8	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	35,000	35,000							
9	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.	0,000								
10	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк	0,000								
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР		115,000	115,000							
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	269,500		145,000	27,400	41,600	55,500			
ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ		269,500	0,000	145,000	27,400	41,600	55,500	0,000	0,000	0,000
ОБЩО		907,001	115,000	145,000	27,400	41,600	55,500	383,989	52,550	85,962

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответствие с "Прогноза за необходими средства за проекти финансирани по ОПТ 2007-2013, ОПТТИ 2014-2020 и за проекти финансирани от Механизъм за свързвана Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2017 г. във връзка с разработването на бюджетна прогноза за периода на 2018-2020 г. на ДП НКЖИ.

№ по ред	Източник на финансиране	Общо за 2018 г. - 2022 г.
1	Капиталов трансфер	948,009
2	Субсидия	835,000
3	Собствени средства на ДП НКЖИ	137,000
4	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	212,400
5	Инфраструктурни такси	277,500
6	Кохезионен фонд	2132,940
7	Европейски фонд за регионално развитие	114,537
8	Национално съфинансиране - ДБ	375,101
ОБЩО ЗА ПЕРИОДА		5032,487

Обобщена таблица

за дейността на ДП НКЖИ за 2018 г. - 2022 г.

(в млн. лева)

No по ред	ПРОЕКТ	2019 г.								
		Средства по проекти за изпълнение през 2019 г.	В т.ч. по източници на финансиране							
			ДБ Капиталов трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства на ДП НКЖИ	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Инфраструктурни такси	КФ	ЕФРР	Национално съфинансиране - ДБ
		а	1	2	3	4	5	6	7	8
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“	187,068						159,008		28,060
2	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	0,000								
3	Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези	0,000								
4	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец	297,329						252,729		44,599
5	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	4,378						3,721		0,657
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"										
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	2,401							2,041	0,360
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	1,303							1,107	0,195
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	5,996							5,097	0,899
Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"										
1	Изграждане на ETCS в участъка София-Септември	10,196							8,667	1,529
2	Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан	10,999							9,349	1,650
3	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура"	1,620							1,377	0,243
Ос 5 "Техническа помощ"										
1	„Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирането, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС”	0,000								
2	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“	0,000								
3	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	0,220							0,187	0,033
4	Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	0,000								
5	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	0,014							0,012	0,002
6	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	1,000							0,850	0,150
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		522,523	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	415,459	28,686	78,379
Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК										
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Воляук	43,168						43,168		0,000
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	35,899						35,899		0,000
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	104,592						88,904		15,689
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	78,705						67,526		11,179
5	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	0,130						0,130		
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		262,495	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	235,628	0,000	26,867
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер										
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	10,199	10,199							
2	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	10,613	10,613							
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	4,352	4,352							
4	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	1,164	1,164							
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	8,477	8,477							
6	Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	19,212	19,212							
7	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	6,471	6,471							
8	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	5,000	5,000							
9	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.	35,000	35,000							
10	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Воляук	14,512	14,512							
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР		115,000	115,000							
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	270,600		145,000	27,400	42,700	55,500			
ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ		270,600	0,000	145,000	27,400	42,700	55,500	0,000	0,000	0,000
ОБЩО		1170,618	115,000	145,000	27,400	42,700	55,500	651,086	28,686	105,246

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответствие с "Прогноза за необходими средства за проекти финансирани по ОПТ 2007-2013, ОПТТИ 2014-2020 и за проекти финансирани от Механизъм за свързвана Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2017 г. във връзка с разработването на бюджетна прогноза за периода на 2018-2020 г. на ДП НКЖИ.

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

Обобщена таблица

за дейността на ДП НКЖИ за 2018 г. - 2022 г.

(в млн. лева)

No по ред	ПРОЕКТ	2020 г.								
		Средства по проекти за изпълнение през 2020 г.	В т.ч. по източници на финансиране							
			ДБ Капиталов трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства на ДП НКЖИ	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Инфраструктурни такси	КФ	ЕФРР	Национално съфинансиране - ДБ
		а	1	2	3	4	5	6	7	8
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“	171,713						145,956		25,757
2	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	0,000								
3	Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези	0,000								
4	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец	197,156						167,582		29,573
5	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	1,950						1,657		0,292
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"										
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	0,000								
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	0,000								
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	0,000								
Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"										
1	Изграждане на ETCS в участъка София-Септември	5,226							4,500	0,726
2	Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан	7,333							6,233	1,100
3	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура"	6,249							5,311	0,937
Ос 5 "Техническа помощ"										
1	„Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирането, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС”	0,000								
2	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“	0,000								
3	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	0,000								
4	Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	0,000								
5	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	0,014							0,012	0,002
6	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	0,000								
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		389,639	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	315,196	16,056	58,388
Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК										
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Воляук	43,709						43,709		0,000
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	46,187						46,187		0,000
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	143,640						121,153		22,487
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	79,456						68,277		11,179
5	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	0,165						0,165		
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		313,158	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	279,492	0,000	33,666
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер										
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	22,500	22,500							
2	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	15,000	15,000							
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	5,000	5,000							
4	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	1,750	1,750							
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	16,317	16,317							
6	Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	2,285	2,285							
7	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	2,636	2,636							
8	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	0,000								
9	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.	35,000	35,000							
10	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Воляук	14,512	14,512							
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР		115,000	115,000							
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	270,600		145,000	27,400	42,700	55,500			
ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ		270,600	0,000	145,000	27,400	42,700	55,500	0,000	0,000	0,000
ОБЩО		1088,397	115,000	145,000	27,400	42,700	55,500	594,687	16,056	92,054

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответствие с "Прогноза за необходими средства за проекти финансирани по ОПТ 2007-2013, ОПТТИ 2014-2020 и за проекти финансирани от Механизъм за свързвана Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2017 г. във връзка с разработването на бюджетна прогноза за периода на 2018-2020 г. на ДП НКЖИ.

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

Обобщена таблица

за дейността на ДП НКЖИ за 2018 г. - 2022 г.

(в млн. лева)

No по ред	ПРОЕКТ	2021 г.								
		Средства по проекти за изпълнение през 2021 г.	В т.ч. по източници на финансиране							
			ДБ Капиталов трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства на ДП НКЖИ	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Инфраструктурни такси	КФ	ЕФРР	Национално съфинансиране - ДБ
		а	1	2	3	4	5	6	7	8
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“	119,049						101,192		17,857
2	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	0,000								
3	Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези	0,000								
4	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец	169,312						143,915		25,397
5	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	7,626						6,482		1,144
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"										
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	0,000								
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	0,000								
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	0,000								
Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"										
1	Изграждане на ETCS в участъка София-Септември	2,667							2,267	0,400
2	Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан	3,666							3,116	0,550
3	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура"	3,797							3,228	0,570
Ос 5 "Техническа помощ"										
1	„Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирането, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС”	0,000								
2	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“	0,000								
3	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	0,000								
4	Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	0,000								
5	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	0,014							0,012	0,002
6	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	0,000								
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		306,131	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	251,589	8,622	45,920
Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК										
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк	0,000								
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	0,000								
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	0,000								
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	0,000								
5	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	0,000								
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер										
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	54,274	54,274							
2	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	58,480	58,480							
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	12,000	12,000							
4	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	1,750	1,750							
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	14,000	14,000							
6	Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	83,982	83,982							
7	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	57,205	57,205							
8	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	0,000								
9	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.	35,000	35,000							
10	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк	0,000								
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР		316,691	316,691							
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	325,600		200,000	27,400	42,700	55,500			
ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ		325,600	0,000	200,000	27,400	42,700	55,500	0,000	0,000	0,000
ОБЩО		948,422	316,691	200,000	27,400	42,700	55,500	251,589	8,622	45,920

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответствие с "Прогноза за необходими средства за проекти финансирани по ОПТ 2007-2013, ОПТТИ 2014-2020 и за проекти финансирани от Механизъм за свързвана Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2017 г. във връзка с разработването на бюджетна прогноза за периода на 2018-2020 г. на ДП НКЖИ.

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

Обобщена таблица

за дейността на ДП НКЖИ за 2018 г. - 2022 г.

(в млн. лева)

No по ред	ПРОЕКТ	2022 г.								
		Средства по проекти за изпълнение през 2022 г.	В т.ч. по източници на финансиране							
			ДБ Капиталов трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства на ДП НКЖИ	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Инфраструктурни такси	КФ	ЕФРР	Национално съфинансиране - ДБ
		а	1	2	3	4	5	6	7	8
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“	119,049						101,192		17,857
2	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	0,000								
3	Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези	0,000								
4	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец	169,312						143,915		25,397
5	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	7,626						6,482		1,144
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"										
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	0,000								
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	0,000								
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	0,000								
Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"										
1	Изграждане на ETCS в участъка София-Септември	2,667							2,267	0,400
2	Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан	3,666							3,116	0,550
3	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура"	3,797							3,228	0,570
Ос 5 "Техническа помощ"										
1	„Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирането, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС”	0,000								
2	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“	0,000								
3	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	0,000								
4	Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	0,000								
5	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	0,014							0,012	0,002
6	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	0,000								
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		306,131	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	251,589	8,622	45,920
Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК										
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк	0,000								
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	0,000								
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	0,000								
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	0,000								
5	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	0,000								
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер										
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	26,471	26,471							
2	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	72,052	72,052							
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	12,000	12,000							
4	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	1,750	1,750							
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	11,000	11,000							
6	Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	78,942	78,942							
7	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	49,103	49,103							
8	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	0,000								
9	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.	35,000	35,000							
10	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк	0,000								
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР		286,318	286,318							
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	325,600		200,000	27,400	42,700	55,500			
ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ		325,600	0,000	200,000	27,400	42,700	55,500	0,000	0,000	0,000
ОБЩО		918,049	286,318	200,000	27,400	42,700	55,500	251,589	8,622	45,920

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответствие с "Прогноза за необходими средства за проекти финансирани по ОПТ 2007-2013, ОПТТИ 2014-2020 и за проекти финансирани от Механизъм за свързвана Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2017 г. във връзка с разработването на бюджетна прогноза за периода на 2018-2020 г. на ДП НКЖИ.

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