

УТВЪРЖДАВАМ:

Министър на транспорта,
информационните технологии и съобщенията



ГОДИШНА ПРОГРАМА

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

2018 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ	2
СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ	4
СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ	6
ВЪВЕДЕНИЕ	7
1. ОСНОВНИ ЦЕЛИ И НАМЕРЕНИЯ НА ДП НКЖИ	9
1.1 Основни приоритети	9
1.2 Основни цели за развитие	9
1.3 Цели, свързани с управление на човешките ресурси	10
1.4 Технологични и технически цели и задачи	11
1.5 Търговски цели и задачи	12
1.6 Финансови цели, задачи и принципи	12
1.7 Основни показатели, които са база за анализ и оценка на развитието на железопътната инфраструктура	13
2. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ	14
2.1 Организационно-управленска структура на ДП НКЖИ	14
2.2 Персонал и политика на доходите	15
2.3 Политика на обучение	16
3. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА ДП НКЖИ	19
3.1 Управление на движението на влаковете и капацитета	19
3.2 Дейности по поддържане и ремонт на железния път	22
3.3 Дейности по сигнализицията и телекомуникацията	27
3.4 Дейности по енергетичните и електротехнически съоръжения	33
3.5 Състояние на механизацията и експлоатационния автомобилен парк	41
3.6 Състояние на сградния фонд	46
3.7 Състояние на средствата за безопасност, сигурност и отбранително-мобилизационни мероприятия при бедствия и кризисни ситуации	47
3.8 Екологична политика	48
3.9 Маркетингова политика	51
4. РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ	52
5. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ	53
6. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА ДП НКЖИ	59
6.1 Проекти, финансирани със средства от Държавния бюджет	60
6.2 Приоритетни дейности на ДП НКЖИ за участие в планирането на средства от ЕСИФ	77
6.3 Стратегически цели за развитието на транспортната инфраструктура	78
6.4 Проекти, финансирани със средства от Европейския съюз	80
6.4.1 Проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.	81
6.4.1.1 По приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „Основната“ трансевропейска транспортна мрежа“	81
6.4.1.2 По Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“	89

6.4.1.3	По приоритетна ОС 4 „Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“	91
6.4.1.4	По приоритетна ОС 5 „Техническа помощ“	91
6.4.2	Проектни предложения по механизма за свързване на Европа	96
ПРИЛОЖЕНИЯ		111

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

БДЖ	Български държавни железници
БФП	Безвъзмездна финансова помощ
ВДРВ	Влакови диспечерски радиовръзки
ГДВ	График за движение на влаковете
ГИС	Географска информационна система
ДБФП	Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
ДМА	Дълготрайни материални активи
ДОВОС	Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда
ДП НКЖИ	Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“
ЕИБ	Европейска инвестиционна банка
ЕК	Европейска комисия
ЕРП	Поделение „Електроразпределение“
ЕС	Европейски съюз
ЕС	Електроснабдяване
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЗОП	Закон за обществените поръчки
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ЗПУИП	Звено за подготовка, управление и изпълнение на проекти
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИСУН	Информационна система за управление и наблюдение на средствата от ЕС в България 2020
КТД	Колективен трудов договор
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МПС	Моторно превозно средство
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МРЦ	Маршрутно-релейни централизации
МС	Министерски съвет
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
НЕСУТРП	Национален експертен съвет по устройство на територията и регионална политика
ОВОС	Оценка на въздействието върху околната среда
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
ОРД	Обща разгъната дължина
ОТ	Осигурителна техника
ПУП	Подробен устройствен план
РП	Разделен пост
РП ЕНС	Регионални поделения Енергосекции

RCCM	Релсова самоходна специализирана машина
СиТ	Поделение „Сигнализация и телекомуникации“
СМР	Строително-монтажни работи
СРИП	Стратегическо развитие и инвестиционни проекти
СУВР	Система за управление на влаковата работа
ТК	Телекомуникации
ТПМ	Тежка пътна механизация
ТПС	Тягови подстанции
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УДВК	Поделение „Управление на движение на влакове и капацитет“
УЖИ	Управител на железопътна инфраструктура
УО	Управляващ орган
ФК	Формуляр за кандидатстване
ЦПК	Център за професионална квалификация
ERTMS	Европейска система за управление на железопътния трафик
ETCS	Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация)
GSM-R	Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации)
INEA	Изпълнителната агенция за иновации и мрежи
ITS	Интелигентни транспортни системи
PRIME	Платформа на железопътните инфраструктурни мениджъри в Европа
RNE- RailNetEurope	Асоциация на европейските инфраструктурни мениджъри за насърчаване на международния железопътен бизнес
SCADA	Система за контрол, визуализация и събиране на данни
SESAR	Единна Европейска система от ново поколение за ръководство на въздушното пространство
TEN-T	Трансевропейската транспортна мрежа
TSI CCS	Контрол, управление и сигнализация в конвенционалната железопътна система

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ

При изготвяне на настоящата Годишна програма за 2018 г. 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. 96 от 01.12.2017 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 2018-2020 г.;
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г.;
- Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от Европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014-2020 г.;
- Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
- Стратегия за участие на Република България в Структурните фондове и Кохезионния фонд на Европейския съюз (актуализиран вариант);
- Договор с Държавата и заложените в него показатели за качество на услугата и допустими ангажменти на държавата;
- Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г.;
- Национална програма за реформи в рамките на Стратегия „Европа 2020“ – актуализация 2017 г.;
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията;
- Конвергентна програма на Република България (2017-2020 г.);
- Национална стратегия за околна среда (2009-2018 г.);
- Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;
- Петгодишна програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за периода 2018-2022 г.;
- Решение № 654 на Министерския съвет от 30 октомври 2017 г. за одобряване на проекта на Закон за държавния бюджет на Република България за 2018 г. и на Актуализираната средносрочна бюджетна прогноза за периода 2018-2020 г.;
- Закон за държавния бюджет на Република България за 2018 г., обн. ДВ, бр. 99 от 12.12.2017 г.;
- Постановление № 332 на МС от 22.12.2017 г. за изпълнението на държавния бюджет на Република България за 2018 г.

ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящата програма е краткосрочен оперативен документ за изпълнение на основните приоритети и цели на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ), залегнали в Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за периода 2018-2022 г. Годишната програма е изготвена на основание изискванията на чл. 28, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт, съгласно който министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията утвърждава Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Тя е неразделна част от Договора между държавата и ДП НКЖИ.

Годишната програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2018 г. съдържа:

- дейностите, свързани с анализ и изпълнение на задачите и целите на оперативната производствена дейност на ДП НКЖИ за 2018 г.;
- дейностите, свързани с анализ и изпълнение на технологичните, финансовите и управленски цели и задачи за 2018 г.;
- инвестиционната дейност на ДП НКЖИ за 2018 г.

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

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

- Директива 92/106/ЕИО относно изготвянето на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки;
- Директива 2016/797/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността;
- Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство;
- Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт и др.;
- Регламент (ЕС) 2016/2032 на Европейския Парламент и на Съвета от 26 октомври 2016 година за изменение на Регламент (ЕО) № 91/2003 относно статистиката за железопътния транспорт по отношение на събирането на данни за товарите, пътниците и произшествията;
- Регламент (ЕО) № 653/2007 от 13 юни 2007 г. относно прилагането на общ европейски формат за сертификатите за безопасност и документите за кандидатстване за сертифициране съгласно член 10 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за валидността на сертификатите за безопасност, издадени по Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;
- Регламент (ЕО) № 169/2009 на Съвета от 26 февруари 2009 г. относно прилагане на правилата на конкуренцията в сектора на железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт;

- Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 година относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз;
- Регламент (ЕС) № 1078/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност, който да бъде прилаган от железопътни предприятия и управители на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, както и от структури, отговарящи за поддръжката;
- 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;
- Регламент (ЕО) № 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;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 402/2013 на Комисията от 30 април 2013 година относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1136 на Комисията от 13 юли 2015 година за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/10 на Комисията от 6 януари 2015 г. относно критериите спрямо заявителите на железопътен инфраструктурен капацитет и за отмяна на Регламент (ЕС) № 870/2014;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1100 на Комисията от 7 юли 2015 г. относно задълженията за докладване на държавите членки в рамките на мониторинга на железопътния пазар;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/545 на Комисията от 7 април 2016 г. относно процедурите и критериите за рамкови споразумения за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и др.;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 година относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги.

С приемането на Република България в Европейския съюз (ЕС), приетите от Европейския парламент регламенти, директиви, решения и разпоредби в областта на жп транспорт имат силата на закон за страната, респ. за железопътните предприятия и ДП НКЖИ. Регламентираните в трите железопътни пакета, два от които са официално квалифицирани като „инфраструктурни“, изисквания за техническа и оперативна съвместимост, безопасност, екологичност, качество на услугите и др., налагат ДП НКЖИ като Управител на железопътната инфраструктура в Република България.

ДП НКЖИ осъществява международно научно-техническо сътрудничество чрез участието си в: Международния съюз на железниците (UIC); Международния комитет по транспортна политика (CIT); Европейски изследователски институт по железопътен транспорт (ERRI); Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД) и други международни организации. От 2017 г. ДП НКЖИ членува в подгрупа „такси“ в Платформа на железопътните инфраструктурни мениджъри в Европа (PRIME).

Управителят на инфраструктурата развива двустранно сътрудничество с чуждестранни администрации с цел повишаване ефективността на железопътните превози.

1. ОСНОВНИ ЦЕЛИ И НАМЕРЕНИЯ НА ДП НКЖИ

1.1 ОСНОВНИ ПРИОРИТЕТИ

- ✓ Пазарна ориентация на компанията 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 концесиите за обекти от железопътната инфраструктура.
- ✓ Усъвършенстване на системата за организационно, материално-техническо и финансово управление с цел повишаване динамичността, гъвкавостта и адаптивността на ДП НКЖИ.
- ✓ 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.

1.2 ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ

- ✓ 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.
- ✓ 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.

1.3 ЦЕЛИ, СВЪРЗАНИ С УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ

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

- ✓ Качествено и ефективно управление на човешките ресурси за постигане на организационните цели.
- ✓ Професионално развитие, определяне и развиване на професионални компетенции.
- ✓ Обучение и повишаване на професионалната квалификация.
- ✓ Изграждане на ръководители, способни да постигнат обвързаност на поставените стратегически цели на предприятието с управлението на човешките ресурси.
- ✓ Подобряване капацитета на звената по управление на човешките ресурси и превръщането им в стратегически партньор на административното ръководство.
- ✓ Мотивиране на работниците и служителите за постигане на необходимите качество и ефективност на вложения труд, управление на талантите.
- ✓ Развитие и укрепване на административния капацитет на структурите, отговорни за изготвяне, управление и изпълнение на проекти с европейско финансиране.
- ✓ Управление на дейността по безопасност и здраве при работа.
- ✓ Развитие и усъвършенстване на социалната политика.

1.4 ТЕХНОЛОГИЧНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Изоставането на железопътния транспорт в Република България в технологично и техническо отношение води до трудности при сравняване на основните му характеристики, тенденции за развитие и определяне на пазарната политика в страната със съпоставими международни организации. Съществуващото ниво на технологиите и техническа съоръженост в 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 и оперативна съвместимост;
- ✓ 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 прелезни устройства“.
- ✓ Възстановяване на проектните параметри на жп линиите по направленията София-Карлово, София-Мездра, Русе-Варна и др.
- ✓ Модернизация на железния път, осигурителната техника и енергосъоръженията по част от железопътната мрежа чрез проекти: Пловдив-Свиленград-турска/гръцка граница, София-Пловдив, Карнобат-Синдел, София-Драгоман и др.
- ✓ Изграждане на ETCS в участъка София – Септември.
- ✓ Предоставяне на нови услуги на операторите чрез изграждане на интермодални терминали.
- ✓ 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 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.

1.5 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, интересити 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.

1.6 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 на ДП НКЖИ са следните:

✓ 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 – 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.

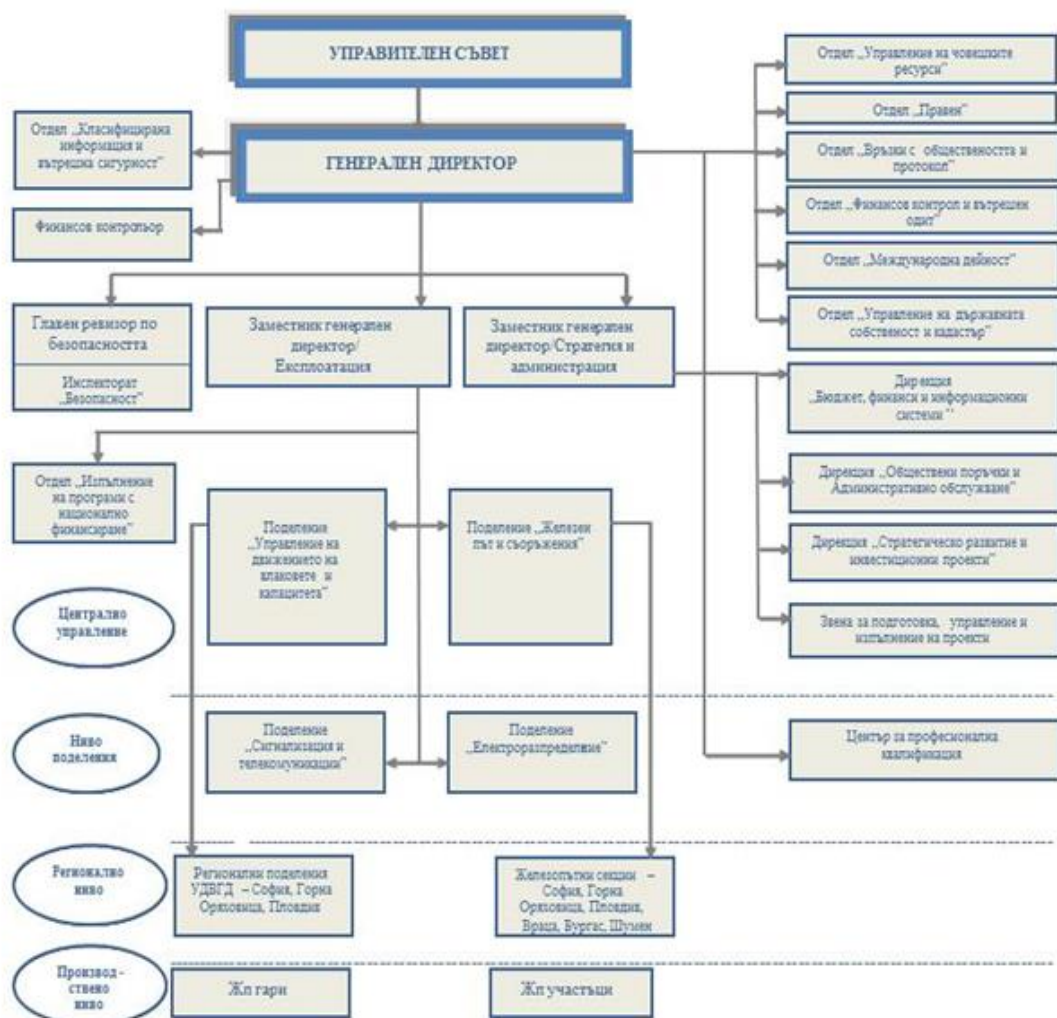
1.7 ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЛИ, КОИТО СА БАЗА ЗА АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

- ✓ 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).
- ✓ Спестено време от железопътния транспорт (времепътуване и 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).

2. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

2.1 ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА ДП НКЖИ

Фиг. № 1



Структурни и организационни промени през 2017 г.:

На централно ниво

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

На регионално ниво

- В сила от 04.07.2017 г. с промяна в Правилника за устройството и дейността на ДП НКЖИ и решение на Управителния съвет / Протокол №11-04/17 от 04.04.2017 г. е увеличен броят на железопътните секции от 4 на 6, като са създадени нови железопътни секции с центрове Бургас и Шумен.

- Извършено е вътрешно реструктуриране на участъци, подучастъци, райони и подрайони в регионалните структури на поделения „Сигнализация и телекомуникации“ (СиТ) и „Електроразпределение“ (ЕРП).

2.2 ПЕРСОНАЛ И ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ**Персонал**

Към 30.09.2017 г. числеността на персонала по щатно е, както следва:

Таблица № 1

№ по ред	Численост по разписание на длъжностите	
	период	брой
1	31.12.2016 г.	11 856
1,1	Основно щатно	11 524
1,2	Допълнително щатно	198
1,3	Временно щатно	134
2	30.09.2017 г.	11 936
2,1	Основно щатно	11 515
2,2	Допълнително щатно	237
2,3	Временно щатно	184
3	Увеличение	80
4	Увеличение в %	0,67%

Наблюдава се увеличение на общата численост по разписание на длъжностите с 80 бр. Нарастването е предимно от увеличение на персонала по допълнително и по временно разписание. Увеличението на допълнителното разписание е в следствие създадени допълнителни мобилни групи в поделения „Управление движение на влаковете и гаровата дейност“, а завишението на временното разписание – от наемане по производствена необходимост на временни работници в железопътните секции.

През 2018 г. предстои одобряване на **Програма за организационни и инвестиционни мероприятия, съобразно заложеното в бюджетната прогноза за 2018-2020 г.**

Планирането на персонала за 2018 г. е в зависимост от мероприятията заложи в програмата, като закриване на експлоатационни пунктове (гари и постове), пресъоръжаване на прелези с автоматични прелезни устройства, изграждане на система за контрол, визуализация и събиране на данни (SCADA), изпълнение на проекти, оптимизиране на персонал в резултат на въвеждане на нови технологии, съвместяване на дейности и др.

Политика на доходите**2017 година**

В изпълнение политиката за повишаване на доходите, през 2017 г. е извършено следното:

- На основание постановление на Министерски съвет (МС), в сила от 01.01.2017 г. е определена минимална работна заплата за страната в размер на 460 лв. В съответствие с договорения механизъм в Колективния трудов договор (КТД) 2016 г. това доведе до

увеличение от 10% на основните заплати на работещите в предприятието, определени по този механизъм.

- За деветте месеца на 2017 г. средната брутна работна заплата в ДП НКЖИ е 905 лв. и спрямо същия период на 2016 г. е отчетен ръст от 6,6%.

Средната брутна заплата за ДП НКЖИ (без дирекция „Стратегическо развитие и инфраструктурни проекти“ (СРИП) и „Звена за подготовка, управление и изпълнение на проекти“ (ЗПУИП)) към 30.09.2017 г. е 893 лв. спрямо 838 лв. към 30.09.2016 г. Достигнатият ръст е от 6,6%.

2018 година

Политиката за доходите към настоящия момент е разработена съобразно средносрочната бюджетна прогноза за 2017-2019 г., съгласно която е определен размер на минималната работна заплата за страната от 460 лв. и запазването на този размер за 2018 г. и 2019 г.

С Решение № 654/30.10.2017 г. на МС е одобрена Актуализираната средносрочната бюджетна прогноза за периода 2018-2020 г., съгласно която минималната работна заплата през 2018 г. ще достигне размер от 510 лв.

Съгласно договореното в КТД 2016 г. при промяна параметрите на минималната работна заплата, предстои предоговаряне на коефициентите за определяне на основните заплати.

Не се предвижда промяна в останалите параметри на трудовите възнаграждения и на плащанията по социалната програма по силата на действащия до 31.05.2018 г. КТД 2016 г.

2.3 ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ

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

За професионалното обучение на работниците и служителите на ДП НКЖИ ежегодно се изготвя *Програма за провеждане на курсове за професионално обучение* в Центъра за професионална квалификация. По Програмата за 2017 г. към 30.09.2017 г. са обучени 3 750 бр. работници и служители за нуждите на Управителя на инфраструктурата, както следва:

- | | |
|--|------------|
| – за придобиване на правоспособност | - 237 бр.; |
| – за придобиване на професионална квалификация | - 140 бр.; |
| – за преквалификация | - 56 бр.; |
| – за разширяване на професионалната квалификация | - 244 бр. |

Краткосрочно периодично обучение на работното място по силата на нормативни документи са преминали 3 073 бр.

През 2017 г. акцентът е върху повишаване ефективността от работата в Центъра за професионална квалификация (ЦПК) и качеството на обучението – разработени са „Краткосрочни и спешни мерки за оптимизиране дейността на ЦПК“.

Като част от мерките за насърчаване на заетостта и преодоляване на кадровия дефицит предприятието е разписало договори за сътрудничество с няколко висши училища в Република България (ВТУ „Тодор Каблешков“, Технически университет – София, Университет за национално и световно стопанство, Минногеоложки университет „Св. Иван Рилски“), както и с професионални гимназии по жп транспорт в страната.

- Проведени са стажове по Стажантската програма и производствена практика.
- За преодоляване на кадровия недостиг с фокус – специалисти със средно техническо образование:

– с решение на Управителния съвет / Протокол № 11-04/17 от 04.04.2017 г. е приета **Програма за изплащане на стипендии на ученици от средни училища и професионални гимназии със специалности, имащи отношение към дейността на Компанията.** Програмата е ориентирана към ученици от XI и XII клас, с условия за необходим среден успех и договор за обвързване на учениците с работа в ДП НКЖИ. Към настоящия момент са сключени 10 бр. договори.

– Инициирани са действия за създаване на специалност **„Ръководител-движение”** към Списъка на професиите за професионално образование и обучение по Закона за професионалното образование и обучение. ДП НКЖИ изготви необходимата документация, която бе внесена като предложение в Националната агенция за професионално образование и обучение от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Управителният съвет на Националната агенция за професионално образование и обучение прие специалността **„Ръководител-движение”** да се включи в Списъка на професиите за професионално образование и обучение. Очаква се решение на Министерството на образованието и науката.

- За осигуряване на кадри с висше образование:

– с решение на Управителния съвет / Протокол № 23-09/17 от 15.09.2017 г. е приета **Стипендиантска програма за студенти.** Програмата е ориентирана към студенти редовна и задочна форма на обучение от III и IV курс от Висши учебни заведения в страната, с които ДП НКЖИ има сключени договори за сътрудничество, както и обучаващи се по специалности свързани с дейността на предприятието.

- Компанията взе участие в различни форуми, конференции и семинари.
- През месец февруари се подписа договор за обучения на безработни лица по проект „Шанс за работа”, насочен към осигуряване на обучение и придобиване на преки умения чрез временна заетост на безработни лица от целева група над 50-годишна възраст.
- По проект „Ваучери за заети лица” на Агенцията по заетостта, Компанията изяви готовност да подкрепи участието на наши служители и работници, които желаят да се обучават за придобиване на ключовите компетентности по: чужди езици (английски, немски и френски) и дигитална компетентност. Към момента по проекта в Бюрата по труда са одобрени заявленията на 7 служители.

Дейностите, изпълнявани през 2017 г. продължават да се изпълняват и през 2018 г.

На база заявки от поделенията за 2018 г. предстои изготвяне на годишна Програма за професионалното обучение на персонала в ДП НКЖИ. Приоритетно ще бъде обучението за придобиване на квалификация и правоспособност за ключовите експлоатационни длъжности в ДП НКЖИ, за които Предприятието изпитва сериозен недостиг, както и задължителните периодични обучения по силата на нормативни документи.

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

Таблица № 2

№ по ред	Вид мярка	Срок за реализиране	Необходими средства	Ефект
1	2	3	4	5
I .Мерки в средносрочен план				
1	Провеждане на събрание на пълномощниците (общо събрание) на ДП НКЖИ	Ноември - Декември 2017 г.	За логистика	Приемане на план-сметка за социалните разходи
2	Обвързване на експлоатационната и инвестиционна програма на всяко поделение с необходимия човешки ресурс за изпълнението ѝ. Изготвяне разписания на длъжностите за 2018 г.	Декември 2017 г. - Януари 2018 г.	Бюджети на поделенията	Осигуряване на необходимия човешки капитал за изпълнение целите на предприятието
3	Идентифициране и планиране необходимостта от професионално обучение. Изготвяне годишна програма за обучение 2018 г.	Ноември - Декември 2017 г.	Изготвяне на Финансова сметка и бюджети на поделенията	Повишаване квалификацията на персонала; намаляване на свободните работни места и осигуряване на ресурс за ключовите позиции
4	Сключване на договори за сътрудничество с висшите училища и професионални гимназии	Януари 2018 г.	Не са необходими финансови средства	Осигуряване на кадрови капацитет
II. Мерки в годишен план				
1	Провеждане на преговори за сключване на Колективен трудов договор 2018 г.	Януари - Юни 2018 г.		Сключване на КТД 2018
2	Политика за повишаване доходите на персонала	2018 г.	От бюджета	
3	Изготвяне на годишен Справочник по управление на ЧР, съдържащ сравнителна информация по поделения за дейностите по ЧР (структурата и профил на персонала, възнаграждения, извънреден труд, обучение)	Март 2018 г.	Не са необходими финансови средства	За нуждите на управленски анализ и вземане на решения за управление и развитие на ЧР

3. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА ДП НКЖИ

Производствен капацитет

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

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

Всички услуги, които ДП НКЖИ предоставя на железопътните превозвачи, са посочени в Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура, издадена от МТИТС.

3.1 УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА

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

План за дейността на поделение УДВК през 2018 г.:

✓ Очаквани приходи от инфраструктурни такси и очаквана влакова работа по железопътната инфраструктура.

Прогнозните приходи са изчислени съгласно **Методика за изчисление на инфраструктурните такси**, приета с ПМС № 92/2012 г. и допълнена с ПМС № 66/2014 г. Направените разчети са на база заявени влакове от превозвачите и разработения график за движение на влаковете за 2018 г.

Очакваните произведена работа и приходи от инфраструктурни такси от Графика за движение на влаковете (ГДВ) за 2018 г., са както следва:

- **Произведена работа по железопътната инфраструктура** – около **28 589 840** влаккилометри и около **13 308 964 654** брутотонкилометри в т.ч.:

- от пътнически превози – **20 020 798** влаккилометри и **4 504 679 585** брутотонкилометри;

- от товарни превози – **7 584 625** влаккилометри и **8 701 347 353** брутотонкилометри;

- от изолирани локомотиви – **984 417** влаккилометри и **102 937 716** брутотонкилометри;

- **Приходи от такса преминаване** – около **56 700 000 лв.**, в т.ч.:

- от такса за преминаване от пътнически превози – **27 142 131 лв.**;

- от такса за преминаване от товарни превози – **28 432 643 лв.**;

- от такса за преминаване от изолирани локомотиви – **1 125 226 лв.**

- **Приходи от такса за заявен и неизползван капацитет** – около **850 000 лв.**, в т.ч.:

- от такса за заявен и неизползван капацитет от пътнически превози – **60 000 лв.**;

- от такса за заявен и неизползван капацитет от товарни превози – **700 000 лв.**;

- от такса за заявен и неизползван капацитет от изолирани локомотиви – **90 000 лв.**

• **Очаквани приходи от предоставяни услуги от поделение УДВК – около 4 454 600 лв.,** както следва:

- Диспечерска заповед за назначаване на возила и влакове – **150 000 лв.;**
- Изготвяне и корекция на инструкция – **4 600 лв.;**
- Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет –

2 350 000 лв.;

- Извършване на маневрена дейност в района на гарите – **140 000 лв.;**
- Разработване на „прозорци“ извън нуждите на жп инфраструктура – **130 000 лв.;**
- Измерване на вагони на вагонни везни – **770 000 лв.;**
- Почистване и дезинфекция на вагони – **580 000 лв.;**
- Приходи от продажба на билети – **330 000 лв.;**
- Приходи от гариране на возила на коловози на ДП НКЖИ – не би могло да се

направи надеждна прогноза за обемите на услугата за 2018 г. и в следствие приходите от нея.

✓ Разработване Графика за движението на влаковете за периода 2018/2019 г. с разпределение на капацитета на мрежата при наличието на повече от един превозвач при спазване Закона за железопътния транспорт.

✓ Изчисляване на инфраструктурните такси и отчитане реализирането на заявления от превозвачите капацитет;

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

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

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

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

- модернизиране на железопътна линия от София до Елин Пелин и осигурителната техника в гарите Своге и Бов;

- проектиране и изграждане на диспечерски центрове за управление влаковото движение, които да осигуряват диспечерско регулиране и контрол на движението на влаковете по жп линии и възлови гари чрез микропроцесорни (компютърни) системи за управление;

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

Системите за осигурителна техника, с които управлението на движението на влаковете и маневрената дейност се осъществява чрез въвеждане на отделни команди от оператор (ръководител движение) за всяко едно отваряне на разрешаващ сигнал, не са ефективни в

достатъчна степен от гледна точка на съвременните системи за управление на движението на влаковете;

- изграждане на нови и усъвършенстване на съществуващи системи за осигурителна техника за междугарие и телекомуникации, приоритетно по протежението на жп магистралите и жп линии I-ва категория, както и пристъпване към внедряване на ETCS (Европейска система за влаков контрол) и последващо изграждане на ERTMS с цел постигане на съвместимост с жп администрациите на страните от ЕС;

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

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

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

- изграждане на система от устройства за динамично следене на загрети букси, спиращи повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав, т.е. check point, 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;

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

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

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

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

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

✓ През 2018 г. поделение УДВК ще продължи да повишава ефективността на персонала чрез промяна на организацията на работа чрез:

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

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

✓ След модернизирването на 15 броя вагонни возни от механични на електрически такива, се прие решение за модернизирване и осъвременяване на кантарното стопанство. В тази връзка през 2018 г. ще се проведе обществена поръчка за модернизирване на 20 броя вагонни возни.

✓ Предвижда се промяна на местоположението на спирка Челопеч и извършване на модернизация на същата с цел по-добро обслужване на населението.

3.2 ДЕЙНОСТИ ПО ПОДДЪРЖАНЕ И РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ

Състоянието на железния път е определящо за скоростите в ГДВ, сигурността на превозите и резултатите от реализацията на Бизнес плана на Управителя на инфраструктурата.

Основни параметри на железопътната мрежа на ДП НКЖИ

• **Обща разгъната дължина (ОРД) на железопътната мрежа** – 6 475 км, от които с нормално междурелсие от 1 435 мм са 6 322 км (97,6% от ОРД), в т.ч.:

– дължина на открит железен път с нормално междурелсие – 3 904 км (60,3% от ОРД);

– двойни жп линии с нормално междурелсие – 989 км;

• **теснопътни жп линии (760 мм)** – 125 км;

• **дължина на гарови коловози** – 1 457 км, в т.ч.:

- с междурелсие 1435 мм – 1 429 км;

- с междурелсие 760 мм – 13 км;

- с междурелсие 1520 мм – 15 км.

• **ЖП стрелки** – 6 300 бр.;

• **ЖП прелези** – 758 бр.;

• **ЖП мостове** – 1 003 бр., с обща дължина 42,8 км, в т.ч.:

– със стоманена конструкция – 262 бр., с обща дължина 12,2 км;

– със стоманобетонна конструкция – 692 бр., с обща дължина 28,7 км;

– с друга конструкция – 49 бр. с обща дължина 1,9 км.

• **ЖП тунели** – 186 бр., с обща дължина 47,9 км;

• **Безнаставов релсов път** – с обща разгъната дължина 1 967 км (или 30,4% от ОРД).

Оценка на техническото състояние на железния път

През 2017 г. с Договор № 5843/17.08.2017 г. е стартирано измерване на геометричните параметри на железния път в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория, съгласно изискванията на нормативната уредба – 2 пъти за главни железопътни линии и един път за второстепенни железопътни линии.

Първото измерване на всички главни и второстепенни жп линии завърши на 17.11.2017 г. и предстои окончателното обработване на резултатите от измерването – към края на месец януари 2018 г., а през месец април 2018 г. ще стартира второ измерване на главните железопътни линии.

Оценка на геометричните параметри и общото техническо състояние на железопътните стрелки

Техническото състояние на жп стрелки е следствие на забавения в годините процес на обновяването им по главните линии, както и на снижаването на темповете на основни ремонти по тях. Последното общо обследване с метричната записваща станция Geismar SGMT5-D определя състоянието на 35% от жп стрелките като задоволително и лошо, а на 30% като много лошо.

Оценка на техническото състояние на жп съоръженията

Последното изграждане на стоманени мостове в Мрежата датира от началото на 30-те години на миналия век, а има съоръжения, които са строени още в средата на 70-те и 80-те години на XIX век и продължават да обслужват трафика.

Забавеното във времето възстановяване на антикорозионното покритие при стоманените мостове се откроява като основен проблем. Общата квадратура на антикорозионните покрития на тези мостове в мрежата е около 240 500 м². Дълготрайността на прилаганите сега покрития против корозия варира в порядъка средно на 5÷15 години, т.е. за осигуряване на нормален междуремонтен цикъл на всички експлоатирани в Мрежата конструкции ежегодно би трябвало да се обновяват около 16 000 м². Над 40 е броят на стоманените съоръжения, чието техническо състояние е оценено като критично, и които освен от възстановяване на антикорозионна защита, се нуждаят и от други ремонтни работи. Необходимият финансов ресурс за ремонт на тези съоръжения е от порядъка на 2 500 хил. лева. Въпреки че стоманобетоновите и бетоните мостове са по-късно построени, проблемите от техническо естество при тях са съизмерими с тези на стоманените.

Констатациите, направени при последната Генерална ревизия на тунелите в Мрежата, налагат извода, че 10% от тунелните облицовки са с гранична носимоспособност, т.е. необходимо е подходящо усилване на около 4 400 м тунелни облицовки. Липсата на стационарно осветление, изкуствена вентилация и пожаробезопасяване са от основни проблеми, които поставят тунелите от железопътна мрежа в много голямо несъответствие с изискванията на Техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС). Тунели, чието състояние е оценено като най-тежко, са 10 броя.

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

Очакванията, че завършването на инфраструктурни проекти финансирани по оперативните програми на ЕС скоро ще внесе подобрение в експлоатационните условия на Мрежата не дават повод за оптимизъм по две причини:

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

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

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

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

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

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

Обективен контрол

Обективният контрол се основава на изградената система за дефектоскопия на релсите и елементите на железопътните стрелки. Нормативно това е регламентирано чрез „Правила за организация на безразрушителен контрол на релси, железопътни стрелки, заварени настави и на възстановени чрез напластяване на елементи на железния път” от 2012 г. и „Каталог на неизправностите в релсовите елементи”, утвърдени от Генералния директор на ДП НКЖИ през 2006 г.

Системата за обективен контрол чрез дефектоскопия се основава на изградените във всяка железопътна секция звена за извършване на безразрушителен контрол. Съставът на звеното включва минимум двама правоспособни дефектоскописти, като съставът на групата може да се променя на основание на решение на директора на железопътната секция. В системата на ДП НКЖИ общият брой на дефектоскопистите е 37 души. Техническото оборудване за осъществяване на безразрушителен контрол включва общо 23 дефектоскопа, от които: „РДМ 2” – 6 бр., „РДМ 22” – 5 бр., „РДМ 33” – 2 бр., „РДМ 3” – 1 бр. и „РДМ 1-М1” – 9 бр.

Безразрушителният контрол на железния път се извършва съгласно годишни и месечни графици. Железопътни магистрали и железопътни линии I-ва категория се контролират два пъти годишно, а железопътни линии II-ра категория – един път годишно. Заварените съединения в релсови елементи се контролират епизодично, обикновено след настъпване на масови скъсвания на заварки. Наличната дефектоскопна апаратура позволява в железопътните стрелки да бъдат контролирани само някои от техните елементи – раменните, междинни релси и част от езика. От 2008 г. е разработена и внедрена методика и система за оценка на дефектността в преходното сечение на езиците на стрелката, където дефектите възникват най-често.

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

Последните нови дефектоскопи „РДМ 22” и „РДМ 33” – общо 5 бр. са доставени през 2007 г.

Субективен контрол

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

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

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

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

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

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

Към края на м. септември 2017 г. със субективен контрол в мрежата са ангажирани 813 кантонери и 35 кантонер/охранители на слаби места, което не позволява да се постигне необходимото ниво на контрол.

План за дейността на Поделение „Железен път и съоръжения“ през 2018 г.

Финансовата рамка за 2018 г. на Поделение „Железен път и съоръжения“ е разработена на основа Капиталов трансфер в общ размер на **115 000 хил. лв.**, в това число: **Проект № 3** на стойност **28 639 хил. лв.**, **Проект № 7** на стойност **23 527 хил. лв.**, **Проект № 8** на стойност **8 164 хил. лв.** и **Проект № 11** на стойност **800 хил. лв.**

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

Изходните условия, на които се основава планирането на средствата през 2018 г., са:

- отчитане с приоритет на необходимостите от ремонт по следните приоритетни направления:
 - Калотина запад – София – Септември;
 - София – Мездра – Горна Оряховица – Варна;
 - Илиянци – Карлово – Тулово – Дъбово – Зимница – Карнобат – Синдел – Варна фериботна;
 - Пловдив – Михайлово;
 - София – Владая – Радомир – Кулата;
 - Русе – Горна Оряховица – Дъбово – Димитровград – Подкова;
 - Мездра – Видин;
 - Русе – Каспичан;
- максимално използване на собствената тежка пътна механизация за механизирано текущо поддържане и ремонтна дейност;
- полагане и неутрализация на безнаставов релсов път;
- осигуряване на устойчиви скоростни условия за ГДВ 2017/2018 г.;
- стабилизиране на релсо-траверсовата скара, в отсекките, където нейното състояние е оценено като критично;
- активни усилия за ограничаване на възможния минимум на броя на съществуващите временни и постоянни ограничения на скоростта;
- възстановяване и достигане на проектни скорости.

Очакван ефект

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

- завишаване на скоростта на движение в 10 междугария с обща дължина 100 км (подновяване в 6 междугария: Курило-Реброво път № 2, Реброво-Своге път № 2, Змейово-Стара Загора, Делян-Дяково, Батановци-Радомир път № 1 и Сеново-Просторно и среден

ремонт по стопански начин в 4 междугария: Илиянци-Курило път № 1, Джулоница-Стражица път № 1, Дралфа-Търговище път № 2 и Разделен пост (РП) Надарево-Хан Крум път № 2);

- премахване на съществуващи постоянни намаления на скоростта в междугария с изпълнен ремонт;
- укрепващ ремонт на текущ път и гарови коловози за задържане на достигнатите скорости – 2 500 км;
- укрепващ ремонт на железопътни стрелки – 1 300 броя;
- стабилизиране на земното платно в подновените участъци;
- гарантиране на устойчив ГДВ 2017/2018 г.;
- гарантиране на устойчива работа на кариера „Карлуково” и цеха за направа на дълги релси в гр. Шумен;
- качествено подобряване състоянието на прелезните настилки;
- ефективно използване на работната сила, пряко ангажирана с поддържане на железния път и съоръженията;
- подобряване нивото на транспортната съоръженост на железопътните участъци;
- намаляване на ръчния тежък физически и непривлекателен труд, чрез доставката на лека механизация.

С осигурените средства за ремонт и поддържане на железния път и съоръженията през 2018 г., ще се обезпечи максимално възможното количество железопътни материали в т.ч. доставка на дървени траверси (различни видове), доставка на стоманобетонени траверси, скрепителни и свързочни материали, консумативи за алуминотермитни заварки, стрелки и стрелкови части, гориво-смазочни материали и създаване на добри условия за поддържане на горното строене на железния път и съоръженията към него.

Проблеми и рискове

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

Задълбочаване на процесите на влошаване на техническото състояние на железния път по главните железопътни линии в мрежата (отнася се за немодернизирани и рехабилитирани железопътни линии) поради нарушени междуремонтни цикли през последните 15-20 години.

Трайното решаване на проблема е пряко свързано с реализирането на големите инфраструктурни проекти и средно сročната програма на Управителя на инфраструктурата. Към момента дължината на отсечките с нарушени междуремонтни цикли е над 1 700 км.

Задълбочаване на процесите на влошаване на техническото състояние на съоръженията.

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

Недостиг на квалифицирани специалисти и изпълнителски персонал.

Все по-осезаем става дефицитът от квалифициран и мотивиран инженерно-технически персонал и квалифицирана специализирана работна сила. Проблемът се задълбочи след стартирането на големи инфраструктурни проекти и обекти с национално значение. Тежкият непривлекателен труд и липсата на квалифицирани специалисти следва да бъде заменен от

достатъчно тежка и лека специализирана механизация за поддържане на железния път и съоръженията към него.

Недостатъчна механо-енерго-и транспортна осигуреност.

Техническото състояние на железопътната мрежа е в пряка зависимост от състоянието на тежката пътна механизация на Поделение „Железен път и съоръжения“.

Хроничен недостиг на железопътни материали за осигуряване на нормално поддържане.

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

3.3 ДЕЙНОСТИ ПО СИГНАЛИЗАЦИЯТА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЯТА

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

Основна задача на дейността е да се сведе до минимум влиянието на субективния фактор, за да се предотврати в максимална степен допускането на грешки от страна на хората, които управляват влаковото движение. Това се постига с инсталирането на скъпоструващи съоръжения, изискващи висока степен на квалификация на персонала, който се грижи за тяхната безотказна работа.

Състояние на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването.

Осигурителна техника

Системата за сигнализация осигурява управлението и контрола на движението на железопътните возила, в съответствие с установените изисквания за безопасност, което определя нейната изключителна значимост за железопътната инфраструктура при осъществяване на превозния процес.

Действащите в момента общо 284 железопътни гари и 9 разделни поста са съоръжени със следните средства на осигурителната техника: Маршрутно-компютърни централизации, Релейни централизации с микрокомпютърна визуализация (ЕЦМ-МКВ), Маршрутно релейни централизации (МРЦ), Електромеханични централизации и Релейни уредби с ключови зависимости (РУКЗ). Има 17 бр. гари без осигурителна инсталация, в които движението на влаковете се управлява чрез постоянни пултове (ПУ) за управление на входни светофори/семафори.

Преобладаващата част от устройствата на осигурителната техника са с изтекъл експлоатационен живот и не предоставят възможност за прилагане на съвременни технологии за контрол и управление на превозния процес (управление от диспечерски център). Движението на влаковете в участъка Пловдив-Свиленград по I-ва основна жп линия се осигурява от централизирани диспечерски системи в условия на пробна експлоатация.

От всички 758 бр. железопътни прелези, 518 бр. са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза, както следва:

- автоматични прелезни устройства с бариери – 120 бр.;
- автоматични прелезни устройства със сигнализация – 278 бр.;

- електрически бариери в район на гара – 120 бр.

На 285 прелезни устройства са инсталирани шосейни светофари с трета бяла бавно мигаща светлина в съответствие на изискванията на чл. 24 от Наредба № 17 от 23.07.2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали.

Голяма част от автоматичните прелезни устройства са оборудвани с остарели датчици за установяване наличието на влак (къси електронни релсови вериги КЕРВ) и е необходима тяхната подмяна с оперативно съвместими системи с броячи на оси.

Участъците Подуяне – Белово и Скуtare – Стара Загора (страна Пловдив) са съоръжени със система за автоматична локомотивна сигнализация EBICAB-700 (TSI CCS Annex B) – JZG 703 ниво 0, производство на Ericsson. Жп възел Пловдив, включващ Пловдив разпределителна (изток), гарите Тракия, Филипово и участъка Стара Загора – Бургас е съоръжен с ETCS ниво 1 – версия 1.2.0/1999 г. ALTRACS BDZ.

Действието на АЛС е прекъснато в междугариято Подуяне-Искър и в междугариято Пловдив-Пловдив разпределителна (изток). Поради строителни дейности действието на АЛС е прекъснато в участъка от гара Стара Загора до гара Бургас и в участъка от гара Белозем – Оризово.

В процес на въвеждане в експлоатация, съгласно изискванията на НАРЕДБА № 57, са следните участъци, на които е изградено полеовото оборудване:

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

Със система за автоматична защита на влаковете все още е оборудвана малка част от националната железопътна мрежа, като системата работи ефективно само при наличие на съответното бордово оборудване на локомотивите.

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

- Релейна полуавтоматична блокировка, с която са съоръжени около 50% от жп мрежата;
- Автоблокировка с проходни сигнали.
- Автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси – съвременна система не изискваща направата на изолирани джонтове.

От 2010 г. са въведени в експлоатация устройства за контрол на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав в гара Калотина запад. Подаваните данни са от информационен характер. Системите са на фирма SST – Signal & System Technik GmbH с интегриран сензор за дерайлирала колоос „СДК1“ на „фьосталпине ФАЕ София“ ООД.

С реализацията на проект „Реконструкция и електрификация на жп линията Пловдив – Свиленград-турска/гръцка граница“ са въведени в експлоатация с Акт образец 16 по Закона за устройство на територията (ЗУТ) седем броя детектори за горещи букси от система тип „Phoenix MB“ на Signal & Sistem Technik GmbH.

С реализацията на проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив“ са въведени в експлоатация с Акт образец 15 по ЗУТ два броя двупътни системи „Check Point“ за контрол на загрети букси, дерайлиране и взна, като системата в междугариято Септември-Тодор Каблешков е съоръжена и с габаритна рамка. Системата се състои от ОНБ концентратор на фирма Thales Austria GmbH и следните сензорни системи:

- детектор на нагрети букси и нагрети колела – PHOENIX MB HBD/;
- детектор за дерайлирала колооси;

- система за следене на товара и габарита на подвижния състав;
- динамична везна.

Телекомуникации

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

Телекомуникационната кабелна мрежа на Управителя на инфраструктурата се състои от:

- Магистрални кабели – 4 630 км.
- Оптични кабелни линии – 750 км.
- Въздушни линии – 159 км.

Все още по второстепенни участъци от жп линиите има въздушни телефонно-телеграфни линии с крайно ограничен капацитет.

Мрежа за предаване на данни (МПД), състояща се от 4 главни възела, свързани помежду си. В участъци с изграден оптичен кабел и цифров пренос се осъществяват съвременни услуги за пренос на данни със скорости 2 MBit/s, 10 MBit/s, 100 MBit/s и 1 GBit/s.

Специалните **диспечерски системи** са предназначени основно и само за нуждите на ДП НКЖИ – да осигурят гласовата комуникация между диспечерите и дежурните ръководители в гарите, осъществяващи ръководството по координация и управление движение на влаковете. Използват се от звената, заети с непосредствената експлоатация и поддръжка на жп линиите и осигурителната техника. Специалните диспечерски системи са изградени независимо от общослужебната телекомуникационна мрежа, съгласно изискванията на държавните нормативни документи и европейски стандарти ERTMS. Повечето са от 60-те и 70-те години на миналия век, руски тонални диспечерски системи.

ДП НКЖИ има изградени специализирани влакови радио-диспечерски и маневрени връзки. Диспечерските аналогови радиовръзки работят в честотен диапазон 450 MHz и са предназначени и устроени основно само за връзка на локомотивните машинисти със съответните влакови диспечери и дежурни ръководители движение в даден участък. Освен разходите за поддръжка и експлоатация, за работата им е необходимо ежегодно заплащане на лицензионни такси за използван радио-честотен спектър. Маневрените радиовръзки, работещи в честотен диапазон 150 MHz са предназначени за осигуряване маневрената дейност в района на гарите. По европейските коридори е изградена (Пловдив – Свиленград) и се изгражда система за цифрови радиовръзки по стандарт GSM-R, в съответствие с изискванията за тези коридори.

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

Телексни центъра са 4 броя. Служат за обслужване на всички поделения на ДП НКЖИ, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и лицензираните железопътни превозвачи с телеграфна кореспонденция.

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

Електроснабдяване и енергиен контрол

Предмет на дейност „Електроснабдяване и енергиен контрол“ е поддръжка, ремонт и ново строителство на съоръженията за електроснабдяване, които осигуряват

електрозахранване на системите за сигнализация и телекомуникации пряко влияещи на безопасността на движение на влаковете. В обхвата на системата е отопление на железопътни стрелки, пилонно и перонно осветление, осветление на работни площадки, електроснабдяване на приемни здания и технически сгради, и електроснабдяване на площи, сгради и помещения, отдадени под наем, в т.ч. вътрешни сградни инсталации и т.н.

Поделение „Сигнализация и телекомуникации” поддържа: 294 трафопоста 20 (10) kV/0.4 kV, 714 бр. пилони за осветление; въздушни и кабелни линии СрН и НН (медни, алуминиеви и маслени) с приблизителна дължина около 2 400 км; разпределителни уредби СрН, разпределителни уредби НН, разпределителни касети, разпределителни и електромерни табла.

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

При електросъоръженията е достигнато критично състояние, с ниски технически параметри, с нисък коефициент на полезно действие, което води до голям разход на електроенергия за управление на системата. Преобладаващото оборудване за 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.

Проблеми:

- *Голям дял морално и физически остарели съоръжения на осигурителната техника (ОТ), телекомуникациите (ТК) и електроснабдяването (ЕС).*

Експлоатационните параметри на тези съоръжения са причина за честите им повреди, което води до нарушения в графика за движение на влаковете и влошаване като цяло предоставяните от Поделението услуги.

- *Липса на резервни части за старата и амортизирана апаратура на ОТ, ТК и ЕС.*

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

- *Липса на резервни части за старата и амортизирана апаратура на ОТ, ТК и ЕС.*

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

- *Кражби и унищожаване на кабели и апаратура на ОТ, ТК и ЕС.*

Посегателствата на съоръжения водят до застрашаване на сигурността на влаковото движение и маневрената дейност и представляват сериозна заплаха за живота на пътниците. ДП НКЖИ ежегодно плаща големи суми за възстановяване на този вид щети.

- *Текучество на кадри.*

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 овакантяване на длъжностите, създава сериозни проблеми за нормална експлоатационна работа. Предвид кадровия недостиг трудно се изпълняват план-графиците, инструкциите и нормативите за железопътния транспорт, както и допълнително възникнали задачи от посегателства и аварии.

План на дейността на поделение СиТ за 2018 г.

Прогнозната финансова рамка на програмата за поддържане и развитие на съоръженията на Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за 2018 г. е разчетена на база капиталов трансфер и собствени средства на ДП НКЖИ. Разчетите показват, че за преодоляване на натрупаното в годините техническо и технологично изоставане, извън финансовите средства, предоставяни на България от европейските програми, са необходими в дългосрочен план инвестиции за модернизация, обновяване и поддръжка на системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване.

Предвидените за изграждане обекти и дейности по поддръжка и ремонт за 2018 г., по източници на финансиране е както следва:

1. Със средства от капиталов трансфер се планира модернизация и ново строителство на предимно преходни обекти (със срок на продължителност от 2 до 3 години), както следва:

1.1 Обекти, които се очаква да бъдат завършени до второ тримесечие на 2018 г.:

- Пресъоръжаване на ръчни бариери с автоматични прелезни устройства. Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства – по обособени позиции, преходен обект 2016-2018 г.

- Инженеринг реконструкция и модернизация на телефонна кабелна мрежа и апаратура в ДП НКЖИ – в жп участък Червен бряг – Левски (100 км); жп участък Левски – Горна Оряховица, Бутово-Недан (54 км); жп участък Горна Оряховица – Бяла (44 км) – по обособени позиции – преходен обект 2015-2018 г.

- Рехабилитация на съоръженията и устройствата на осигурителната техника и телекомуникационните мрежи в жп участък София – Карлово, включваща подмяна на релсовите вериги с броячи на оси в гарите Златица, Пирдоп, Христо Даново и Сопот; подмяна на пулт-табла, токозахранващи стативи и преустройство на схеми за управление на входни сигнали във всички гари от участъка; пресъоръжаване на 5 бр. АПУ и съоръжаване на 4 бр. междугария с автоматични блокировки без проходни сигнали с броячи на оси – преходен обект 2016-2018 г.

1.2 Обекти, които се планират да бъдат стартирани през 2018 г.:

- Изграждане на маршрутно-компютърни централизации в жп гара Синдел и в жп гара Горна Оряховица.

- Инженеринг реконструкция и модернизация на телефонна кабелна мрежа и апаратура в ДП НКЖИ – в жп участъци Горна Оряховица – Каспичан, Радомир – Благоевград, София – Карлово – Пловдив и София – Мездра – Червен бряг.

- Електрификация на 83-та жп линия в жп участъка Симеоновград – Нова Загора, част на Поделение СиТ.

- Изграждане на осигурителна техника в жп гарите Ботев, Калофер, Тъжа, Сахране, Дунавци и Черганово по III-та главна жп линия – подмяна на релсови вериги със система броячи на оси.

- Изграждане на диспечерски централизации на гари, съоръжени с МРЦ в жп участъци София – Карлово, София – Мездра и Пловдив – Карлово.
- Рехабилитация външно осветление на жп гари с енергоспестяващи (LED) осветители.

- Рехабилитация и подмяна на маслени кабели СрН и НН.
- Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове.

2. Със средства на Управителя на инфраструктурата за 2018 г. се очаква да бъдат осигурени:

- доставки на материали, оборудване и апаратура;
- доставки на работно облекло и обувки, лични предпазни средства, медицински аптечки и медикаменти към тях, безплатна храна и добавки към нея, съгласно Наредба № 11/2005 г. и др.;
- техническо обслужване, прегледи, застраховки, винетки за транспортните средства, охрана и СОТ и др.;
- горива, дизел, бензин, газ и газьол;
- разходи за електроенергия;
- ремонт на сгради, съоръжения и апаратура;
- споразумения за нива на обслужване (SLA) за GSM-R и всички нови цифрови системи в новоизградените участъци;
- договор с фирми производители за софтуерна поддръжка и доставка на нови резервни части за новоизградените маршрутно-компютърни централизации, които преминават в експлоатация извън гаранция;
- плащания на такси (в т.ч. за радиочестотен спектър) към Комисия за регулиране на съобщенията.

През 2018 г. е планирано за изпълнение по стопански начин подмяна на морално остарелите и трудни за поддържане електромеханични централизации с МРЦ типове ЕЦ-М и МН-70 в жп гари Своге, Бов, Плевен, Раднево и Червен бряг, и проектиране и изграждане на оптични връзки и телекомуникационно оборудване в участък Пловдив – Карлово. Работата по проектите се очаква да продължи 4 години. В дългосрочен план това ще позволи изграждане на диспечерски централизации, което ще доведе до повишаване на сигурността, подобряване на управлението на влаковото движение, интеграция на гарови и междугарови системи, намаляване на човешкия фактор в управлението.

Изпълнението на Програмата за поддържане и развитие на поделение СиТ ще обезпечи основната му дейност, а именно:

- Изпълнение на утвърдената планова профилактика на съоръженията, съгласно изискванията на производителя за правилната им поддръжка и експлоатация и разписаните технологични операции в правилници, наредби и др.
- Оптимално използване на мобилни групи и комплексни бригади за аварийно възстановяване на съоръженията (при посегателства, бедствия, аварии и катастрофи) и отстраняване на повреди.
- Осъществяване на планови ремонтни дейности, преустройство на системи и модернизации.

Очакван ефект

- Осигуряване надеждна и безопасна работа и намаляване броя на отказите и нарушенията на графика на движение на влаковете.
- Повишаване безопасността на движението на влаковете и качеството на телекомуникационните връзки.

- Подготовка на системите на осигурителната техника и телекомуникациите за внедряване на система ERTMS/ETCS по основните европейски жп коридори и приоритетните за ДП НКЖИ трасета.
- Поддържане високо ниво и непрекъсваемост на комуникационните системи, осигуряващи организацията и координацията на железопътния транспортен процес.
- Подобряване състоянието и качеството на електрозахранването, в резултат на което ще бъде гарантирана безопасността на експлоатационния персонал, движението на влаковете и маневрената работа.
- Намаляване на експлоатационните разходи на Управителя на инфраструктурата при гарантирана висока безопасност на превозния процес.
- Подобряване организацията на текущата поддръжка на съоръженията и гарантиране на висока степен на готовност за реакция при аварийни ситуации.
- Намаляване на времетраенето на повреди в действащите съоръжения, системи и апаратура.
- Изграждане на надеждна рингова структура на оптични трасета и създаване условия за внедряване на модерни информационни системи и системи за управление на влаковото движение от високо технологично ниво.

3.4 ДЕЙНОСТИ ПО ЕНЕРГЕТИЧНИТЕ И ЕЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ

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

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

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

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

Състояние на енергетичните и електротехническите съоръжения

Захранването на контактната мрежа с електрическа енергия се извършва от 53 бр. тягови подстанции, чрез така наречените захранващи фидери (въздушни проводници). Контактната мрежа, захранващите, обходни и обратни фидери образуват тяговата мрежа на електрифицираните жп участъци.

Тяговата мрежа се поддържа в 24-часово работно състояние от оперативно енергийни диспечери и аварийно-ремонтен и експлоатационен персонал, разположен в 49 бр. подрайони по контактна мрежа, ръководени от три Енергосекции – София, Пловдив и Горна Оряховица. Поддръжката на контактната мрежа се извършва със специализирани машини за движение по железопътните линии. Механичните параметри на контактната мрежа се контролират с измервателни мобилни лаборатории на железопътен ход.

Поделение ЕРП се стреми да поддържа висока степен на техническа готовност на съоръженията с цел осигуряване на непрекъснато и качествено електрозахранване на контактната мрежа, намаляване на влаковите времезакъснения причинени от повреди на енергийни съоръжения, както и намаляване на времето за отстраняване на възникналите аварии и прекъсване на захранването. Изпълнението на тази задача осигурява необходимата сигурност и безопасност на железопътните превози и се постига чрез:

- ежедневна профилактика на контактната мрежа и тяговите подстанции по план график от квалифициран технически персонал;
- своевременно и качествено отстраняване на възникналите повреди и аварии;
- извършване на ремонтни работи по контактната мрежа;
- рехабилитация на съоръженията по контактна мрежа;
- ревизия и регула на контактната мрежа след извършвани ремонти в даден участък;
- почистване на стълбове и фундаменти от растителност и кастрене на храсти;
- обезопасяване на работещите в електрифицирани жп участъци.

Електрифицираните жп линии са с линейна дължина 2 924 км. Средният жизнен цикъл за контактната мрежа е 25-30 години и спрямо годината на въвеждане в експлоатация голям процент от контактната мрежа подлежи на ремонт и подмяна.

Графика № 1



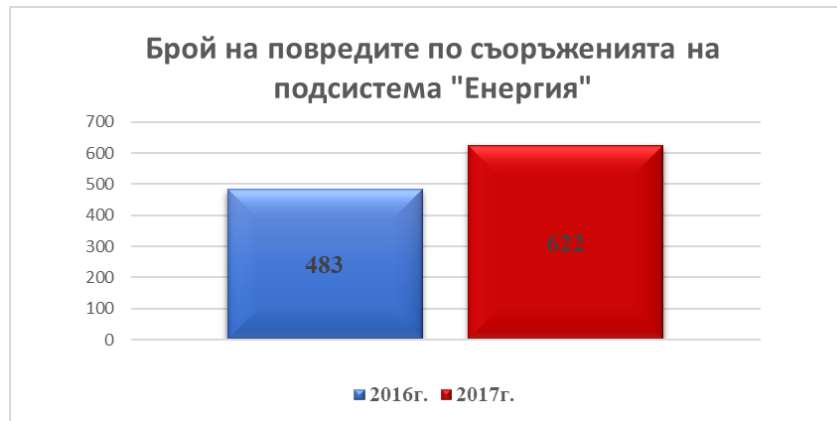
Поради отлагани във времето ремонти голям процент от енергосъоръженията на железопътната инфраструктура са морално остарели, със занижени технически параметри и с много нисък коефициент на полезно действие. Това води до голям разход на електроенергия за управление на системата и до не отговаряне на изискванията на техническите нормативни документи, което е предпоставка за увеличаване на случайните откази и непредвидени аварийни ремонти.

Незадоволително е състоянието на контактната мрежа, поради наличие на много допълнителни ремонтни връзки на носещите въжета, изменение на стандартите за височинна геометрия на мрежата, износване на контактните проводници, нарушено антикорозионно покритие на металните стълбове и конзоли и други.

2017 година

За десетте месеца на 2017 г. броя на повредите по съоръженията на подсистема „Енергия” са 622 бр. спрямо 483 бр. през същия отчетен период на 2016 г. или увеличение с 28,78%, което е показано в следващата графика:

Графика № 2



Повредите според участниците в железопътната система регистрирани през десетте месеца на 2017 г., сравнени със същия период на 2016 г. са, както следва:

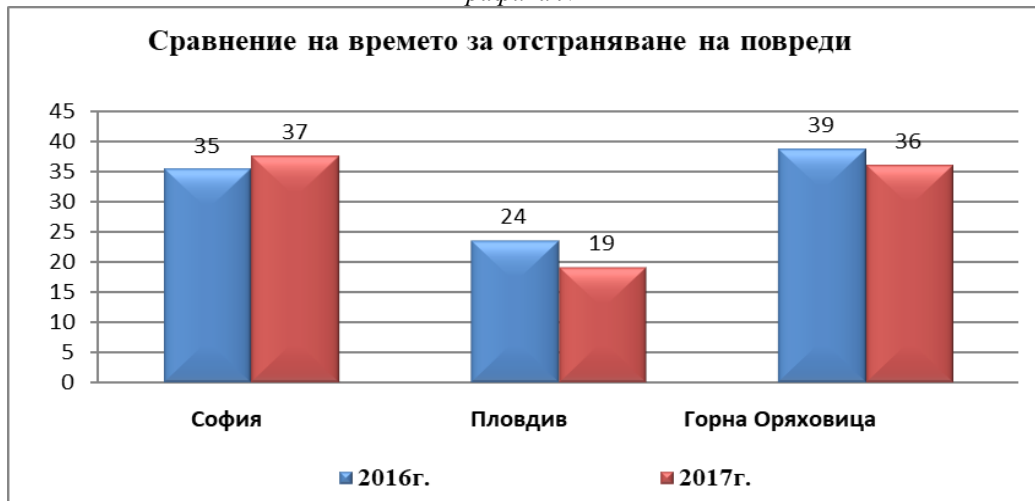
- по причина в енергосъоръженията – завишение с 42,05%;
- по причина на превозвачите – БДЖ-ПП ЕООД – завишение с 14,71%;
- по причина на превозвачите – БДЖ-ТП ЕООД – завишение с 37,93%;
- по причина на частни превозвачи – завишение с 33,33%.

Графика № 3



Времето за отстраняване на допуснатите повреди през десетте месеца на 2017 г. е намалено с 6,22% спрямо същия период на 2016 г. – (графика № 4).

Графика № 4



Повредите по съоръженията, които водят до най-голямо времезакъснение на влаковете са в резултат от: счупени пантографи на електрически локомотиви; скъсани носещи въжета и струнки; повреди и изключвания в тяговите подстанции; паднали метални елементи върху контактната мрежа.

За осигуряване на безопасност и безаварийност на жп транспорта, намаляване на отказите в енергийните съоръжения и времезакъснението на влаковете, в рамките на приходите на поделение „Електроразпределение“ от извършване на лицензионната дейност за тягово разпределение на ел. енергия, се предвиждат ежегодно средства за инвестиции в енергосъоръженията. Инвестициите в енергийните съоръжения са насочени за възстановяване и модернизация на контактната мрежа, повишаване надеждността и качеството на захранващото напрежение в тяговите подстанции, ремонт и обновяване на специализираната механизация за поддръжка на контактната мрежа.

За подобряване състоянието на съоръженията и привеждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (ТСОС и произтичащите от тях стандарти и европейските норми), чрез реконструкция, модернизация и текущо поддържане се извършва:

- подмяна на негодни и физически износени стоманобетонни стълбове;
- стабилизиране на стълбовната линия в места с насипи, свлачища и др.;
- подобряване изолацията на контактната мрежа чрез внедряване на полимерни изолатори;
- внедряване на корозоустойчиви детайли, безболтови клеми и др. резервни части с висока надеждност;
- подмяна на физически износени и такива с недостатъчна механична якост биметални и медни носещи въжета с бронзови;
- монтаж на самозадържащи компенсиращи устройства, мощностни разединители и надеждни моторни задвижвания за открит и закрит монтаж в тяговите подстанции и контактната мрежа;
- подмяна на контактна мрежа в компрометирани участъци, които не са включени в проекти финансирани с европейски средства и в участъците, където се извършва ремонт на железния път.

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

Голяма част от тяговите подстанции (ТПС) на ДП НКЖИ – общо 53 бр., са построени преди повече от 30 години, които са с ниска надеждност и се обслужват от дежурен персонал. Поделение „Електроразпределение“ извършва частична модернизация на съоръженията в тяговите подстанции. Видеонаблюдението, сигнално охранителна техника и постепенно изграждане на система SCADA на тяговите подстанции (системата обхваща и секционните постове на ТПС) водят до освобождаване или пренасочване на дежурния персонал на друга работа в Регионални поделения Енергосекции (РП ЕНС).

Введена е в експлоатация система SCADA на модернизирани тягови подстанции – Волюяк, Алдомировци, Симитли, Генерал Тодоров, Прослав, Първомай, Крумово, Димитровград, Симеоновград и Свиленград. Със собствени средства са модернизирани тяговите подстанции в Честово, Славяново, Търговище, Дивдядово, Мездра и Завет. През 2016 г. започна модернизацията на подстанции Провадия, Величково и Пирдоп, като обектите са преходни и ще се изпълняват и през 2018 г. През 2017 г. ще завърши

модернизацията на Тягова подстанция Бов. Подменени са голяма част от моторните задвижващи апарати на разединителите 27,5 kV в откритите разпределителни уредби – за удовлетворяване на условията за въвеждане на система SCADA. С модернизацията на тяговите подстанции ще се намалят разходите на Управителя на инфраструктурата и ще се повиши качеството на захранващото напрежение.

От изградения нов единен диспечерски център на Централна жп гара София дистанционно се командват енергосъоръженията разположени в модернизираниите тягови подстанции на територията на регион София.

С цел намаляване до минимум на количествата реактивна енергия, повишаване на качеството на захранващото напрежение и намаляване на разходите се монтират динамични компенсатори на реактивна енергия в тяговите подстанции. С реализацията на предприетите мерки количеството реактивна енергия ще се намали, като заедно с това ще се повиши качеството на захранващото напрежение и ще доведе до намаляване на разходите на Управителя на инфраструктурата.

Целта на поделение „Електроразпределение“ е непрестанно повишаване на качеството на тяговото разпределение на ел. енергия – предмет на предлаганата услуга.

2018 година

Поделение „Електроразпределение“ обвързва своя план за дейността си през 2018 г. с финансовите показатели, които са на база прогнозна потребена и фактурирана тягова електрическа енергия за 2017 г. на превозвачите. Потребителите на тягова електрическа енергия консумират енергия на 27,5 kV, която се разпределя и пренася през съоръженията на тяговите подстанции и контактната мрежа, което количество ел. енергия ще формира приходите от разпределение на тягова ел. енергия.

Фактическият годишен сумарен разход на активна електрическа енергия измерена на 110 kV за 2016 г. е 292 715 MWh. За 2017 г. се очаква активна ел. енергия да е 314 822 MWh, а прогнозата за 2018 г. е да остане на ниво 2017 г.

Отчетеният годишен сумарен разход на активна електрическа енергия 110 kV за периода 2016 г. – отчет, 2017 г. – очаквано и прогноза за 2018 г. е показан в следващата таблица:

Таблица № 3:

Показател	2016 г.	2017 г.	2018 г.
	Отчет	Очаквано	Прогноза
Активна ел. енергия - MWh - 110 kV	292 715	314 822	314 822
Енергия за технологични разходи - MWh (%) от отчетената енергия на 110 kV) – 10% за 2016 г., 2017 г. и 2018 г.	29 272	31 482	31 482
Ел. енергия разпределена до потребителите на тягова енергия - MWh	263 443	283 340	283 340
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия, при цена – 146,73 лв./MWh – 2016 г., 2017 г. и 2018 г. – в хил. лв.	38 655	41 400	41 600

През 2018 г. очакваните приходи от дейността на „Електроразпределение“ са в размер на 57 996 хил. лв. и са показани в следващата таблица:

Таблица № 4:

в хил. лева

Показател	Приход
Приходи от превозвачи – лицензия	45 308
в т. ч. приходи по цена на разпределение	41 600
мрежови надбавки	3 708
Приходи от почивни бази	5
Приходи от дейността, услуги	175
Приходи от финансираня	12 045
Приходи от отдадени ДА под наем на външни организации	40
Други приходи	28
Приходи от продажба на материали и скрап	395
ОБЩО ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА	57 996

Приходите за 2018 г. на поделение „Електроразпределение” от тягово разпределение при цена 146,73 лв./MWh са планирани в размер на 45 308 хил. лв. без ДДС, в т.ч.: приходи по цена за разпределение в размер на 41 600 хил. лв. и мрежови надбавки 3 708 хил. лв.

Предвидени са приходи от финансираня, които не влияят на паричния поток – 12 045 хил. лв., които включват приходи отразяващи начислената амортизация на безвъзмездно придобити активи, финансирани от ДБ и Европейските фондове, за срока на полезния живот на активите след въвеждането им в експлоатация. С тези приходи общо прихода за 2018 г. е разчетен на 57 996 хил. лв.

С реализираните приходи ще се покрият експлоатационните разходи на поделението за заплати, за закупуване на ел. енергия за технологични разходи, за горива, масла, за текущо поддържане на съоръженията и други оперативни разходи.

Очакваните приходи са изчислени при една и съща структура на потребление между различните групи потребители.

Цената за тягово енергоразпределение, включва разходи за амортизации, които се реинвестират в поделение ЕРП и покриват пълните разходи за експлоатация и поддръжка.

Планирани разходи за 2018 г., без включени разходи за амортизации, са показани в следващата таблица:

Таблица № 5:

в хил. лева

Показател	Разход
Разходи за материали, текущо поддържане и капитализация	3 340
Разходи за горива	571
Разходи за ел. енергия за технологични разходи и мрежови надбавки	8 300
Разходи за ел. енергия за осветление и отопление	216
Разходи за външни услуги	2 192
Други разходи	1 047
Финансови разходи	5
Разходи за възнаграждения	13 143
Разходи за осигуровки	4 291

Разходите за персонал са планирани в съответствие с нормативните актове и действащия КТД 2016 г., като е предвидено увеличени с 10,87% от 01.01.2018 г.

В разходите за външни услуги са планирани разходи за: обучение за придобиване на правоспособност за машинист на Релсова самоходна специализирана машина (РССМ), механик контактна мрежа и др.; разширяване и актуализиране на професионалната квалификация на машинисти, ел. монтьори; периодично обучение и проверка на знанията по здравословни и безопасни условия на труд; имуществени застраховки, жп карти, абонаментни услуги, такси и винетки.

В разходите за материали са включени: материали за ремонт; материали закупени по инвестиционната програма за влягане от експлоатационния персонал на РП ЕНС, които ще се капитализират; материали за текущо поддържане на контактната мрежа, тяговите подстанции, механизацията, консумативи и други.

Разходите за горива и масла са разчетени с малко намаление спрямо очакваните за 2017 г. Разходи за електрическа енергия са планирани в размер 8 300 хил. лв. и включват разходи за закупуване на ел.енергия за технологични нужди 4 600 хил. лв. и мрежови надбавки 3 700 хил. лв. Постигането на ниски стойности в технологичния разход е една от основните цели, изпълнението на която е заложено като приоритет.

Предвидените амортизационни отчисления са съобразени със счетоводната политика, амортизационния план и Закона за счетоводство. За 2018 г. са прогнозирани 34 000 хил. лв. и обхващат съществуващите активи, както и новопридобитите от планираната инвестиционна програма.

Други разходи включват съответно специфични разходи, свързани с дейността – такса за лиценз на дейността разпределение, разходите за специално и работно облекло, лични предпазни средства, охрана на труда, командировки и други разходи, произтичащи от задължения по нормативни актове извън посочените по-горе разходи.

За 2018 г., чрез финансиране със собствени средства, са предвидени за изпълнение обекти на стойност **34 174 хил. лв.** с ДДС. С тях ще се подменя контактната мрежа в компрометирани участъци, които не попадат в оперативните програми на ДП НКЖИ и в участъци, където се извършва ремонт на железния път. Повечето от обектите са преходни от 2017 г.

Инвестициите за модернизация на тяговите подстанции ще се финансират от Държавния бюджет, в размер на **5 084 хил. лв.** с ДДС, съгласно изготвения титулен списък – Проект 5.

Модернизацията на контактната мрежа включва подмяна на изолацията на контактната мрежа, подмяна на силно корозирали носещи биметални и медни въжета с намалени механически качества, подмяна на контактен проводник и присъединителните възли и детайли, подмяна на амортизирани и наклонени стълбове, рискови за безопасността на движението.

Част от средствата в инвестиционната програма са за доставка на материали за контактната мрежа – въжета, проводници, присъединителни възли и детайли. Част от доставените материали ще се монтират от експлоатационните поделения – Енергосекции. Останалата част е за доставка на Възложителя на обекти изпълнявани от външни изпълнители. Така се постига по-ниска себестойност на обектите и се изразходват по-малко средства.

Титулният списък за 2018 г. за обекти финансирани със собствени средства на поделението включва следните обекти:

I. Доставка на материали за контактната мрежа. Предвидени са **5 368 хил. лв. с ДДС** за:

- Доставка на бронзови носещи въжета, за подмяна на 300 км контактна мрежа, за:
 - обекти изпълнявани от външни фирми за участъците: Тулово-Змейово, Копривщица-Антон, Реброво-Своге П2, Яна-Мусачево, Тунел 7, гара Копривщица – общо 40 км;
 - участъци на Енергосекциите с регистрирани най-много повреди със скъсани носещи въжета, които са за неотложна подмяна и ще се подменят по стопански начин от експлоатационния персонал;
 - доставка на медни гъвкави въжета за подмяна в участъците, където се подменя носещото въже;
 - доставка на свързващи възли и детайли необходими при подмяната на носещите въжета и контактен проводник.
- Доставка на контактен проводник за подмяна на 40 км контактна мрежа, за обекти изпълнявани от външни фирми в участъците: Тулово-Змейово, Копривщица-Антон, Реброво-Своге П2, Яна-Мусачево, Тунел 7, гара Копривщица и участъци с регистрирани най-много повреди.

II. Ремонт на контактната мрежа от външни фирми. Предвидени са **23 862 хил. лв. с ДДС** за:

- Подмяна на амортизирани и наклонени стълбове, в участъци на железопътната инфраструктура – обектът е преходен 2017 г.
- Електрификация на коловози в товарна гара Димитровград – 8 км – обектът е преходен 2017 г.
- Електрификация на 83-та жп линия Нова Загора – Симеоновград – обектът е преходен от 2016-2020 г.
- Боядисване на железорешетъчни стълбове.
- Преустройство на контактна мрежа в закрити гари.
- Преустройство на контактна мрежа в междугарие Стражица-Асеново.
- Преустройство на контактната мрежа и съоръженията към нея в участъци с ремонт на железния път:
 - рехабилитация контактна мрежа Люляково-Дъскотна – преходен 2017 г.;
 - рехабилитация контактна мрежа Реброво-Своге П2 – преходен 2017 г.;
 - ремонт на контактната мрежа в участъка Змейово-Стара Загора – от км 239+400 до км 252+325 по 4-та жп линия – преходен 2017 г.;
 - преустройство на контактна мрежа в гърловината на гара Пирдоп – преходен 2017 г.;
 - рехабилитация на контактната мрежа – сп. Прилеп-РП Ведрово – преходен 2017 г.;
 - ремонт железен път Делян-Дяково – част: контактна мрежа – преходен 2017 г.
 - ремонт на контактната мрежа в участъка Тулово-Змейово;
 - ремонт на контактната мрежа в гара Синдел;
 - ремонт на контактната мрежа в участъка Копривщица-Стряма-Тунел 7;
 - механизирано подновяване на железен път на 2-ри и 3-ти коловоз в гара Владая с обща дължина 1 349 м, среден ремонт на стрелки № 1, № 2/4, № 3 и № 5 с включени отводнителни мероприятия, част: контактна мрежа – преходен 2017 г.;
 - механизирано подновяване на железния път от км 24+165 до км 26+703,5 в междугарието Драгичево-Перник по V-та жп линия, част: контактна мрежа – преходен 2017 г.

III. Ремонт на специализирана механизация. Предвидени са **950 хил. лв. с ДДС** за ремонт на специализирана механизация РССМ, извършване на средни ремонти на вагони и доставка на резервни части за специализираните машини.

IV. Модернизация на съоръжения в тягови подстанции и ОСП. Предвидени са **744 хил. лв. с ДДС** за:

- Строителен надзор ТПС Бов.
- Строителен надзор ТПС Пирдоп.
- Модернизация и изграждане на SCADA – V-та железопътна линия.
- Оценка на съответствието оперативна съвместимост ТПС – Мездра, Бов и Завет.

V. Ремонт на сгради. Предвидени са **1 500 хил. лв. с ДДС** за:

- Изграждане на сграда подрайон Перник.
- Ремонт на сгради в РП ЕНС – Пловдив, Горна Оряховица и София.

VI. Доставка на специализирани автомобили. Предвидени са **1 750 хил. лв. с ДДС**.

3.5 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК

Поделение „Железен път и съоръжения“

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

ДП НКЖИ стопанисва, експлоатира и поддържа машини за тежка пътна механизация, моторни влекачи, багери на двоен ход и други произведени от доказани производители на такъв вид машини. Машините са разположени на територията на жп инфраструктурата в Република България в три механизирани района – София, Горна Оряховица и Пловдив, в две колони за механизирано подновяване на железния път и обособени звена за механизирано поддържане на железния път. Те работят на територията на ДП НКЖИ в зависимост от разработеният график за извършване на текущо поддържане и ремонт на железния път и съоръженията към него. По вид, модел и предназначение машините тежка пътна механизация (ТПМ), моторните влекачи и друга строителна техника на жп ход, съставляващи механизацията, се състои от:

- Моторни влекачи – 56 бр., в експлоатация са 36 бр. от 36 години.
- Траверсоподбивни машини – 16 бр., в експлоатация са 16 бр., като една машина е нова, а останалите са между 17 и 25 годишни.
- Баластопланировъчни машини – 6 бр., като в експлоатация са 5 бр., машините са между 15 и 19 годишни.
- Пресевни машини – 2 бр., в експлоатация са 2 бр., машините са на 17 години.
- Стрелкови машини – 4 бр., в експлоатация са 4 бр., като една машина е нова, а останалите са на 19 години.
- Баластоуплътнителни машини – 5 бр., в експлоатация са 4 бр., машините са на 19 години, а 1 бр. на 26 години.
- Машина за шлайфане на релси – 1 бр. в експлоатация, машината е на 18 години.
- Машина за смяна на траверси – 1 бр. в експлоатация, машината е на 8 години.
- Роторен снегорин – 1 бр. в експлоатация, машината е на 23 години.

- Хопердозаторни вагони – 274 бр., в експлоатация са 233 бр. Над 20% от вагоните са на 30 години, 30% са на 43 години а останалите 50% са на 36 години.
- Платформени вагони – 144 бр., като от тях в експлоатация са 72 бр. Над 10% от вагоните са на 53 години, а останалите на 36 години.
- Машины за възстановяване на инфраструктурата след железопътни произшествия – 5 бр.
- Кариера със съответната техника за производство на инертни материали за железопътната инфраструктура – 1 бр.
- Инсталация за стационарно заваряване на железопътни релси типове UIC 60 и S 49 – 1 бр.

Поделение ЖПС разполага със следния автомобилен парк:

- Леки автомобили – 56 бр.
- Микробуси – 166 бр.
- Камиони – 195 бр.

През 2017 г. беше въведена в експлоатация следната тежка механизация:

- РССМ тип „дуоматик” с непрекъснато действие модел: 09 32 CSM – 1 бр.
- РССМ с непрекъснато действие за едновременно подбиване на два траверса, нивелиране и рихтоване на железен път и стрелки, модел: 09 32 4S.

Въпреки закупуването на нова механизация, сегашното състояние на съществуващата специализирана механизация е все още тежко – дори доставените по проект „Проект за оздравяване на железницата“, са в експлоатация вече четиринадесет и повече години. С най-много проблеми е експлоатацията на моторните влекачи в железопътните секции, които работят много интензивно от началото на 70-те години на миналия век. За развитите железопътни инфраструктури в Централна и Западна Европа такава възраст на механизацията се счита за „почтена“ и тя, в най-добрия случай, се пренасочва за поддържане само на второстепенни направления. Силно амортизираната техника изисква значителни финансови разходи за доставка на резервни части, ремонтни дейности, ежедневно текущо поддържане. Наличната техника не е в състояние да гарантира необходимите технически параметри на железния път за скорости над 120 км/ч.

С цел да се гарантира ефективна, висококачествена, безаварийна и безотказна работа на специализираните машини през 2018 г. при особено тежките им условия на експлоатация в междуремонтния срок до следващия планов ремонт се налага да бъдат извършвани средни и аварийни ремонти на гореспоменатите машини. При извършването на ремонтите на техните възли и агрегати се налага смяната на някои детайли с нови. Това налага по-голяма доставка на оригинални резервни части за специализираните тежки машини с цел поддържането на машините в изправно техническо състояние. По тази причина през 2018 г. предстои да бъдат проведени редица мероприятия и процедури по Закона за обществените поръчки (ЗОП) свързани със средните ремонти и доставки, както следва:

- ✓ среден ремонт на тежка железопътна механизация – 2 бр.;
- ✓ среден ремонт на моторни влекачи – 13 бр.;
- ✓ доставка на резервни части за тежка железопътна механизация и влекачи;
- ✓ доставка на резервни части за РССМ "Пласер";
- ✓ доставка на резервни части за РССМ "Матиса";
- ✓ доставка на резервни части за РССМ "Жисмар";
- ✓ доставка на резервни части за релсови самоходни специализирани машини ДГКу-5 и АДМ;

- ✓ доставката на два броя рециклирани подбивни апарати за траверсоподбивни машини серия 08 – 32;
- ✓ доставката на гориво-смазочни материали (ГСМ);
- ✓ среден ремонт на хопердозаторни вагони – 30 бр.;
- ✓ среден ремонт вагон жилища – 6 бр.;
- ✓ среден ремонт на ОВ вагони – 6 бр.;
- ✓ среден ремонт на платформени вагони – 19 бр.;
- ✓ среден ремонт на 12-тонни вагонетки – 14 бр.;
- ✓ среден ремонт на вагон снегорин – 1бр.;
- ✓ среден ремонт на кран ЕДК 300 – 1 бр.

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

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

Своевременното и експедитивно отстраняване на аварията, възникнали при работа и движение на машините ТПМ, моторни влекачи, строителни машини на жп ход и др., чрез замяна на дефектиралите детайли, възли или агрегати с нови или отремонтирани ще сведе до минимум риска от нарушаване на графика за движението на влаковете и до намаляване на извършването на некачествен ремонт и некачествено текущо поддържане на железния път и съоръженията към него.

През 2018 и следващите години, поделение „Железен път и съоръжения“ ще продължи политиката по обновяване на машинния парк и провеждане на процедури по ЗОП за доставка на:

- Доставка на нова лека механизация, включваща:
 - храсторези;
 - моторни триони;
 - ръчни траверсоподбивни машини с ДВГ.
- Доставка на нова тежка механизация, включваща:
 - РСМ – баластопланираща машина с бункер.
- Доставка на нови влекачи, включваща:
 - Железопътни влекачи „лек тип“ – 2 бр.;
 - Железопътни влекачи „тежък тип“ – 2 бр.;
- Доставка на един брой челен товарач.
- Доставка на два броя кариерни самосвали.
- Доставка на три броя хидравлични стрелови крана и монтаж на вагони.

Състоянието на механизацията е пряко свързано с липсата на необходимата „материално-техническа база“, оборудването и с необходимата инструментална екипировка. За тази цел през 2018 г. е заложено провеждане на процедури по ЗОП за доставка на:

- Доставка на 3 броя машини /машина за кербоване, машина за рязане и машина за зачистване/ за окомплектоване на хидравлични маркучи, и консумативи към тях.
- Доставка на металорежеща машина за разширяване, разстъргване на цилиндрични отвори в големи габаритни машинни части.

- Доставка на 6 броя винтови петови крикове с товароподемност 20 т – 25 т и електрическа станция за управлението им.

Основна причина за тежкото състояние на механизацията е и кадровото ѝ осигуряване – липсата на специалисти за ръководство, експлоатация и ремонт на механизацията. Този проблем се задълбочава особено с доставките на новите машини. Работата с тази механизация е много специфична, изискваща познания по електроника, хидравлика, пневматика, механика, компютърна грамотност и добра подготовка по ремонта на железния път. Дейността на хората, работещи с механизацията, е двустранно свързана със сигурността на движението. От една страна те отговарят за изправността на машините като возила при движението им по железния път, а от друга – отговарят за работата на машините върху железния път, така че същият да бъде с параметри, гарантиращи сигурност на движението на влаковете.

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

Поделение „Електроразпределение“

Състояние на специализираната механизация

Поделение „Електроразпределение“ извършва действия по инспекция, поддръжка и ремонт на съоръженията на контактната мрежа в електрифицираните участъци от републиканската железопътна мрежа с помощта на 67 релсови самоходни специализирани машини и 13 броя товарни вагони. По вид, модел и предназначение специализираните машини на железопътен ход, съставляващи механизацията се състои от:

✓ РССМ тип ДМ – 21 бр., като всички машини са в експлоатация. Машините са произведени от „Тихорецки машиностроителен завод“ Русия и са доставени в през периода от 1960 г. до 1972 г.

✓ РССМ тип АГМу – 19 бр. Машините са произведени от „Тихорецки машиностроителен завод“ Русия и са доставени през периода от 1973 г. до 1985 г.

✓ РССМ тип АДМ – 9 бр. Машините са произведени от „Тихорецки машиностроителен завод“ Русия и са доставени през периода 1988 г. до 1990 г.

✓ РССМ тип VMT 865 C/GR – 15 бр. Машините са произведени от фирма „Жисмар“ Франция и са доставени по оздравителна програма на БДЖ с финансиране от Световната банка през 2000 г.

✓ РССМ тип Комети – 2р. Машините са произведени от фирма „Комети“ Италия и са предоставени на Поделение „Електроразпределение“ от Изпълнителя по договор за електрификация на железопътната линия в участъка Дупница – Кулата през 2001 г.

✓ РССМ тип MTV-80 – 1 бр. Машината е произведена от фирма „Пласер – Американ“ Австрия и е доставена в Република България през 2001 г.

Около 73% от наличните РССМ са остарели, морално и физически амортизирани и преминали експлоатационния си жизнен цикъл (около 30 години) за който са проектирани, а именно:

- 60% от РССМ са в експлоатация между 30 – 50 години;
- 13% от РССМ са в експлоатация между 20 – 30 години;
- 27% от РССМ са в експлоатация под 20 години.

Друг основен проблем е, че само 19% от наличните РССМ са технически оборудвани, съответстват на актуалните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд и са в състояние да реагират адекватно при необходимост от замяна на елементи от контактната

мрежа, отстоящи на височина над 8 метра, както и отстраняване на растителност, отстояща на по – голямо разстояние от ос железен път.

Вагонният парк на Поделение „Електроразпределение“ се състои 13 бр. товарни вагони, от които 2 бр. четириосни вагона, 8 бр. двуосни вагона и 3 бр. 12-тонни вагонетки. На 77% от вагонния парк, експлоатиран от поделението, техническото състояние е задоволително, с което се гарантира безпроблемното превозване на елементи от контактната мрежа на територията на републиканската железопътна инфраструктура.

Състояние на експлоатационния автомобилен парк.

Поделение „Електроразпределение“ експлоатира 63 аварийни и специализирани автомобили за обезпечаване на денонощна аварийна готовност, както и за дейността по инспекция и поддръжка и ремонт на контактната мрежа и тяговите подстанции.

Приблизително около 45% от автомобилния парк на Поделение „Електроразпределение“ е доставен и въведен в експлоатация през периода 1977г. – 1999 г., като осемнадесет броя от тези автомобили са оборудвани с бензинови двигатели / ГАЗ 69, ГАЗ 469 и ГАЗ 66/, чиито разходни норми на гориво са в порядъка на 25-30 литра бензин на 100 км пробег и достигат максимална скорост на движение до 50 км/ч. На горе цитираните автомобили често се налага да се долива масло, както и да се извършват ремонти, което води до значително увеличаване на експлоатационните им разходи.

Останалите около 55% от аварийни и специализирани автомобили също се експлоатират вече почти 10 години и отчитайки тежките експлоатационни условия, при които се използват, същите са силно амортизирани и независимо от усилията, които се полагат за поддръжката им в добро техническо състояние и увеличаващите се с всяка изминала година разходи за ремонт, надеждността на наличния автомобилен парк е ниска, което води до значително намаляване готовността за реакция и затруднява работата при възникване на аварийни ситуации, засягащи контактната мрежа и тяговата електропреносна мрежа на територията на страната и налагащи извършването на спешни ремонтни работи.

Поделение „Сигнализация и телекомуникации“

Състоянието на специализираната механизация и експлоатационния автомобилен парк по брой и вид, с които разполагат експлоатационните звена на поделение СиТ през 2017 г., е показано в следващата таблица:

Таблица № 6:

Вид МПС	Наличен автомобилен парк	В това число:		
		В движение	в това число:	
			в добро състояние	силно амортизирано
Експлоатационни автомобили	89	88	60	28
Багери	7	7	5	2
Мотокари и електрокари	7	6	2	4
Товарни автомобили с кран	6	6	3	3
Лабораторни автомобили	8	8	6	2
Общо МПС	117	115	76	39

Поделението разполага със 117 бр. моторни превозни средства (МПС), от които 39 бр. са в лошо състояние, а 2 бр. не са в движение или 35% от наличния автомобилен парк. Близко

33% от аварийните коли са силно амортизирани и поради непрекъснатия риск от повреда почти не се използват.

Поделението в средносрочен план има нужда от закупуване на товарни автомобили с кран, специализирани автомобили, мотокари/електрокари и мобилни лабораторни коли за измерване на външни съоръжения /кабели и др./, в т.ч. за контрол и проверка радиочестотите за система ВДРВ (влакови диспечерски радиовръзки) и GSM-R. С подновяването на специализираната механизация и експлоатационния автомобилен парк се очаква постигане на:

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

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

С извършване на ремонтните работи по сградния фонд се цели:

- постигане на здравословна и безопасна среда, чрез осигуряване на нормални условия за пътуващите и работещите в гаровите комплекси – голяма част от тях са без отопление, с течове, без нормални санитарни възли;
- постигане на съвременни критерии за енергийна ефективност и пожарна безопасност;
- трайно отстраняване на течове върху съоръженията с високо напрежение за гарантиране безопасността на експлоатацията им;
- създаване на равни условия за достъп на лица в неравностойно положение чрез въвеждане на мерки за общодостъпна среда в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии.

За 2018 г. от поделенията на ДП НКЖИ са заявени за ремонт 169 обекта – обследвания и изготвяне на проекти; ремонтни дейности по приемни здания; технически сгради на жп инфраструктурата – маршрутно-релейни централизации; железопътни участъци; четни помещения и др., както и по-мощни ремонти на железопътни гари Ямбол, Долно Езерово и Шумен.

3.7 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., в състояние са да достигнат засегнатите райони на страната и да доставят необходимите хуманитарни помощи или строителни материали.

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

В съответствие с Указания на МТИТС от м. юни 2014 г., за всички поделения на 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 (ППЗЗКИ). Изготвен е Анализ на риска, съгласно който всички мерки за защита на класифицираната информация са спазени и остатъчната заплаха се свежда до нейното допустимо проявление, т.е. природни бедствия или външни фактори, които не биха могли да бъдат предвидени (за защита на класифицираната информация в извънредни кризисни ситуации, включително и от военен характер, в ДП НКЖИ има създадена необходимата организация за преминаване на сценарийно управление).

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

Железен път и съоръжения: Извършва се 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, както и 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 хил. лв. Същите са внесени за разглеждане и финансиране от Междуведомствената комисия за възстановяване и подпомагане към МС. За разплащане на непредвидени разходи за извършени неотложни аварийно-възстановителни работи са подновени исканията за 7 обекта на обща стойност 268 хил. 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“ за разглеждане и финансиране от Междуведомствената комисия за възстановяване и подпомагане към МС. От Комисията са отпуснати и с Решение на МС от № 160 от 4 август са одобрени 3 000 хил. лв., като обектът ще бъде завършен до средата на 2018 г.

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 за 2018 г. е посочена в **Приложение № 17** – Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за 2018 г.

Съвременните реалности в Република България като държава-членка на НАТО и ЕС и усложнената обстановка в световен мащаб, налагат все по-масовото използване на средства за видеонаблюдение и пожароизвестяване, като мярка за подобряване на сигурността в обектите, предоставени за управление от Управителя на инфраструктурата. В изпълнение на Решение на МС № 1 от 05.01.2016 г. са разработени планове за противодействие на тероризма и защита при терористична дейност за стратегическите обекти на Управителя на инфраструктурата. Същите са съгласувани с органите на Министерство на вътрешните работи и Държавна агенция „Национална сигурност“.

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.

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, Управителят на инфраструктурата използва и физическа охрана. През 2018 г. предстои провеждане на открита процедура по ЗОП за сключване на договор за охранителна дейност за срок от 3 години с прогнозна стойност 15 311 хил. лв.

С оглед предотвратяване на пожари и превантивна дейност, ДП НКЖИ има сключен договор за осигуряване на противопожарно обслужване в обектите си.

3.8 ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА

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

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

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

Инспекция „Екология“ провежда екологична политика като контролира, координира и ръководи екологичната дейност в поделенията на ДП НКЖИ, съгласно изискванията на действащата нормативна уредба с цел опазване на околната среда. Изпълнява законовите и подзаконовни нормативни актове и вътрешни нормативни документи в областта на околната среда.

В изпълнение на Закона за управление на отпадъците в поделенията на ДП НКЖИ се извършва събиране и временно съхранение на отпадъците, генерирани от дейността на Управителя на инфраструктурата. Посочените дейности се извършват в съответствие с разпоредбите за третиране на различните по вид, произход и свойства отпадъци. Отпадъците се събират и съхраняват на площадки за временно съхранение на отпадъци на определени за целта места в поделенията. Образуваните от дейността на Управителя на инфраструктурата отпадъци съгласно нормативните изисквания се предават на лица, притежаващи съответния 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 Управителя на инфраструктурата, които са неразделна част от договорите за продажба;
- работни листа за класификация на отпадъците;
- годишни отчети за генерираните количества отпадъци по отчетни книги, за всяка една обособена площадка и за отпадък;
- идентификационни документи при транспортиране на опасни отпадъци.

Съгласно Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали се въвеждат задължения за влагане на рециклирани строителни материали и изготвянето на план за управление на строителни 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 Наредбата.

При обществените поръчки за строително-монтажните работи (СМР) и премахване на строежи в документацията за избор на изпълнител и в договорите за възлагане се включва задължение към изпълнителя за изготвянето 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.

Съгласно Наредба № РД-02-20-1 от 5 февруари 2015 г. за условията и реда за влягане на строителни продукти в строежите на Република България при проектирането на строежите се предвиждат, а при изпълнението им – се влягат, строителни продукти осигуряващи изпълнението на основните изисквания към строежите, определени в приложение I на Регламент (ЕС) № 305/2011, както следва:

➤ механично съпротивление и устойчивост на строежите/строителните конструкции и на земната основа при натоварвания по време на строителството и при експлоатационни и сеизмични натоварвания;

- безопасност в случай на пожар;
- хигиена, здраве и околна среда;
- достъпност и безопасност при експлоатация;
- защита от шум;
- икономия на енергия и топлосъхранение – енергийна ефективност;
- устойчиво използване на природните ресурси.

По отношение на енергийната ефективност, при строителството на сградния фонд на ДП НКЖИ основно се включва подмяна на покривни покрития (керемиди, хидроизолация и др.), цялостна или частична подмяна на дограмата (алуминиева или PVC), възстановяване и преобоядисване на фасадите, направа на външни топлоизолации, подмяна на настилките, ремонт чакални, ремонт тоалетни, ремонт на вътрешните и външни инсталации (Електро, ВиК, ОиВ, съобщителни и комуникационни), вътрешни довършителни работи, вертикална планировка и околни пространства.

По отношение намаляването и ограничаването на шумовото натоварване са предприети следните мерки:

- 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 стрелки за високоскоростно движение;
- полагане на еластични прелезни настилки;
- намаляване скоростта на движение при преминаване през стрелките в гари;
- залесяване на откосите в границите на отчуждението на ДП НКЖИ;
- изграждане на шумозаглушителни и предпазни стени.

Инспекция „Безопасност на превозите и технически спецификации за оперативна съвместимост“ 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 и техническото състояние на подвижния железопътен състав, съгласно изискванията на националните правила за безопасност в железопътния транспорт;

➤ работата на железопътните оператори, когато се намират в сервитута на железопътната инфраструктура и са в процес на подготовка, реализация или приключване на превози.

➤ изготвя и актуализира планове на ДП НКЖИ по прилагане на техническите спецификации за оперативна съвместимост;

- изготвя становища по представени проекти, относно съответствието им с ТСОС;
- координира процеса по прилагане на ТСОС в ДП НКЖИ;
- изготвя и поддържа регистър на издадените декларации за съответствие на структурни подсистеми с ТСОС в ДП НКЖИ;
- поддържа регистъра на изготвените оценки на риска, съгласно ПБ 2.09 „Методика за определяне и оценка на риска”;
- контролира документите, необходими за извършване на оценка на риска от независим оценител изготвяни от Звена за управление и изпълнение на проекти и съдейства за попълването им;

3.9 МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА

ДП НКЖИ предоставя по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, съобразно разпоредбите на Закона за железопътния транспорт, Наредба 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура, Наредба 42 за лицензиране на железопътните предприятия за превоз на пътници и/или товари и Наредба 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт.

Таксите за ползване на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения се заплащат на ДП НКЖИ и се използват за финансиране на дейността.

Определянето на таксите събирани от ДП НКЖИ се основава на принципите залегнали в законовата нормативна рамка и са съобразени с изискванията на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство, Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга и Постановление № 92 от 04.05.2012 г. за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура.

За да бъде възможен мониторингът на таксите за ползване на инфраструктура е въведена аналитична счетоводна отчетност по отношение на осчетоводяването на разходите за дейността, отразяваща процесите в ДП НКЖИ и даваща възможност за определяне на себестойността на всеки един от тях. Детайлното отчитане на разходите за всеки процес, включва в себе си определяне и разграничаване на пълни и преки разходи по отношение на извършването на влаковата услуга.

Определянето на нивата на инфраструктурните такси за минималния пакет услуги е на равнището на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, а за обслужващи съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги не надхвърля разходите за извършването им заедно с разумна печалба.

ДП НКЖИ, предоставя на ИАЖА цялата необходима информация относно наложените такси, както и метод за изчисляване на преките разходи и, ако е приложимо, план за постепенното му въвеждане.

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

В сила от 01.01.2014 г. тарифните ставки за изчисление на инфраструктурните такси са в размер на 0,7902 лв. за влаккилометър и 0,0025 лв. за брутотонкилометър.

Размерът на инфраструктурната такса е обвързан с редица финансово-икономически и политически решения. Необходимо е да се намери баланс, както между различните видове

транспорт (главно между автомобилен и железопътен транспорт), така и баланс вътре в железопътните превози – пътнически и товарни.

4. РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

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

- Предоставянето на Управителя на железопътната инфраструктура да управлява публична и частна държавна собственост.
- Извършването на обществени услуги за превоз на пътници, чрез които се изпълнява социалната роля на държавата.

Инструменти, които се използват съгласно нормативните документи в сектора:

- Договор между държавата и ДП НКЖИ.
- Инфраструктурни такси.
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909, 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.

- Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 година относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги.

- Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА), като национален орган по безопасност в железопътния транспорт.

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

- Създаване на законова база за функционирането на пазара на транспортната, респективно железопътна инфраструктура.
- Наличие на лицензионен режим за железопътни предприятия, който регулира достъпа на потребителите до пазара.
- Определяне на таксите за: минимален пакет за достъп до железопътната инфраструктура; достъп до обслужващите съоръжения, свързани с предоставяне на железопътни услуги и за допълнителни и спомагателни услуги.
- Регулиране действията на инфраструктурния управител и цените (таксите) за достъп до железопътната инфраструктура. Осъществява се чрез контрол върху дейността на ДП НКЖИ с цел по-ефективно използване на железопътната инфраструктура.
- Отделяне и функционално преструктуриране на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ 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.

При държавното регулиране на транспортния пазар участието на държавата се свежда основно до:

➤ Държавни инвестиции – субсидии и капиталов трансфер.

– *Субсидии за ДП НКЖИ* – В изпълнение на чл. 25, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт държавата участва във финансирането на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната

инфраструктура. Съгласно действащото законодателство на ДП НКЖИ е възложено стопанисването и управлението на предоставените ѝ активи – публична и частна държавна собственост. В съответствие с разпоредбите на Закона за държавния бюджет за 2018 г. средствата за субсидии са увеличени с 10 млн. лв. в сравнение с нивото от 2017 г. и са в размер на 145 млн. лв. За 2019 г. и 2020 г. са предвидени субсидии в размер също по 145 млн. лв. на година. Чрез тези средства ще се осигури финансирането и изпълнението на дейностите по текущо поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура;

– *Капиталови трансфери за ДП НКЖИ* – В основната си част капиталовите трансфери се насочват за поддържане и обновяване, доколкото е възможно, на техническото и експлоатационното състояние на съществуващата железопътна инфраструктура и съоръженията по сигнализация и безопасно управление на превозната дейност. За 2018 г. средства за капиталови трансфери от централния бюджет са в размер на 115 млн. лв. или увеличение от 10 млн. лв. спрямо равнището от 2017 г. За 2019 г. и 2020 г. се предвижда запазване на размера на средствата на нивото от 2018 г. – по 115 млн. лв. на година.

➤ **Политика в областта на потребителските такси за достъп до съответната инфраструктура.** Следването на Европейските директиви и политиката на ДП НКЖИ да поддържа прозрачна и справедлива структура на таксите за достъп на пътнически и товарни железопътни предприятия доведе до сключването на договори за достъп и използване на железопътна инфраструктура.

5. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Стратегия „Европа 2020“ е десетгодишна стратегия за растеж на ЕС. Документът представлява предложение на ЕК за справяне с финансовата криза и за подготовката на европейската икономика за предизвикателствата на следващото десетилетие. Стратегията предлага конкретни действия на европейско и национално ниво за постигането на високи нива на заетост, нисковъглеродна икономика, социална и териториална кохезия. Целта на стратегията е да се създадат условия за различен тип растеж – по-интелигентен, по-устойчив и по-приобщаващ.

На 28 март 2011 г. Европейската Комисия (ЕК) публикува *Бяла книга 2011: „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“*, съдържаща визия за политиката и стратегията в транспорта през следващите десет години (до 2020), както и някои основни прогнози до 2030 и до 2050 г. като акцентът се поставя върху намаляване на вредните емисии и перспективите на транспорта в контекста на Стратегия „Европа 2020“, без това да възпрепятства мобилността.

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

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

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

Законодателни пакети за железниците

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

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

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

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

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.

С приемането на Четвъртия железопътен пакет се цели цялостно подобряване на качеството на предлаганите железопътни услуги в Европа. На 11 май 2016 г. е приет **Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета**, относно Агенцията за железопътен транспорт на ЕС 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 14 декември 2016 г., Европейският парламент прие в пленарна зала пазарния стълб на 4-ти железопътен пакет.

Регламенти за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа

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.

Развитието на TEN-T ще бъде подкрепено от МСЕ и от Европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ) посредством годишни и многогодишни програми. На следващата фигура са показани железопътните направления с европейски приоритет на територията на страната.

Карта на Трансевропейската железопътна мрежа на територията на Република България

Фиг. № 2



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

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

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

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

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 Трансевропейските мрежи с цел да се подкрепят проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури и да се използват потенциалните полезни взаимодействия между тези

сектори. С него се установява разпределението на средствата, които да се предоставят по Многогодишната финансова рамка за периода 2014-2020 г.

Средствата са фокусирани върху:

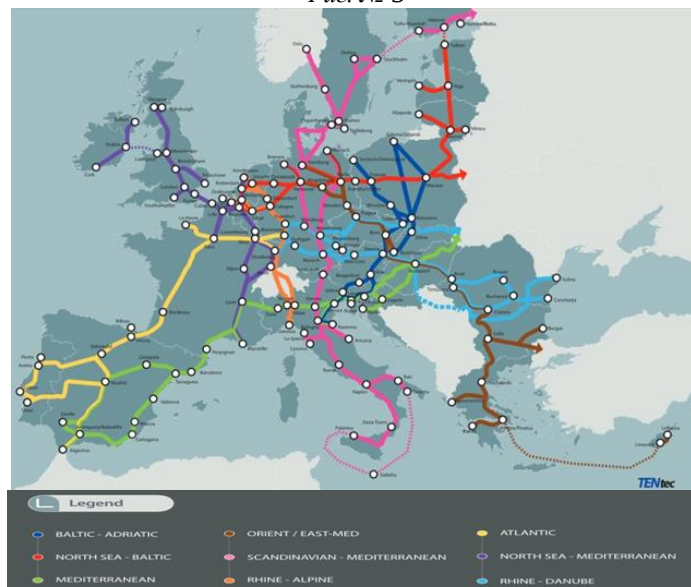
- ✓ предварително определени проекти от основната мрежа, дефинирани в Приложение I към Регламента;
- ✓ хоризонтални проекти в основната мрежа, свързани с въвеждане на нови технологии и иновации (Единна Европейска система от ново поколение за ръководство на въздушното пространство (SESAR), Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS) и др.).

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

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

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

Фиг. № 3



През територията на Република България преминават:

коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски” с основни трасета:

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

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

Фиг. № 4



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

- ✓ Железопътно направление **София – сръбска граница**;
- ✓ Железопътно направление **София – македонска граница**.

Хоризонтални приоритети, допустими за финансиране чрез МСЕ:

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

На 01.07.2015 г. в Официалния вестник на ЕС е публикуван *Регламент (ЕС) 2015/1017 на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2015 година за Европейския фонд за стратегически инвестиции, Европейския консултантски център по инвестиционни въпроси и Европейския портал за инвестиционни проекти и за изменение на регламенти (ЕС) № 1291/2013 и (ЕС) № 1316/2013 – Европейски фонд за стратегически инвестиции*. Фондът е създаден в партньорство с Европейската инвестиционна банка. Той се основава на гаранция в размер на 16 млрд. евро от бюджета на ЕС, която е допълнена от 5 млрд. евро от ЕИБ.

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 могат да 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: Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация) (ETCS) и Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации) (GSM-R), която 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 малодетелните 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.

Внедряването на **Европейска система за управление на железопътния трафик** отново е във фокус като основен приоритет на ЕС: първо – за гарантиране на безопасност на железопътния трафик на пътници и товари чрез система за автоматично регулиране скоростта на движение на влаковете, и второ – за изпълнение на изискванията за оперативна съвместимост. Директивата за оперативна съвместимост 2008/57/ЕС и съответните технически спецификации TSI CCS Регламент (ЕС) 2016/919 дефинират специфичните технологии – ETCS и GSM-R.

В съответствие с новия Стратегически подход на ЕК за внедряване на ERTMS по основната европейска транспортна мрежа, стандартите, които задължително трябва да бъдат изпълнени, са пълно внедряване на ERTMS по „основната“ TEN-T мрежа до 2030 г. и до 2050 г. по „широкообхватната“. 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 широкообхватната 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.

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.

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

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

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

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

6. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА ДП НКЖИ

Развитието, модернизацията, поддържането и ремонта на железопътната инфраструктура е сложен и дълъг процес, който зависи както от организацията на работата, така от осигуреното финансиране. Структурата и размера на финансиране се определя посредством механизмите на държавния бюджет (средносрочната бюджетна прогноза) на Република България. Самото финансиране се определя в рамките на дългосрочен договор между държавата, представлявана от Министъра на финансите и от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията – от една страна, и ДП НКЖИ – от друга.

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 и човешки ресурс при бавна възвръщаемост на инвестициите.

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.

Разчетените нетни приходи от продажба на ДП НКЖИ за 2018 г. са **132 800 хил. лв.** и включват:

- Приходи от *инфраструктурни такси* за 2018 г. – в размер на **56 700 хил. лв.** Разчетени са на база графика за движението на влаковете 2017/2018 г., при прогнозиран лек спад в обемите на превозите спрямо 2017 г. и запазване размера на ставките за инфраструктурни такси.

- *Приходи от разпределение на тягова електрическа енергия* - Очакваните приходи за 2018 г. са в размер на **41 600 хил. лв.**

- *Приходите от други услуги* са формирани от ремонтни дейности и други услуги. Включват приходи от: ремонт и услуги на външни фирми, предоставени на превозвачите

съоръжения, дезинфекционни станции, кантарни участъци, метрологични лаборатории и други дейности. За 2018 г. разчетените приходи от други услуги са в размер на **10 600 хил. лв.**

• **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 2018 г. са разчетени **13 600 хил. лв.** от „Други приходи”.

• **Приходи от печалба от продажба на нетекущи активи** – За 2018 г. разчетът е в размер на **10 300 хил. лв.** Планирани са приходи от продажба на недвижими имоти.

Съгласно ПМС № 332 от 22 декември 2017 г. за изпълнението на държавния бюджет на Република България за 2018 г. общият размер на средствата за инвестиции и текущо поддържане на железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ е **260 000 000 лв.**

Таблица № 7

Финансиране	хил. лв.
Капиталови трансфери от централен бюджет	115 000
Субсидия от централен бюджет	145 000
Общо финансиране	260 000

ДП НКЖИ управлява и изпълнява следните инфраструктурни проекти:

- Проекти, финансирани със средства от Държавния бюджет.
- 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.

6.1 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ДЪРЖАВНИЯ БЮДЖЕТ

Индикативното разпределение на капиталовите трансфери на база планираното финансиране от Държавния бюджет е, както следва:

Таблица № 8

КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	хил. лв.
§ 5100 Основен ремонт на ДМА	56 473
Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости /проект 3/	28 639
Модернизирване на осигурителни системи и прелезни устройства (проект 4)	9 445
Модернизация и реконструкция на тягови подстанции (проект 5)	5 084
Възстановяване на проектните параметри по жп линията София – Карлово – Зимница (проект 8)	8 164
Възстановяване на проектните параметри по железопътна линия Русе - Варна (проект 11)	800
Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания (проект 20)	4 341
§ 5200 Придобиване на ДМА	58 527
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел (проект 7)	23 527
Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. - погасителна вноска, съгласно ПМС № 271/06.10.2015 г.	35 000
ВСИЧКО КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	115 000

Капиталовите трансфери за 2018 г. на ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура“ ще бъдат изразходвани в следните проекти:

➤ **ПРОЕКТ 3: „РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА ЗА ПОДДЪРЖАНЕ НА ДОСТИГНАТИТЕ СКОРОСТИ“**

Средствата предвидени за усвояване по Проект 3 са в размер на 28 639 хил. лв.

Основната задача през 2018 г. е достигане на проектната скорост в участъците, които се ремонтират. С изпълнението на обектите ще се ликвидира за достатъчно дълъг период от време възможността за даване на нови намаления на скоростта, ще се подобри комфорта при пътуване и ще се намалят разходите за текущо поддържане.

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

Проект 3 включва следните обособени позиции и видове работи:

Обект № 1: „Възстановяване на проектната скорост в междугарието Реброво – Своге, път № 2 от км 24+589 до км 32+573 с дължина 7 984 м“. Предвидените средства за 2018 г. са **7 002 хил. лв.**

Междугарието Реброво – Своге от км 24+589 (начало стрелка № 1 в гара Реброво) до км 32+573 (начало стрелка № 4 в гара Своге) е част от II-ра главна жп линия София – Мездра – Варна. Участъкът е двупътен и електрифициран и се намира в отсечката София – Мездра, която е с категория „железопътна магистрала“.

Предвиденият за ремонт участък включва железния път в междугарието Реброво – Своге път № 2 от км 24+589 до км 32+573 с дължина 7 984 м. Железният път е построен с проектни параметри за скорост на движение на влаковете 70 км/ч. Трасето е прокарано в Искърския пролом и поради това е със силно изразена лъкатушна форма – хоризонталните криви са 24 на брой и дължината им е 80% от цялата дължина на участъка. Преобладаващите радиуси на хоризонталните криви са от порядъка на 300 м. Минималният радиус е 260 метра. Железният път преминава през множество дерета и оврази и на едно място пресича коритото на река Искър, което обуславя наличието на голям брой изкуствени съоръжения – 1 мост, 3 тунела – № 5, 7 и 8, плъзгач № 5А, 35 водостока и два железопътни прелеза. В междугарието има регистрирано през 1995 г. „слабо място“ от км 30+350 до км 30+450 с дължина 100 м, което представлява скален откос охраняван през деня от кантонер.

В предложението за ремонт участък има две железопътни спирки: спирка Томпсън на км 27+623,80 и спирка Орлин на км 31+000, на които се предвижда да се изградят нови перони. Новото горно строене на железния път ще се изпълни с релси тип 60 кг/м (UIC 60) на стоманобетонни траверси СТ-6 с безподложно еластично релсово скрепление SKL-14, като безнаставов релсов път. С изпълнение на ремонта ще се запази скоростта по книжка разписание 70 км/ч, която скорост е и проектната.

Обект № 2. „Доставка на 14 371 броя стоманобетонни траверси СТ-6 за релси тип 60Е1, оборудвани със скрепителна система SKL-14 за извършване на ремонт в междугарие Реброво-Своге текущ път № 2 и 2-ри и 3-ти коловози в гара Своге“. Обектът е преходен 2017-2018 г. Предвидените средства за 2018 г. са **1 170 хил. лв.**

Предварително напрегнатите стоманобетонни траверси са част от горното строене на железния път, които служат за поемане на натоварването от подвижния състав от релсите и го предават върху баластовата призма.

ДП НКЖИ е сключила рамково споразумение № 5476 от 04.08.2016 г. с „Български бетонни елементи“ ООД гр. Свищов с предмет „Доставка на стоманобетонни траверси СТ-6 за релси тип 49Е1 и за релси тип 60Е1“.

Обект № 3 „Механизирано подновяване на железния път на 2-ри коловоз с дължина 847 м, 3-ти коловоз с дължина 850 м, стрелки №№ 2, 4, 6, 8, 10, 12, 1, 5 и 7, между стрелки № 6 и № 8 с дължина 7,78 м както и между стрелки № 1 и № 5 с дължина 4,42 м в района на гара Лакатник, по II-ра жп линия“. Преходен 2018-2019 г. Предвидените средства са **50 хил. лв.**

Ще се поднови горното строене на двата текущи пътя: път № 1 (3-ти приемно-отправен коловоз), път № 2 (2-ри приемно-отправен коловоз) и парчетата железен път от есовите връзки между стрелки с №№ 2 и 4, 6 и 8 и 5 и 1. Общата дължина на железния път подлежащ на подмяна е 1 740 м. Проектната скорост по текущите пътища е 70 км/ч. Поради влошено техническо състояние е дадено постоянно намаление от 50 км/ч по текущ път № 2 от км 48+950 до км 50+000 с дължина 1050 м.

След ремонта ще се премахне постоянното намаление по текущ път № 2. Подновяването на горното строене на текущ път № 1 ще предотврати намаляването на скоростта на движение на влаковете по него поради влошаване на техническото му състояние.

Обект № 4 „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Змейово – Стара Загора от км 239+400 до км 252+325 с обща дължина 12 925 м по IV-та жп линия“, преходен 2016, 2017 и 2018 г. Преходен 2017-2018 година. Предвидените средства са в размер на **7 221 хил. лв.**

Железопътната линия в участъка пресича Средна гора и по тази причина в по-голямата част от трасето преобладават големи наклони на нивелетата на железния път, достигащи до 25 % и криви с малки радиуси по-малки от 300 м. Поради трудните теренни условия при изграждането на железопътната линия на много места няма банкети и берми. Канавките в изкопите непрекъснато се запълват със свлечената земно-скална маса, което възпрепятства отводняването и води до закалване на баластовата призма.

Интензивното движение на влаковете в междугарието, както и трудно достъпните места (на много места достъп до железния път е единствено с релсови самоходни специализирани машини) ограничават възможностите за извършване дейностите по текущото поддържане. Междуремонтните срокове са просрочени отдавна. За последен път в междугарието е извършено подновяване през 1983 г., а среден ремонт е извършван през 1992 г.

Скоростта по книжка разписание е 55 км/ч, а проектната скорост е 65 км/ч. Съществува едно постоянно намаление на скоростта от 40 км/ч от км 240+400 до км 246+500 с дължина 6100 метра (47% от дължината на междугарието), дадено поради лошо състояние на железния път.

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

Целта на строително-ремонтните работи е:

- постигане на нова проектна скорост от 75 км/ч, при съществуваща 65 км/ч;
- намаляване на времепътуването с 6 минути и 15 секунди (6,26 минути), от 16 минути и 35 секунди (16,60 минути) на 10 минути и 20 секунди (10,34 минути). Времепътуването при 65 км/ч е 11 минути и 56 секунди (11,93 минути);
- премахване на намалена скорост по книжка-разписание от 55 км/ч и постоянно намаление от 40 км/ч на дължина от 6100 м (47% от дължината на междугарието);
- постигане на висока сигурност на влаковото движение и осигуряване на условия за безопасна експлоатационна работа,
- подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция, понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията и осигуряване на по-добър комфорт и сигурност на пътуване с изграждането на безнаставов релсов път.

Обект № 5 „Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Тулово-Змейово от км 226+379 /НС 2 гара Тулово/ до км 238+700 /НС 1 гара Змейово/ с обща дължина 12 321 м по IV-та главна жп линия Русе – Подкова с релси тип 60“. Предвидените средства за финансиране са **11 997 хил. лв. с ДДС.**

Междугарието Тулово-Змейово е с релси тип 49 и смесена траверсова скара (преобладаващо дървени траверси и Ст 4). В междугарието има 27 бр. криви, като 15 от тях са с радиус 275 м. Железният път в междугарието е в такова състояние, че е невъзможно със силите на текущото поддържане да се поддържат техническите му параметри в съответствие с нормативните документи и да се гарантира сигурността на влаковото движение. Баластовата призма е силно замърсена (над 50%), което сериозно влошава еластичността на релсо-траверсовата скара. Релсите във всички криви са с износване на външната релса и вълнообразно износване на вътрешната. Състоянието на траверсите е лошо, като има много негодни дървени и стоманобетонни траверси СТ 4 и компрометирано скрепление.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката

С изпълнението на ремонта на железния път в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като се осигурява:

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация.
- Скоростни условия, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете. Завишаване на скоростите от намалени до проектни.
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа. Повишаване на пропускателната способност в междугарието.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти. Намаляване на шум от новоизграждения безнаставов релсов път.
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция.
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.
- Ще се премахнат постоянните намаления от км 225+780 до км 226+462 и от км 234+700 до км 236+600 с общ фронт от 2582 м и скорост 40 км/ч.

Обект № 6: „Изграждане укрепителни съоръжения на левия откос на железния път, в отсечката от км 5+650 до км 6+140 с дължина 490 м на междугарието Захарна фабрика - Горна баня по V-та жп линия“. Предвидените средства са в размер на **1 199 хил. лв.**

В железопътния участък от км 5+650 до км 6+140 в междугарието Захарна фабрика-Горна баня, вследствие обилните валежи левият откос на изкопа на железния път с височина около 6 м се свлича периодично и нарушава габарита на V-та жп линия в този участък. Състоянието на откоса на изкопа се определя като изключително критично и е предпоставка за развитие на процеси, застрашаващи безопасността на движението, включително и пълно прекъсване експлоатацията на V-та жп линия.

Проектната скорост на движение на подвижния състав в междугарието Захарна фабрика-Горна баня е 95 км/ч, скоростта по книжка разписание е 95 км/ч, а в настоящия момент в участъка от км. 5+500 до км. 6+200 скоростта на движение на возилата е ограничена на 25 км/ч.

Железопътна секция София продължава постоянно да извършва почистване на свличащите се земни маси, но не успява да гарантира напълно скоростта от 25 км/ч в тази отсечка. Ако не се извършат веднага трайни укрепителни мероприятия в участъка ще се наложи скоростта да се намали на 5 км/ч, което ще доведе до нарушаване на графика на движение на влаковете.

Създадите се обстоятелства застрашават сигурността на движението на влаковете по V-та железопътна линия и създават опасност от нейното трайно прекъсване.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката

С изпълнението на поръчката в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт на железния път и съоръженията към него, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като се осигурява:

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- Скоростни условия, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете.
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.

➤ ПРОЕКТ 4: „МОДЕРНИЗИРАНЕ НА ОСИГУРИТЕЛНИ СИСТЕМИ И ПРЕЛЕЗНИ УСТРОЙСТВА“

Средствата предвидени за усвояване по Проект 4 са в размер на 9 445 хил. лв.

Обект № 1 „Пресъоръжаване на ръчни бариери с автоматични прелезни устройства. Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства по обособени позиции“. Обектът е преходен 2016-2018 г. Предвидените средства са в размер на **420 хил. лв.**

Обектът предвижда проектиране, изграждане и пресъоръжаване на 20 бр. прелеза. За охраната на прелезите на междугарие, съоръжени с ръчни бариери, управлявани от прелезопазач се разчита единствено на субективния фактор. Подава се разпореждане от дежурния ръководител движение в една от съседните гари към прелезопазача за своевременно затваряне на прелеза преди изпращане на влака, като време, през което прелезът е затворен е твърде голямо. Като резултат се обостря търпението на водачите на пътни превозни средства и често се стига до конфликти. Статистиката показва, че произшествията с най-много смъртни случаи са станали на такива прелези.

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

Тези неблагоприятни ситуации, с критично ниво на риск могат да бъдат избегнати с реализирането на обекта, както и с изпълнението на програмата за модернизация на процеса на управление на железопътния трафик.

*Обект № 2: „Инженеринг реконструкция и модернизация на телефонна кабелна мрежа и апаратура в ДП НКЖИ по обособени позиции в участък Червен бряг – Левски, жп участък Левски – Горна Оряховица, Бутово – Недан, Горна Оряховица – Бяла“. Обектът е преходен 2015-2018 г. Предвидените средства са в размер на **150 хил. лв.***

Поради многобройните кражби и с цел да се избегне скъпото възстановяване на медни кабели се налага полагането на оптичен кабел. С изпълнението на обекта ще се осигурят качествено нови телекомуникационни връзки и осигурително оборудване в съответствие с най-новите тенденции в развитието на телекомуникационната и осигурителна техника. С изграждането на оптична преносна среда ще се подготви бъдещо въвеждане в действие на GSM-R. Обектът има за цел да осигури всички необходими по наредби и правилници телекомуникационни връзки и подsigури работата на системите за осигурителна техника, използвайки модерните съвременни достижения и тенденции в развитието на телекомуникационната техника и оптичните кабелни технологии. Ще се постигне гарантирано качество на телекомуникационните връзки, както и изключително висока надеждност на тяхната работа.

*Обект № 3. „Рехабилитация на съоръженията на осигурителната техника в жп участък Златица – Карлово, свързана с подмяна релсови вериги с броячи на оси в гарите Златица, Пирдоп, Христо Даново и Сопот; подмяна пулт-табла, токозахранващи стативи и преустройство на схеми за управление на входни сигнали във всички гари от участъка; пресъоръжаване на 7 бр. АПУ и съоръжаване на 5 бр. междугария с автоматични блокировки без проходни сигнали с броячи на оси“. Обектът е преходен 2016-2018г. Предвидените средства са в размер на **340 хил. лв.***

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

*Обект № 4: „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в ДП НКЖИ в участъка Горна Оряховица-Каспичан и участък Радомир-Благоевград“. Обектът е преходен 2016-2018 г. Предвидените средства са в размер на **3 961 хил.лв.***

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

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

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

Обектът предвижда доставка, инсталиране и пускане в действие на оптичен кабел с капацитет 36 едномодови оптични влакна, монтиран на стълбовете на контактната мрежа, както и изграждане на цифрова система за пренос SDH, съответното мултиплексно оборудване за достъп MUX, гарови концентратори за връзки на дежурните ръководители, по

втора жп линия в участъка Горна Оряховица – Каспичан” и по V-та жп линия в участъка Радомир – Благоевград.

Обект № 5: „Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел – по обособени позиции“ – Преходен 2018-2020 г. Предвидените средства са в размер на **1 320 хил. лв.**

Гара Синдел разпределителна се намира на II-ра и на III-та жп линия, в двупътен участък, електрифициран за тягов състав на променлив ток – 25kV/50Hz. Тя е съоръжена с маршрутно-релейна централизация тип WSSB. Гара Синдел е с интензивна влакова и маневрена дейност, с шест направления и е начална гара за товарни и пътнически влакове. В съществуващата МРЦ са включени осем приемно-отправни коловоза, три отправни коловоза, страна гара Разделна 46 бр. стрелки и 2 вагоноизхвъргачки. Сигнализацията е тип БДЖ (обикновена), с немска оптика. Междугарията с гара Провадия, гара Разделна, гара Юнак се осигуряват с получавтоматична блокировка, работеща по оптичен кабел, като в междугарията Синдел-Разделна и Синдел-Провадия има специализация на движението. С гара Разделна по път № 3 – с полуавтоматична блокировка работеща по оптичен кабел. С гара Варна Фериботна движението се осигурява по телефонен способ.

Маршрутно-релейната централизация тип WSSB1 в гара Синдел е монтирана 1966 г. Същата е амортизирана с изтекъл срок на експлоатация, като липсват резервни части, а поддръжката е трудоемка и не може да бъде модернизирана.

С изпълнението на проекта: „Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел“ ще се постигне:

- Гарантиране на високо ниво на безопасност на влаковото и маневрено движение в участъка чрез съвременните технически средства на осигурителната техника и свеждане до минимум на влиянието на субективния фактор.
- Достигане на максимална пропускателна способност съобразно ограниченията на скоростта по железен път в участъците.
- Създаване на условия за високо ниво на работоспособност на осигурителната техника и бързо отстраняване на възникнали повреди.
- Съкращаване на времето за обслужване и профилактика на съоръженията и количеството на персонала, пряко ангажиран с поддържането на системата на ОТ.
- С предвидена възможност за създаване на интерфейси в маршрутно-компютърната централизация, позволяваща бъдещо надграждане на диспечерско управление от единен диспечерски център за управление на движението на влаковете за участъка се очаква да се постигне ефективно управление на трафика на движение на влаковете и допълнително редуциране на експлоатационния персонал в участъка.

Обект № 6: „Инженеринг на ОТ в гарите Ботев, Калофер, Тъжа, Сахране, Дунавци, Черганово – подмяна на релсовите вериги със система броячи на оси – по обособени позиции“ – Преходен обект 2018-2019 г. Предвидените средства са в размер на **1 010 хил. лв.**

Железопътните гари Ботев, Калофер, Тъжа, Сахране, Дунавци и Черганово се намират на III-та главна жп линия, в еднопътен участък, електрифициран за тягов състав на променлив ток – 25kV/50Hz. В момента гарите са съоръжени с маршрутно-релейни централизации тип Н68. За контрол на пътните и стрелковите участъци се използват импулсни релсови вериги 25 Hz.

За да се избегне множеството повреди, амортизацията на механичните части и липсата на резервна апаратура е необходимо съществуващите релсови вериги да бъдат заменени с нова система пътни датчици - броячи на оси за установяване на заетост/свободност на пътните и стрелкови участъци по текущите пътища, прилежащите коловози и изключените от действие в момента участъци приближение.

С изпълнението на проекта се цели:

- Гарантиране на високо ниво на безопасност на влаковото и маневрено движение в участъка чрез съвременните технически средства на осигурителната техника (ОТ) и свеждане до минимум на влиянието на субективния фактор.
- Достигане на максимална пропускателна способност съобразно ограниченията на скоростта по железен път в участъците.
- Създаване на условия за високо ниво на работоспособност на осигурителната техника и бързо отстраняване на възникнали повреди.
- Съкращаване на времето за обслужване и профилактика на съоръженията и количеството на персонала, пряко ангажиран с поддържането на системата на ОТ.

Обект № 7: „Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства“ – по обособени позиции. Обектът е преходен 2018-2020 г. Предвидените средства са в размер на **50 хил. лв.**

Обектът предвижда проектиране, изграждане и пресъоръжаване на 20 бр. прелеза. За охраната на прелезите на междугарие, съоръжени с ръчни бариери, управлявани от прелезопазач се разчита единствено на субективния фактор. Статистиката показва, че произшествията с най-много смъртни случаи са станали на такива прелези. Разходите за охрана на тези прелези са по-големи от разходите за прелезите, съоръжени с автоматични прелезни устройства.

Обект № 8: „Изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Горна Оряховица“. Обектът е преходен 2018-2021 г. Предвидените средства са в размер на **50 хил. лв.**

Изпълнението на обекта включва проектиране, доставка и изграждане на съвременна маршрутно-компютърна централизация в комплект със система за броене на оси и система за осигуряване движението на влаковете в прилежащите междугария – автоматична блокировка без проходни сигнали, с броячи на оси.

Основните цели, които трябва да се постигнат с изпълнението на поръчката са както следва:

- Доставената апаратура за системата маршрутно-компютърна централизация трябва да бъде така проектирана, че в бъдеще безпроблемно към нея да може да се надгради диспечерско управление от единен диспечерски център за управление на движението на влаковете.
- Чрез технически средства ще се повиши нивото на безопасност на влаковото и маневреното движение в гарата.
- Апаратурата на ОТ – маршрутно-компютърна централизация да бъде проектирана, произведена и доставена за инсталиране в гарата да съответства на последните изисквания на нормативните документи.
- Достигане на максимална пропускателна способност съобразно ограниченията на скоростта по железен път в участъците.
- Да бъдат сведени до възможния минимум условията за кражби и посегателства върху апаратурата и съоръженията на МКЦ.
- Да се създадат условия за гарантиране на висока работоспособност на осигурителната техника чрез оптимизиране на апаратурата и за бързо отстраняване на възникнали повреди.
- Да се създадат предпоставки за оптимизиране и намаляване времето, необходимо за обслужване и профилактика на съоръженията и за намаляване броя на поддържащия персонал.

- Да се осигурят безопасни и здравословни условия на труд на персонала, така че да се гарантира надеждната и безопасна работа на устройствата при минимални разходи на материали, труд и финансови средства.

Обект № 9: „Изграждане на оптична кабелна мрежа в участъка София – Карлово – Пловдив – по обособени позиции“ Обектът е преходен 2018-2020 г. Предвидените средства са в размер на **20 хил. лв.**

Съществуващата телекомуникационна мрежа на ДП НКЖИ се базира на медни магистрални съобщителни кабели, които са с понижени параметри и множество повреди. В експлоатация са от над 40 години и реално са на границата на техният експлоатационен ресурс. Същите са без никакви възможности и капацитет за предоставяне на съвременни телекомуникационни услуги. Обектът предвижда рехабилитация на контактната мрежа в участъка. В частта оптична кабелна мрежа обектът включва инсталиране на 210 км оптичен кабел с 48 бр. оптични влакна въздушно на стълбовете на контактната мрежа; изграждане на отклонения до всички прелези, помещения на ОТ, подрайони, подстанции и др. характерни точки; изграждане на структурно окабеляване в гарите; ремонт на помещения за осигуряване на бъдещо инсталиране на апаратури; измервателна техника и уреди за ремонт и поддръжка на оптичния кабел и автомобили за екипите по поддръжка.

Обект № 10: „Изграждане на оптична кабелна мрежа в участъка София – Мездра – Червен бряг – по обособени позиции“ Обектът е преходен 2018-2020 г. Предвидените средства са в размер на **20 хил. лв.**

Съществуващата телекомуникационна мрежа на ДП НКЖИ се базира на медни магистрални съобщителни кабели, които са с понижени параметри и множество повреди. Описание на обекта в частта Оптична кабелна мрежа – включва инсталиране на 141 км оптичен кабел с 48 бр. оптични влакна въздушно на стълбовете на контактната мрежа; изграждане на отклонения до всички прелези, помещения на ОТ, подрайони, подстанции и др. характерни точки; изграждане на структурно окабеляване в гарите; ремонт на помещения за осигуряване на бъдещо инсталиране на апаратури; измервателна техника и уреди за ремонт и поддръжка на оптичния кабел и автомобили за екипите по поддръжка.

Описание на обекта в частта Енергетика – преустройство на стълбовната линия на контактната мрежа в съответствие с „Техническата спецификация“ (ТС-ЖИ 007-2006) и техническите изисквания при изпълнение на СМР за ремонт на контактната мрежа във всички закрити гари. Целта е отпадане на всички гъвкави напречници по бившите гари, изграждане на нова единична стълбовна линия за път 1 и 2; боядисване на всички железорешетъчни стълбове в участъка; основен ремонт и подмяна на всички секционни постове в участъка.

Обект № 11: „Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София – Карлово – по обособени позиции“. Обектът е преходен 2018-2020 г. Предвидените средства са в размер на **20 хил. лв.**

С изграждането на диспечерска централизация в участъка София – Карлово ще се създаде възможност гарите да се управляват от единен диспечерски център в Централна гара София, с което ще се повиши пропускателната способност в цитирания участък. Успешното изпълнение на обекта ще доведе до намаляване на експлоатационен персонал на Поделение УДВК.

Обект № 12: „Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София – Мездра – по обособени позиции“. Обектът е преходен 2018-2020 г. Предвидените средства са в размер на **20 хил. лв.**

С изграждането на диспечерска централизация в участъка София – Мездра ще се създаде възможност гарите в участъка да се управляват от единен диспечерски център в Централна гара София, с което ще се повиши пропускателната способност в цитирания

участък. Предвижда се замяна на съществуващите релсови токови вериги в гарите по текущите пътища със системи за броене на оси. Успешното изпълнение на обекта ще доведе до намаляване на експлоатационен персонал на Поделение УДВК.

Обект № 13: „Инженеринг на ОТ в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово, Жельо войвода по III-та главна жп линия – подмяна на релсови вериги със система броячи на оси“. Обектът е преходен 2018-2020 г. Предвидените средства са в размер на **20 хил. лв.**

Железопътните гари Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово, Жельо войвода се намират на III-та главна жп линия, в еднопътен участък, електрифициран за тягов състав на променлив ток – 25kV/50Hz.

В момента гарите са съоръжени с маршрутно-релейни централизации тип Н68. За контрол на пътните и стрелковите участъци се използват импулсни релсови вериги 25 Hz. За да се избегне множеството повреди, амортизацията на механичните части и липсата на резервна апаратура е необходимо съществуващите релсови вериги да бъдат заменени с нова система пътни датчици - броячи на оси за установяване на заетост / свободност на пътните и стрелкови участъци по текущите пътища, прилежащите коловози и изключените от действие в момента участъци приближение.

С изпълнението на проекта се цели:

- Гарантиране на високо ниво на безопасност на влаковото и маневрено движение в участъка чрез съвременните технически средства на осигурителната техника и свеждане до минимум на влиянието на субективния фактор.
- Достигане на максимална пропускателна способност съобразно ограниченията на скоростта по железен път в участъците.
- Създаване на условия за високо ниво на работоспособност на осигурителната техника и бързо отстраняване на възникнали повреди.
- Съкращаване на времето за обслужване и профилактика на съоръженията и количеството на персонала, пряко ангажиран с поддържането на системата на ОТ.

Обект № 14. „Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове – по обособени позиции. Обектът е преходен 2018-2019 г. Предвидените средства са в размер на **200 хил. лв.**

Трафопостовите са предназначени да преобразуват и осигуряват нормално електрозахранване на съоръженията на железопътната инфраструктура, операторите превозвачи, както и на други спомагателни съоръжения. В процеса на експлоатация сградите на трансформаторните постове (ТП), трафомашините и съответната апаратура са подложени на различни влияния (атмосферни влияния и пренапрежения, токове на къси съединения, токово претоварване), кражби на електроапаратура осигуряваща нормалната им защита и работа. Това налага периодично частична или пълна модернизация на съоръженията в ТП или подмяна на съществуващите ТП с нов тип бетонен комплектен трансформаторен пост, или с мачтов ТП.

Обект № 15. „Проектиране и изграждане на мълниезащитни и заземителни инсталации на сгради“. Предвидените средства са в размер на **240 хил. лв.**

В много от сградите, в които се намират съоръжения на осигурителна техника, телекомуникации, ел. снабдяване и енергиен контрол, мълниезащитната и заземителната инсталация не са в необходимите норми или липсват такива. С внедряване на нова и модерна електронна апаратура е необходимо в някои от гарите и сградите, в които се монтира апаратурата, да се изгради нова мълниезащитна и заземителна инсталация, поради това, че производителят на електронна апаратура не дава гаранция за повреди причинени от мълнии, където мълниезащитната и заземителната инсталация не са съгласно изискванията.

*Обект № 16. „Възстановяване на проектни параметри на токозахранващи устройства на ОТ и ТК чрез подмяна на амортизираните токоизправители и акумулаторни батерии (ТИ и АБ). Предвидените средства са в размер на **600 хил. лв.***

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

*Обект № 17. „Модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС, в седем броя гари, чрез доставка и инсталиране на: кабели и кабелна арматура; стрелкови обръщателни апарати; стрелкови гарнитури; система за броене на оси; светофори; токозахранващи стативи; кабелни шкафове и разпределителни кутии; апаратура за микрокомпютърна визуализация; контейнери за апаратура; елементи за отопление на стрелки; системи за видеонаблюдение на гари. Предвидените средства са в размер на **860 хил. лв.***

Системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване са едни от най-важните елементи в осигуряването на безопасността на движението на влаковете. Осигуряването на непрекъсната им 24-часова работа е задължително и се извършва от служители на Поделение СиТ. Голяма част от системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване са морално остарели и се нуждаят от рехабилитация и модернизация. Основно това са електромеханични централизации и релейни уредби за ключови зависимости и телекомуникационни кабелни линии с влошени параметри. В инвестиционната програма на поделението, с цел рехабилитация и модернизация на системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване са включени за изпълнение по стопански начин в периода 2018-2021 г. няколко обекти. Изпълнението на поръчката ще гарантира доставките, а при някои от позициите и монтажът на основните съоръжения, устройства и апаратура за изграждане на релейни централизации в гарите Бов, Своге, Червен бряг, Плевен, Дралфа, Раднево и Любеново предавателна, при което ще се заменят остарели системи за осигуряване влаковото движение със съвременни, по-надеждни такива, както и доставката на основните елементи, необходими за инсталирането на оптичен кабел за участъците Волюяк – Разменна, Филипово – Труд и Разделна – Девня.

*Обект № 18. „Проектиране и изграждане на ново електрозахранване в жп гара Караджалово“. Предвидените средства са в размер на **144 хил. лв.***

Електрозахранването на жп гара Караджалово е монофазно с предоставена мощност 15kW. Поради тази причина голяма част от монтираните в гарата трифазни съоръжения (климатици за чакалня и служебни помещения, платформа за лица с намалена подвижност и др.) не работят, а друга част от съоръженията са запазени монофазно от градска и контактна мрежи, но с намалени мощности. Това прави съществуващото захранване неефективно и води до ненормална и затруднена експлоатационна дейност в гарата, с предпоставки за аварии по съоръженията, лош микроклимат и невъзможност за ползване на съоръженията за трудно подвижни лица.

За нормална експлоатация е необходимо да се изгради ново електрозахранване с предоставена мощност 90 kW, към електроразпределителната мрежа на ЕВН, за което трябва ДП НКЖИ да проектира, изгради и въведе в експлоатация кабелна линия ниско напрежение от трансформаторен пост собственост на ЕВН до главното разпределително табло на обекта с необходимата комутационна апаратура.

➤ ПРОЕКТ 5: „МОДЕРНИЗАЦИЯ И РЕКОНСТРУКЦИЯ НА ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ“

Средствата предвидени за проект 5 за 2018 г. са в размер на 5 084 хил. лв.

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

За повишаване надеждността и качеството на захранващото напрежение е необходима модернизация на тяговите подстанции. Обектите за 2018 г. включват следните подстанции:

Обект № 1: „Модернизация и реконструкция на тягова подстанция Бов“. Предвидените средства са в размер на **373 хил. лв.**

Тяговата подстанция е с открити разпределителни уредби 25 kV и 110 kV и с постоянен оперативен персонал. Модернизацията предвижда подмяна на амортизираните съоръжения с нови от последно поколение; ремонт на тяговите трансформатори, както и изграждане на система за телеуправление, чрез която съоръженията на няколко подстанции ще се управляват от един дежурен енергодиспечер.

Обект № 2: „Модернизация и рехабилитация на разпределителна уредба 27,5 kV на тягова подстанция Пирдоп, с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA“. Обектът е преходен от 2017 г. Предвидените средства са в размер на **685 хил. лв.**

Обектът предвижда ремонт на съществуващата сграда; подмяна на амортизираните масло напълнени съоръжения с въздушно изолирана комплексна разпределителна уредба; подмяна на релейните защиты; подмяна на вторичната комутация на страна 110 kV, без подмяна на съоръженията (поради това, че са с неизчерпан експлоатационен ресурс), ремонт на тяговите трансформатори, както и изграждане на нова командна зала. След модернизацията тяговата подстанция ще е без постоянен оперативен персонал.

Обект № 3: „Модернизация и рехабилитация на тягова подстанция Величково и гарови разединители в гары Величково, Юнак и Синдел с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA“. Обектът е преходен 2017-2018 г. Предвидените средства са в размер на **1 238 хил. лв.**

Обектът предвижда събаряне на съществуващата нефункционална и прекалено голяма сграда, изграждане на нова сграда в която да се разположи комплексната разпределителна уредба 25 kV, подмяна на съоръженията 110 kV, изграждане на система за телеуправление, както и подмяната амортизираните ръчни гарови разединители с нови – моторни.

Обект № 4: „Модернизация и реконструкция на тягова подстанция Провадия и гарово секционирание в гара Провадия с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA“. Обектът е преходен 2017-2018 г. Предвидените средства са в размер на **2 448 хил. лв.**

Проектът предвижда разрушаване на съществуващата рискова сграда и изграждане на нова сграда в която ще се разположи комплексната разпределителна уредба; подмяна на всички съоръжения; изграждане на динамична компенсация на реактивната паразитна енергия; ремонт на тяговите трансформатори.

Обект № 5. „Ремонт на тягови трансформатори“. Предвидените средства са в размер на **240 хил. лв.**

Обект № 6. „Модернизация на тягови подстанции (ТПС) – Варна. Предвидените средства са в размер на **100 хил. лв.**

С реализирането на тези обекти ще се постигне:

- Централизирано управление на съоръженията за тягово енергоснабдяване от енергодиспечерите и подобряване оперативността при експлоатация им от съответните енергодиспечерски участъци.

- Повишаване надеждността на захранване на контактната мрежа, респективно електрическият подвижен състав и осигуряване нормално по ниво напрежение в контактната мрежа, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 50163.

- Постигане на оперативна съвместимост с Трансевропейската железопътна система в съответствие с изискванията на Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на ЕС.

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

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

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

➤ **ПРОЕКТ 7: „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат-Синдел“**

Средствата предвидени за Проект 7 за 2018 г. са в размер на 23 527 хил. лв., като са разпределени в следните обекти:

Обект № 1 „Жп тунел № 1 в участъка Лозарево – Прилеп от км 18+663 до км 23+108“. Обектът е преходен от 2013 г. Предвидените средства са в размер на **330 хил. лв.**

Строителните работи по изграждане на тунелната конструкция са преустановени. С цел контрол на състоянието на тунелната конструкция за 2018 г. са предвидени геодезически измервания в жп Тунел № 1, с които се цели гарантиране сигурността и наблюдаване за евентуални деформации и преодоляване на последствията от тях. Плануваните измервания са два пъти месечно. В рамките на авторския надзор и на основание данните от измерванията, в ДП НКЖИ се внася доклад за техническото състояние на тунелната конструкция.

Обект № 2. „Извършване на СМР за отстраняване на забележки от Решение № 3-3/2014 година на МОСВ по одобрен доклад за ОВОС за инвестиционно предложение Карнобат-Синдел“. Обектът е преходен. Предвидените средства са в размер на **618 хил. лв.**

Възниква необходимост от изпълнение на обекта поради задължителния характер на забележките за отстраняване, произлезли от Решение № 3-3/2014 г. на МОСВ по одобрен Доклад за оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Изграждане на части от обект: Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат – Синдел“. Обектът е предвиден като преходен до отстраняване на забележките записани в Решението.

Обект № 3. „Ремонт на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в участъка Люляково – Дъскотна от км 47+251 до км 57+668 с дължина 10 417 м по III-та главна жп линия“. Обектът е преходен 2017-2018 г. Предвидените средства са в размер на **6 841 хил. лв.**

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

Ефект от изпълнението на обекта:

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

*Обект № 4: „Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп. Прилеп – РП Ведрово от км 29+600 до км 34+809 с дължина 5209 м“. Обектът е преходен 2017-2018 година. Предвидените средства са в размер на **10 901 хил. лв.***

Необходимостта от изпълнение на обекта възниква от нуждата за увеличаване на пропускателната способност и капацитет на железопътната инфраструктура в участъка Карнобат – Синдел. Ще се подобри комфорта на пътуване на пътниците и намали времепътуването. С удвояването на участъка ще се повиши оценката за развитието на железопътната инфраструктура.

*Обект № 5. „Преустройство на коловозно развитие на гара Синдел Разпределителна“. Предвидените средства са в размер на **3 537 хил. лв.***

Необходимостта от реализация на обекта възниква от нуждата от подобряване на експлоатационните характеристики на коловозното развитие на гара Синдел Разпределителна, усъвършенстване на системите за осигурителната техника и телекомуникации, както и намаление на времето за извършване на маневрена дейност в гарата.

Маршрутно-релейна централизация тип WSSB – GS I на гара Синдел разпределителна е въведена в експлоатация на 08.03.1966 г. като вследствие дългогодишната работа в агресивна (киселинна) среда експлоатационният ѝ живот е съкратен многократно. МРЦ управлява и контролира 46 бр. електрически стрелкови обръщателни апарати, от които 21 бр. тип СОА1 и 26 бр. тип СОА 3; 53 бр. релсови токови вериги, от които 44 бр. постоянно-токови и 9 бр. фазочувствителни; 32 бр. светофори по БДЖ сигнализация с немска оптика. Кабелната мрежа е изградена с над 70% маслени кабели, които периодично аварират. Гара Синдел обслужва Подрайон по контактна мрежа, Вагоно-ремонтен цех, локомотивно депо и индустриален клон на Главно управление държавен резерв.

С цел намаляване на експлоатационните разходи на ДП НКЖИ и повишаване на безопасността на движението на влаковете, комисия назначена от Генералния директор на ДП НКЖИ е взела решение да се съоръжи гара Синдел със съвременна маршрутно-компютърна централизация с маршрутизирани маневри при следната оптимизация на коловозното развитие на гарата:

- коловози №№ от 1 до 9 – 8 бр. да останат приемно-отправни (без коловоз № 6);
- коловози №№ от 10 до 12 – 3 бр. отправни страна гара Разделна и Варна фериботна;
- да останат 32 бр. централизирани стрелки и две вагоноизхвъргачки;

➤ прелез на км 121+400, съоръжен с ръчни бариери между предупредителен и входен сигнал на гарата страна Юнак да се пресъоръжи с автоматична бариера и да се постави в обвързка с МКЦ;

➤ закриване на Разделен пост № 4;

➤ реализиране на обезличено движение по текущите пътища на двойната жп линия и движението на влаковете със съседните гари по всичките седем текущи пътища да се осигурява чрез полуавтоматична блокировка.

Основните цели, които ще се постигнат чрез изпълнението на обекта, са:

- Гарантиране на високо ниво на безопасност на влаковото и маневрено движение в участъка чрез съвременните технически средства на осигурителната техника и свеждане до минимум на влиянието на субективния фактор.

- Достигане на максимална пропускателна способност съобразно ограниченията на скоростта по железен път в участъците.

- Създаване на условия за високо ниво на работоспособност на осигурителната техника и бързо отстраняване на възникнали повреди.

- Намаляване на експлоатационния персонал на Поделение УДВК с 10 души (пет броя постови стрелочника и пет броя прелезопазачи).

Обект № 6. „Актуализация на прединвестиционно проучване и изработване на инвестиционен работен проект за проект „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат-Синдел“. Предвидените средства са в размер на **1 300 хил. лв.**

Линията Карнобат – Синдел заема изключително важно място в стратегията за развитие на железопътния транспорт на Република България. Същата е включена в широкообхватната ТЕН-Т мрежа на Европейския съюз. Наблюдава се увеличение на товарния трафик по нея, което налага необходимостта от актуализация на прединвестиционното проучване на жп линията Карнобат – Синдел. След актуализацията на проекта ще се пристъпи към същинското строителство, включващо рехабилитация на съществуващи и удвояване на нови жп участъци от жп линията Карнобат – Синдел.

➤ ПРОЕКТ 8: „ВЪЗСТАНОВЯНЕ НА ПРОЕКТНИ ПАРАМЕТРИ НА ЖП ЛИНИЯТА СОФИЯ – КАРЛОВО – ЗИМНИЦА“

Средствата предвидени за усвояване по Проект 8 са в размер на 8 164 хил. лв.

Обект № 1. „Рехабилитация на жп изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в гарите Пирдоп, Стряма и Клисура“. Проектът е преходен 2017-2018 г. Предвидените средства са в размер на **1 475 хил. лв.**

По време на извършените рехабилитации на железния път в междугарията Пирдоп-Антон (2014-2015 г.), Клисура-Христо Даново (2015-2016 г.) и Стряма-Клисура (2016 г.), гарите Пирдоп, Стряма и Клисура не попаднаха в зоните на ремонт поради ограничената времева и финансова рамка, както и от необходимостта от осигуряване на пропускателен капацитет на железопътната инфраструктура по III-та жп линия.

С изпълнението на обекта ще се подобрят техническите характеристики на железопътната инфраструктура в гарите и маневрената дейност.

Обект № 2. „Рехабилитация на жп изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица-гара Стряма от км 100+526 до км 106+341 с обща дължина 5815 м“. Предвидените средства са в размер на **5 057 хил. лв.**

В междугарието Копривщица-Стряма е изграден най-дългия железопътен тунел в Република България – Козница, на който от изграждането му са извършвани само текущи ремонти. В момента скоростта на движение на подвижния железопътен състав е 25 км/ч.

ДП НКЖИ разполага с проект по част „Железен път“ за жп линията София – Карлово, на основание на който е издадено разрешение за строеж. За 2017 г. са предвидени средства за изготвяне на проект за рехабилитация на тунела, в който да бъдат предложени иновативни решения за изпълнение на ремонтни дейности, които да изискват минимални срокове за реализация, отчитайки факта за натоварения трафик в участъка и намаления капацитет на железопътната инфраструктура като цяло.

С последващото строителство ще се премахнат предпоставките за аварии и последващо спиране на движението в участъка, ще се възстанови проектната скорост, намали времепътуването и повиши комфорта на пътуване.

Обект № 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 III-та главна жп линия“. Обектът е преходен 2017-2018 г. Предвидените средства са в размер на **1 632 хил. лв.**

В периода от 17.04.2014 г. до 18.09.2014 г. в следствие на обилните валежи са се активизирали свлачищни процеси от двете страни на железния път. В този период са регистрирани няколко свличания, като две от тях са довели до пълно прекъсване движението на влаковете за по няколко часа. В участъка има оформени 10 свлачищни зони. Скатовете са стръмни и изградени от пясъчници и аргелити с ясно изразена напуканост и ерозия на скалите. В следствие на самообрушването на скатовете, състоянието на участъка е изключително опасно с предпоставки за развитие на процеси, застрашаващи безопасността на движението, включително и пълно прекъсване на движението на влаковете.

Железопътна секция София предприема необходимите мерки за осигуряване на безопасността на движение на влаковете, като се изгребват и почистват свлечените скални маси с багер на жп ход ХИАБ 2. Скоростта на движение на влаковете е намалена от 85 км/ч на 5 км/ч от км 52+300 до км 52+500 с фронт 200 м.

Въз основа на работния проект, с който ДП НКЖИ разполага, се предвиждат мероприятия, чрез изграждането на укрепителните и предпазни съоръжения двустранно на железния път в горепосочения участък. Ще бъдат премахнати и предпоставките за възникване на жп произшествия с непредвидими последствия и ще се възстанови проектната скорост на движение на влаковете, респективно ще бъде намалено времепътуването в междугарието.

С изграждането на тези съоръжения се цели стабилизиране и укрепване на отслабените скални скатове по протежение на железния път, чрез изграждане на укрепителни и предпазни съоръжения, недопускащи свличане и падане на земно-скални маси застрашаващи сигурността на превозите. Чрез изграждането на укрепителните и предпазни съоръжения двустранно на железния път в горепосочения участък, ще бъдат премахнати и предпоставките за възникване на жп произшествия.

➤ ПРОЕКТ 11: „ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ ПРОЕКТНИТЕ ПАРАМЕТРИ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ РУСЕ-ВАРНА“

Средствата предвидени за усвояване по Проект 11 са в размер на 800 хил. лв.

Обект № 1. Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе – Варна“. Предвидените средства са в размер на **500 хил. лв.**

Реализацията на обекта възниква от необходимостта от актуализация на техническия проект за жп линията, с което ДП НКЖИ разполага.

Линията Русе – Варна е основна за товарния железопътен трафик по направлението от Турция през Румъния до страните от Централна и Западна Европа, като също е включена в „широкообхватната“ TEN-T мрежа на ЕС. Ще бъдат преработени основно проектните разработки по отношение на съоръженията на осигурителната техника, предвиждащи инсталирането на GSM-R система и изграждането на маршрутно-компютърни централизации в гарите. След завършването на строителните дейности по жп линията Русе – Варна ще се подобри трансграничната връзка с Румъния и ще се увеличат товародателите, ползващи железопътната инфраструктура.

Обект № 2. „Възстановяване на проектните параметри в гара Просторно от км 55+849 до км 56+843 с дължина 994 м по IX-та жп линия“. Предвидените средства са в размер на **300 хил. лв.**

След извършеното подновяване на железния път в междугарието Сеново-Просторно и главния коловоз в гара Просторно през 2017 г. е постигната проектната скорост в участъка. За 2018 г. се предвижда изграждането на тръбоканална мрежа в гара Просторно, което ще подпомогне подмяната на РУКЗ с модерна електрическа централизация.

Това ще доведе до премахването на двете постоянни намаления в гарата, ще се подобрят техническите характеристики на железопътната инфраструктура в гарата и маневрената дейност.

➤ ПРОЕКТ 20: „ПРЕУСТРОЙСТВО НА ВЪЗЛОВИ ЖП ГАРИ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЕВРОПЕЙСКИТЕ ИЗИСКВАНИЯ“

Средствата предвидени за усвояване по проект 20 са в размер на 4 341 хил. лв.

ДП НКЖИ, като 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.

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

За 2018 г. е предвидено изпълнението на следните обекти: „Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол“; „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Долно Езерово“ и „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Айтос“; Ремонт сграда жп гара Стамболийски и „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Септември“; „Рехабилитация приемно здание гара Шумен“; „Ремонт приемно здание жп гара Добрич“; „Ремонт приемно здание жп гара Търговище“; „Ремонт приемно здание гара Червен бряг“; „Ремонт приемно здание гара Мездра“; „Изграждане на перони от двете страни на жп линията при спирка Товарна гара Русе“; „Изграждане на сграда подрайон ЕР Каспичан“; „Реконструкция и изграждане на перон между 3 и 4 коловози гара Мътница“; „Проектиране и изграждане хале за ремонт на РСММ ремонтна работилница Шумен“; „Проектиране и изграждане пасарелка в района на гара Каспичан“ и „Ремонт техническа сграда МРЦ гара София север“.

С извършване на ремонтните работи по сградния фонд се цели постигане на:

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

➤ **ПРОЕКТ: „СЪФИНАНСИРАНЕ НА БЕНЕФИЦИЕНТА ДП НКЖИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ“ 2007-2013 г.“**

Средствата предвидени за 2018 г. са в размер на **35 000 хил. лв.**

С ПМС № 271/06.10.2015 г. (обн. В ДВ бр.78 от 09.10.2015 г.) са одобрени допълнителни плащания от централния бюджет по бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за 2015 г. за приключването на инвестиционни проекти на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ по Оперативна програма „Транспорт 2007-2013 г.“ в размер на 110 000 хил. лева. Средствата са предоставени като временна безлихвена финансова помощ, подлежаща на възстановяване.

6.2 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 и поддържане 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 устойчиво развитие на транспортния сектор в съответствие с политиките на ЕС. Основната цел, която трябва да бъде постигната в периода до 2020 г. е изграждане на устойчива транспортна система, отговаряща на икономическите, социалните и екологични потребности, която да е напълно интегрирана и конкурентоспособна.

Тенденцията 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 мобилизират резервите в производителността на транспортните системи в Европа и да се насочат към устойчиво развитие, а чрез комодалността 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 намаляване на парниковите газове с 20% до 2020 г., като за постигане на целите от съществено значение е създаването на Единно европейско транспортно пространство.

- **Повишаване на административния капацитет на предприятието.** За периода 2017-2019 г. ДП НКЖИ ще реализира обучителна програма за повишаване на административния капацитет чрез финансиране от ос 5 „Техническа помощ” на ОПТТИ 2014-2020 г.

- **Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.** Прогресът в железопътния сектор е свързан с развитие на мрежата и оптимизиране на дейностите в ДП НКЖИ. За ефективното функциониране на Управителя на инфраструктурата 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, свързани с европейската жп мрежа. Ефективният инструментариум включва 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.

6.3 СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

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

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

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

- Модернизация на железопътната линия Радомир – Кулата.

Балансирано и взаимно обвързано развитие на отделните видове транспорт

Принципите за равнопоставеност между различните видове транспорт и особено загрижеността за околната среда трябва да бъдат спазвани при инвестиране 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 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 (комодалност) и обмяна 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“ – като терминалът е отдаден на концесия през 2017 г.

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 вземане на навременни и законосъобразни решения и стремеж към постигане на оптимални резултати при осигуряване и гарантиране на инвестициите.

Железопътните линии, разположени по протежение на 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.

Решаване на проблемите на околната среда

Ключовите цели за решаване 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.
- Поощряване използването на комбиниран транспорт чрез реконструкция и строителство на нови терминали за комбиниран транспорт.
- Модернизация на железопътната инфраструктура по направленията на Трансевропейската железопътна мрежа, като стремежът е постигане на скорости до 160 км/ч за пътническите влакове и до 120 км/ч за товарните влакове по направленията: София – Пловдив; Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граници; София – Драгоман.

- 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.
- Инвестиции за нови транспортни технологии, доставки на влакове, вагони и локомотиви.
- Инвестиции за съвременни технически бази за поддържане и експлоатация на влаковете, локомотивите и вагоните в съответствие с изискванията за безопасност и сигурност в железниците.

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

- 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 следните:

- 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 трафика 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.

6.4 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

ДП НКЖИ е Бенефициент по значителен брой проекти с финансиране от Европейската комисия по различни програми и фондове.

Изпълнението на заложените цели за обновяване и ново строителство на железопътната инфраструктура през 2018 г. и на инвестиционните инфраструктурни проекти ще бъде следното:

6.4.1 ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 г.

6.4.1.1 По ПРИОРИТЕТНА ОС 1 „РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО „ОСНОВНАТА“ ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА“

➤ ПРОЕКТ „МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ СОФИЯ-ПЛОВДИВ: ЖП УЧАСТЪК ЕЛИН ПЕЛИН-КОСТЕНЕЦ“

- Индикативна стойност на инвестиционния проект – **1 301 273 600 лв. с ДДС.**
- Проектът е на стойност 1 103 323 316 без ДДС, от които допустими **1 084 999 272 лв.** и недопустими **18 324 044 лв.** платени по ОПТ 2007-2013 г.
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **0,03%.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **370 004 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **337 705 лв. без ДДС.**

Модернизацията на железопътен участък Елин Пелин – Костенец попада в обхвата на проект „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив“, която е част от направление София – Пловдив – Бургас по коридор Ориент/Източно – Средиземноморски.

С цялостното реализиране на проекта ще се реши един от най-проблемните участъци на общоевропейската железопътна мрежа в Югоизточна Европа, разположен на най-пряката връзка между Западна и Централна Европа с Близкия Изток и Азия. Ще се създаде възможност за качествена железопътна връзка на градовете Анкара, Истанбул и София с останалите страни членки на ЕС. Железопътната линия София – Пловдив е сред най-важните железопътни връзки в страната с важно регионално икономическо и стратегическо значение, като линия съединяваща едни от най-големите индустриални центрове – София с Пловдив, Бургас, Стара Загора и цялата югоизточна България. След реализирането на проекта скоростите в участъка Елин Пелин – Костенец ще бъдат 160 км/ч за пътнически влакове и 120 км/ч за товарни влакове. Модернизацията е изключително мащабна и ще бъде разделена като изпълнение на три обособени позиции:

➤ Обособена Позиция 1: Модернизация на железопътната отсечка от км 22+554 до км 42+200;

➤ Обособена Позиция 2: Модернизация на железопътната отсечка от км 42+200 до км 62+400;

➤ Обособена Позиция 3: Модернизация на железопътната отсечка от км 62+400 до км 73+598.

В обхвата на проекта влиза и изграждане на 2 тягови подстанции в жп участък София – Костенец: ТПС Казичене и ТПС Ихтиман, за които също се подготвя документацията за провеждане на открита процедура в две обособени позиции.

Подаден е формуляр за кандидатстване за финансиране по ОПТТИ 2014-2020 г., който с писмо от 22.08.2017 г. е одобрен от Управляващия орган (УО на ОПТТИ). На 31.01.2018 г. е издадено Решение на Комисията за одобрение на проекта и вече е подписан договор за безвъзмездна финансова помощ (БФП).

На 04.07.2017 г. с Решение № 48 на Генералния директор на ДП НКЖИ е открита процедура по реда на ЗОП за избор на изпълнители на строителството. Същевременно в процес на подготовка са:

- документация за провеждане на открита процедура за избор на изпълнител на строителния надзор;
- документация за провеждане на открита процедура за избор на изпълнители на авторски надзор по време на строителството;

- документация за провеждане на открита процедура за избор на изпълнител, който ще осъществява археологическо наблюдение, съгласно изискванията на чл. 161 от Закона за културното наследство;
- документация за провеждане на открита процедура за избор на изпълнител за оценка на съответствието с ТСОС.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

- Одобряване на Формуляра за кандидатстване и подписване на Договор за БФП.
- Завършване на процедурите по отчуждаване на земята, необходима за построяването на железопътен участък Елин Пелин – Костенец.
- Решения на МС за принудително отчуждаване и изплащане на обезщетения на собствениците на имотите и Издаване на Разрешение за строеж за „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец”.
- Провеждане на тръжни процедури и сключване на договори за:
 - строителен надзор, съгласно ЗУТ, по проект „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец”;
 - проектиране и строителство на две тягови подстанции: Лот 1 – проектиране и изграждане на тягова подстанция Казичене; Лот 2 – проектиране и изграждане на тягова подстанция Ихтиман;
 - изпълнение на археологически мониторинг по време на строителството на проект „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец”;
 - визуализация и публичност по проект „Модернизация на железопътната линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец”;
 - авторски надзор по време на строителството съгласно ЗУТ;
 - доставка на 4 броя високопроходими автомобили;
 - доставка на канцеларски материали и офис оборудване за нуждите на ЗПУИП „София – Пловдив”;
 - оценка на оперативната съвместимост.
- Стартиране на дейностите за :
 - „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец” – в 3 обособени позиции;
 - строителен надзор съгласно ЗУТ по проект „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец”;
 - проектиране на две тягови подстанции;
 - „Изпълнение на археологически мониторинг по време на строителството на проект „Модернизация на железопътната линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец”;
 - визуализация и публичност по проект „Модернизация на железопътната линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец”;
 - авторски надзор по време на строителството съгласно ЗУТ;
 - доставка на 4 броя високопроходими автомобили;
 - оценка на оперативната съвместимост.
- **ПРОЕКТ „РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ЛИНИЯ ПЛОВДИВ – БУРГАС – ФАЗА 2“**

Проектът е на стойност **678 092 693 лв. без ДДС**, от които допустими разходи **675 092 693 лв.** и недопустими разходи **3 000 000 лв.** платени по ОПТ 2007-2013 г.

- Индикативна стойност на проекта **810 018 562 лв. с ДДС**.
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **2,01%**.
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **13 550 032 лв. без ДДС**.
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **13 291 896 лв. без ДДС**.

Процедурата по кандидатстване за финансиране на проекта е почти финализирана и има одобрение от JASPERS. На 12.09.2017 г. е подадена Ревизия 2 на Формуляра за кандидатстване (ФК). На 20.09.2017 г. от УО на ОПТТИ 2014-2020 г. са върнати забележки и на 27.09.2017 г. е подадена по електронен път в Информационна система за управление и наблюдение на средствата от ЕС в България 2020 (ИСУН) Ревизия 3 на ФК за проекта с отстранените забележки.

Обхватът на проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ и текущ статус към 30 септември 2017 г. са, както следва:

✓ *„Изготвяне и съгласуване на идейни проекти и технически спецификации за внедряване на гарови централизации в жп участък Калояновец – Карнобат, диспечерска централизация в участъка Пловдив – Бургас и допълване на проектни разработки за оптичен кабел в участъка Пловдив – Бургас“.*

Проведена е процедура за избор на изпълнител, подписан и изпълнен успешно и в срок е Договор № 5414/30.05.2016 г. с предмет: „Изготвяне и съгласуване на идейни проекти и технически спецификации за внедряване на гарови централизации в жп участък Калояновец – Карнобат, диспечерска централизация в участъка Пловдив – Бургас и допълване на проектни разработки за оптичен кабел в участъка Пловдив – Бургас“.

✓ *„Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив – Бургас“.*

От страна на Бенефициента е подготвена документация за стартиране на открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив – Бургас“, като стартирането на процедурата се очаква до 15 октомври 2017 г.

✓ *„Изграждане на надлези/подлези за железопътната линия Пловдив – Бургас, на мястото на съществуващи прелези“.*

Изработен е Подобен устройствен план, който предстои да бъде внесен на Национален експертен съвет по устройство на територията и регионална политика (НЕСУТРП) при МРРБ за одобрение, след финализиране на дейностите по съгласуването му.

Съгласно стратегията и графика за изпълнение на проекта, Възложителят е предвидил провеждане на процедура за избор на изпълнител за „Изготвяне на технически проекти за изграждане на надлези/подлези за железопътната линия Пловдив – Бургас на мястото на съществуващи прелези“, която се предвижда да стартира в началото на 2018 г. Провеждането на процедура за избор на изпълнители по обособени позиции за изграждане на надлези се предвижда да стартира през май 2019 г.

✓ *Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос.*

Изработен е Подобен устройствен план – Парцеларен план, който е одобрен от НЕСУТРП при МРРБ и на 08.07.2016 г. е влязъл в сила. Извършва се процедура по отчуждаване на засегнатите имоти. Процедура за избор на изпълнител се предвижда да стартира през април 2018 г.

✓ *Рехабилитация на железопътен участък Скуtare – Оризово.*

На 07.11.2016 г. е подписан Договор № 5545/07.11.2016 г. с избрания изпълнител, а на 22.12.2016 г. е издадено Разрешение за строеж. Одобрен е работният проект по всички части за междугарие Белозем – Оризово и гара Белозем (етап I от изпълнението на строително-монтажните работи). На 30.08.2017 г. е предаден на Възложителя и Консултанта работният проект за междугарие Скуtare-Маноле, жп гара Маноле и междугарие Маноле-Белозем (за етап II от изпълнението на строително-монтажните работи). Извършено е авансово плащане на стойност 6 349 846 лв. без ДДС. Верифициран е Акт за междинно плащане № 1 на стойност 7 320 307 лв. без ДДС. На 28.07.2017 г. е подписан Акт образец 2а за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия и ниво на строежа за междугарие Белозем-Оризово и гара Белозем.

- Финансово изпълнение по договора към 30.09.2017 г. – **20%**.
- Физическо изпълнение по договора към 30.09.2017 г. – **18%**.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

Изпълнителят ще продължи да изпълнява предвидените по договор и съгласно одобрената работна програма дейности. В договора са предвидени две прекъсвания на влаковото движение за общо 100 дни, както следва:

- за етап I от строително-монтажните работи (междугарие Белозем-Оризово и гара Белозем) – 47 дни;
- за етап II от строително-монтажните работи (междугарие Скуtare-Маноле, в гара Маноле и в междугарие Маноле-Белозем) с продължителност – 53 дни.

✓ *Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово*

Изработен е Подробен устройствен план, който след финализиране на дейностите по съгласуването му предстои да бъде внесен на НЕСУТРП при МРРБ за одобрение. Съгласно първоначалната стратегия и график за изпълнение на проекта на 9 март 2017 г. е стартирана обществена поръчка с предмет „Изготвяне на технически проект за модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово“. С Решение № 11/20.04.2017 г. процедурата е прекратена поради забележки в становище за осъществяване мониторинг от АОП. В рамките на Възложителя ДП НКЖИ, от заявителя ЗПУИП „Пловдив – Бургас, Фаза 2“ е предадена ревизирана версия на заявителски материал за подготовка на документация за провеждане на обществена поръчка. Стартирането на следваща процедура на обществената поръчка е прекратено, поради промяна в стратегията за изпълнение на този компонент от проекта. Актуализираната стратегия предвижда дейностите по проектиране и строителство за железопътен участък Оризово – Михайлово да бъдат възложени с една обща процедура за избор на изпълнител по обособени позиции, която е в процес на подготовка.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

Стартиране на процедура за избор на изпълнител за модернизацията на жп участъка се предвижда през ноември 2017 г.

✓ *Модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой*

Изработен е Подробен устройствен план – Парцеларен план, който е одобрен от НЕСУТРП при МРРБ и на 23.12.2016 г. е влязъл в сила. Провежда се процедура по отчуждаване на засегнатите имоти.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

Провеждане на процедура за избор на изпълнител се предвижда да стартира през април 2018 г.

✓ *Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа*

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

Процедура за избор на изпълнител се предвижда да стартира през декември 2017 г.

✓ *Рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа – Церковски*

На 26.01.2017 г. е подписан Договор № 5632/26.01.2017 г. с избрания изпълнител по обособена позиция 2.

- Финансово изпълнение към 30.09.2017 г. – **9,09%**.
- Извършено е авансово плащане на стойност **378 998 лв. без ДДС**.
- Физическо изпълнение към 30.09.2017 г. – **15%**.

Консултантът за оценка на съответствието и строителен надзор е стартирал изпълнението на договора, считано от 20.03.2017 г., като на 02.06.2017 г. е издадено Разрешение за строеж. Подписан е Акт образец 2а за откриване на строителната площадка и определяне на строителна линия и ниво на строежа на 23.08.2017 г.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

Срокът за завършване на строително-монтажните работи по договора изтича на 19.01.2018 г. и след тяхното приключване следва да бъде подписан Акт образец 15 за установяване годността за приемане на строежа. Срокът за отстраняване на недостатъци е 12 месеца и започва да тече от подписване на Акт образец 15, след което ще бъде назначена Държавна приемателна комисия за установяване годността за ползване на строежа.

✓ *„Оценка на съответствието и осъществяване на строителен надзор по време на строителство и координация на договори по проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“.*

- Извършени са плащания на стойност **242 243 лв. без ДДС**.
- Финансово изпълнение към 30.09.2017 г. – **1,33%**.

На 25.01.2017 г. е подписан Договор № 5631/25.01.2017 г. с избрания изпълнител. Договорът на Консултанта е стартиран от Възложителя, считано от 01.03.2017 г.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

➤ До края на 2019 г. е планирано да бъдат приключени всички процедури за избор на изпълнители за дейностите в обхвата на проекта, както и да бъдат издадени всички разрешения за строеж за проекта.

➤ Стартиране на процедури за избор на изпълнители за: проектиране и изграждане на системите за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив – Бургас; модернизацията на железопътен участък Оризово – Михайлово по обособени позиции; изготвяне на технически проекти за изграждане на надлези/подлези на мястото на съществуващи прелези; модернизацията на железопътен участък Ямбол – Зимница при гара Завой и за реконструкцията на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитацията на контактната мрежа на гарите Зимница и Стралджа.

➤ Финализиране на дейностите по рехабилитация на железопътния участък Стралджа – Церковски.

➤ Одобрение на проекти за Подобен устройствен план (ПУП) за модернизацията на железопътен участък Оризово – Михайлово и за изграждане на надлези/подлези на мястото на съществуващи прелези по жп линията Пловдив – Бургас.

➤ Финализиране на процедурата по отчуждаване на засегнатите имоти за изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград-Айтос и за модернизацията на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой.

➤ Избор на изпълнители за оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост, оценка на съответствието на приложимите национални технически правила и националните правила за безопасност и независима оценка на пригодността на прилагане на

процедурата за управление на риска и археологическо наблюдение по време на строителството.

➤ ПРОЕКТ „МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ УЧАСТЪК СЕПТЕМВРИ – ПЛОВДИВ: ЧАСТ ОТ ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА МРЕЖА – ИЗГРАЖДАНЕ НА ЧЕТИРИ БРОЯ ПЪТНИ НАДЛЕЗИ“

- Стойност на проекта по договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ (ДБФП) – **20 286 501 лв. с ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **5 448 584 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **5 364 лв. без ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **27,25%.**

На 19.08.2016 г. между УО на ОПТТИ 2014-2020 г. и ДП НКЖИ е сключен Договор № ДОПТТИ-14/19.08.2016 г. за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Приоритетна ос I „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ на ОПТТИ 2014-2020 г., за изпълнение на проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“, регистриран в ИСУН 2020 под № BG16M1OP00-1.001-0002.

Основната цел на проекта е да бъде изградена железопътната инфраструктура в съответствие с нормативните изисквания за безопасност и надеждност при нормална експлоатация на железопътната линия, както и да бъдат спазени нормативните изисквания за премахване на пресичанията на железопътната линия на едно ниво с друг вид наземен транспорт.

Реализацията на проекта ще доведе до премахване ограниченията за скорост и капацитет на потоците на железопътния трафик, съответствие на железопътната инфраструктура с европейските изисквания към TEN-T коридорите на основната мрежа и с политиките на ЕС за устойчивото развитие на железопътния транспорт в региона.

Крайна дата на изпълнение на проекта според Договора за безвъзмездна финансова помощ е 30.04.2018 г.

Проектът „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“ включва:

✓ *Изграждане на нов пътен надлез на км 107+423,59 в междугарието Септември-Пазарджик.*

- Физически напредък – **0%.**

След проведени открити процедури по реда на ЗОП са подписани Договор № 5649/03.02.2017 г. за строителство с „Щрабаг“ ЕАД, Договор № 5713/12.04.2017 г. за строителен надзор с „Трафик Холдинг“ ЕООД и Договор № 5767/22.05.2017 г. за осъществяване на авторския надзор с „Евротранспроект“ ООД. Срокът за изпълнение е 93 календарни дни. На 04.09.2017 г. е издадено разрешение за строеж.

✓ *Изграждане на нов пътен надлез на км 132+592,42 в междугарието Огняново-Стамболийски.*

- Физически напредък – **100%.**

След проведени открити процедури по реда на ЗОП, са подписани Договор № 5630/24.01.2017 г. за строителство с „Гигастрой“ ООД, Договор № 5655/07.02.2017 г. за строителен надзор с „Тест Консултинг“ ООД и Договор № 5777/05.06.2017 г. за осъществяване на авторския надзор с „Инжстройинженеринг“ ООД. Срокът за изпълнение е

115 календарни дни, като строителството е стартирано с подписване на Протокол 2а на 29.05.2017 г.

- ✓ Изграждане на нов пътен надлез на км 137+336,54 в района на гара Стамболийски.
- Физически напредък – 37%.

След проведени открити процедури по реда на ЗОП са подписани Договор № 5630/19.04.2017 г. за строителство със „Щрабаг“ ЕАД, Договор № 5714/12.04.2017 г. за строителен надзор с „Обединение „Ен Екип ИВТ Консулт“ и Договор № 5777/05.06.2017 г. за осъществяване на авторски надзор с „Инжстройинженеринг“ ООД. Срокът за изпълнение е 150 календарни дни, като строителството е стартирано с подписване на Протокол 2а на 05.07.2017 г.

✓ Изграждане на нов пътен надлез на км 146+269,20 в района на гара Тодор Каблешков.

- Физически напредък – 86%.

След проведени открити процедури по реда на ЗОП са подписани: Договор № 5716/12.04.2017 г. за строителство с „Порр Бай“ ГМБХ, Договор № 5714/12.04.2017 г. за строителен надзор с „Рутекс“ ООД и Договор № 5758/10.05.2017 г. за авторски надзор с „Трансгео“ ООД. На 09.05.2017 г. е съставен Протокол 2а за откриване на строителна площадка.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

➤ Издаване на Разрешения за ползване, съгласно ЗУТ, за пътен надлез на км 132+592,42 в междугарието Огняново-Стамболийски и пътен надлез на км 146+269,20 в района на гара Тодор Каблешков – до края на м. ноември 2017 г.

➤ Завършване на СМР и издаване на Разрешения за ползване, съгласно ЗУТ, за пътен надлез на км 107+423,59 в междугарието Септември-Пазарджик и пътен надлез на км 137+336,54 в района на гара Стамболийски.

➤ ПРОЕКТ: „РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО УЧАСТЪЦИТЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ ПЛОВДИВ-БУРГАС – ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ, РЕМОНТ И МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ БУРГАС, КАРНОБАТ И ЯМБОЛ”

- Стойност на проекта по ДБФП – **21 339 148 лв. с ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **65,48%.**
- Физическо изпълнение към 30.09.2017 г. – **91%.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **11 645 256 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **8 233 794 лв. без ДДС.**

Проектът е етап от проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас в България” – Фаза 1, финансиран по ОПТ. Дейностите по рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол са извадени от формуляра за кандидатстване за Фаза 1 и прехвърлени за финансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.

В процес на изпълнение са:

✓ Договор № 5110/13.08.2015 г. с предмет „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол”;

✓ Договор № 4764/16.10.2014 г. с предмет „Оценка на съответствието и строителен надзор за проекта „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на пет тягови подстанции по обособени позиции”, обособена позиция 1.

➤ **ТПС Ямбол** – На 19.09.2017 г. е подписан Акт образец 15 за установяване годността за приемане на обекта.

➤ **ТПС Бургас** – На 19.09.2017 г. е подписан Акт образец 15 за установяване годността за приемане на обекта.

➤ **ТПС Карнобат** – Изградени са ажурната ограда и плътната ограда на ТПС, както и всички фундаменти на ОРУ 110 и 25 kV. Монтирани са пас модулите. Работи се по рехабилитацията на фасадата на сградата и ремонт на вътрешните помещения на първи етаж.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

➤ Очаква се до края на м. ноември 2017 г. да приключи изпълнението на СМР в ТПС Карнобат. До края на 2017 г. се очаква да бъдат проведени 72-часови функционални проби и да бъде подписан Акт образец 15 за установяване годността за приемане на строежа за ТПС Карнобат.

➤ В началото на 2018 г. се очаква да се назначи Държавна приемателна комисия за установяване годността за ползване на строежа и за трите тягови подстанции. След издаване на Разрешение за ползване ще започне да тече 12-месечен период за отстраняване на дефекти.

➤ **ПРОЕКТ „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ ЗА ПОДГОТОВКА НА ПРОЕКТ „МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ СОФИЯ – ПЕРНИК – РАДОМИР – ГЮЕШЕВО-ГРАНИЦА С РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЯ“**

- Стойност на проекта по ДБФП – **31 311 538 лв. с ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **12,77%.**
- Общ физически напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **21,74%.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **3 331 874 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **5 696 лв. без ДДС.**

Изготвен и подаден е формуляр за кандидатстване за финансиране на проекта, одобрен с писмо № 10-22-84/26.01.2017 г. от МТИТС. Подписан е Договор за БФП № ДОПТТИ-1/07.02.2017 г. на стойност 31 311 537 лв. (допустими разходи 26 096 447 лв., недопустими разходи – ДДС – 5 215 090 лв.). Дейностите за частта от проекта в участъка София – Перник – Радомир първоначално са включени в обхвата на проект „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по Трансевропейската транспортна мрежа“, но предвид невъзможността да приключат в срока на допустимост на разходите по ОПТ, същите са извадени съгласно Анекс № 1 ДОПТ-50/29.12.2015 г. В процес на изпълнение е Договор № 4917/24.02.2015 г. с предмет „Изготвяне на ПУП и технически проект за модернизация на железопътен участък: „София – Перник – Радомир“, за проект „Модернизация на железопътна линия София – Перник – Радомир – част от Трансевропейската транспортна мрежа“. Изготвена е документация и предстои обявяване на обществена поръчка с предмет „Подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“ по обособени позиции“. Договор № 5482/09.08.2016 г. за извършване на теренни археологически проучвания за проект „Модернизация на жп линия София – Перник – Радомир – част от Трансевропейската транспортна мрежа“ е приключил и изпълнен в срок.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

- Администриране и контрол на сключените договори по проекта.
- Обявяване на обществени поръчки с предмет:
 - „Изготвяне на ДОВОС за модернизация на жп линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“.

– „Извършване на теренни археологически проучвания за модернизация на жп линия Радомир – Гюешево-граница с Република Македония“.

– „Информация и публичност за жп участък Радомир – Гюешево-граница с Република Македония“.

6.4.1.2 По Приоритетна ос 3 „ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНОСТТА ПРИ ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ И РАЗВИТИЕ НА УСТОЙЧИВ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ“

➤ ПРОЕКТ „РЕКОНСТРУКЦИЯ НА ГАРОВИ КОМПЛЕКСИ ПОДУЯНЕ, ИСКЪР И КАЗИЧЕНЕ“

- Индикативна стойност на проекта – **7 327 000 лв. с ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **88 905 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **79 789 лв. без ДДС.**

По проекта са изготвени и одобрени от Експертния технически съвет при ДП НКЖИ технически проекти за трите гарови комплекса. Има издадени разрешения за строеж за гарите Подуяне и Искър, предстои издаване на разрешение за строеж за гара Казичене. През отчетния период 01.01.2017 г. до 30.09.2017 г. е изготвен Анализ „Разходи-ползи“ за проекта. Предстои подписване на договор. Изготвени са технически спецификации и изисквания, които да бъдат включени в тръжните книжа и същите са изпратени до дирекция „Обществени поръчки и административно обслужване“ на ДП НКЖИ. Подготвена е документация за обществена поръчка с предмет „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“, състояща се от три обособени позиции:

➤ **Обособена позиция № 1:** „Реконструкция на гаров комплекс Подуяне, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли, и упражняване на авторски надзор“;

➤ **Обособена позиция № 2:** „Реконструкция на гаров комплекс Искър, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли, и упражняване на авторски надзор“;

➤ **Обособена позиция № 3:** „Реконструкция на гаров комплекс Казичене, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли, и упражняване на авторски надзор“.

Подготвен е заявителски материал за обществена поръчка с предмет „Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор и управление изпълнението на договорите за строителство за проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“ по три обособени позиции.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

➤ Обявяване на обществени поръчки с предмет:

– „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“;

– „Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор и управление изпълнението на договорите за строителство за проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“;

– „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска на проекти за реконструкция на гарови комплекси“.

➤ Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

➤ ПРОЕКТ „РЕКОНСТРУКЦИЯ НА ГАРОВ КОМПЛЕКС КАРНОБАТ“

- Индикативна стойност на проекта – **5 929 787 лв. с ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **80 101 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **31 145 лв. без ДДС.**

За проекта е изготвен и одобрен от Експертния технически съвет при ДП НКЖИ технически проект. Предстои издаване на разрешение за строеж. Изготвен е Анализ „Разходи-ползи“.

През отчетния период 01.01.2017 г. до 30.09.2017 г. е проведена процедура за възлагане на подготовката на Формуляр за кандидатстване. Сключен е договор с предмет „Изготвяне на Формуляр за кандидатстване за финансиране на проект „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“ по ОПТТИ 2014-2020 г.

Подготвена е документация за обществена поръчка с предмет „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“. Предстои внасянето ѝ в Управителния съвет на ДП НКЖИ.

Подготвен е заявителски материал за обществена поръчка с предмет „Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор и управление изпълнението на договора за „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли“.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

➤ Обявяване на обществени поръчки с предмет:

– „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат, в т. ч. изготвяне на работни чертежи и детайли“;

– „Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор и управление изпълнението на договора за „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли“;

– Авторски надзор при изпълнението на „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли“;

– „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска на проекти за реконструкция на гарови комплекси“;

➤ Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

➤ **ПРОЕКТ „РЕКОНСТРУКЦИЯ НА ГАРОВИ КОМПЛЕКСИ СТАРА ЗАГОРА И НОВА ЗАГОРА“**

• Индикативна стойност на проекта – **18 039 766 лв. с ДДС.**

• Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **73 193 лв. без ДДС.**

• Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **14 233 лв. без ДДС.**

През отчетния период 01.01.2017 г. до 30.09.2017 г. е подготвена и проведена обществена поръчка по две обособени позиции за изготвяне на предпроектни проучвания, конструктивно обследване, идейни проекти и технически задания за реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора. Подписан е договор за изпълнение на поръчката за гаров комплекс Стара Загора. Предстои подписване на договор за гаров комплекс Нова Загора.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

➤ Обявяване на обществени поръчки с предмет:

– „Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“;

– „Изготвяне на Анализ Разходи-Ползи и Формуляр за кандидатстване за проект "Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“;

– „Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ;

– „Извършване на строителен надзор и управление изпълнението на договорите за „Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“;

– „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска на проекти за реконструкция на гарови комплекси“;

- Администриране и контрол на сключените договори.

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

➤ **ПРОЕКТ „ПРОЕКТИРАНЕ И ВНЕДРЯВАНЕ НА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ВЛАКОВАТА РАБОТА (СУВР) В ДП НКЖИ, ВКЛЮЧИТЕЛНО СИСТЕМА ЗА МОНИТОРИНГ И КОНТРОЛ НА ПАРАМЕТРИ НА ПОДВИЖЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ В ДВИЖЕНИЕ (КОНТРОЛНИ ТОЧКИ "CHECK-POINTS")**

- Индикативна стойност на проекта – **21 600 000 лв. без ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **0,00%.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **0,00 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **0,00 лв. без ДДС.**

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

- Подаване на формуляр за кандидатстване по ОПТТИ 2014-2020 г.
- Подготовка на документации за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители.
- Сключване на договори с избраните изпълнители.

➤ **ПРОЕКТ „ВНЕДРЯВАНЕ НА ETCS В УЧАСТЪКА РУСЕ – КАСПИЧАН“**

- Индикативна стойност на проекта – **43 995 594 лв. с ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **0,00%.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **0,00 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **0,00 лв. без ДДС.**

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

- Актуализация на Анализ Разходи-Ползи.
- Подаване на формуляр за кандидатстване по ОПТТИ 2014-2020 г.
- Подготовка на документации за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители.
- Сключване на договори с избрани изпълнители.

6.4.1.4 По приоритетна ос 5 „Техническа помощ“

➤ **ПРОЕКТ „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“.**

- Стойност на проекта съгласно подписан ДБФП – **8 772 739 лв. с ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **42%.**
- Общ физически напредък към 30.09.2017 г. – **45%.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **1 919 895 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **802 920,32 лв. без ДДС.**

Подписан договор с УО на ОПТТИ 2014-2020 г. за БФП № ДОПТТИ-7/03.06.2016 г. Подписан Анекс № 1 с Рег. № АДОПТТИ-1/17.10.2016 г. за изменение на условията за изпълнение на ДБФП.

Дейности, включени в проекта:

➤ **Дейност 1:** Осигуряване на финансов ресурс при спазване на разпоредбите на националното законодателство в сферата на заплащането на труда за лицата, отговорни за програмиране/идентифициране, подготовка, финансова отчетност, управление и контрол, както и наблюдение и контрол на изпълнението на проектите/операциите по ОПТТИ 2014-2020 г.;

➤ **Дейност 2:** Подобряване на материално-техническата база, включително лизинг, покупка и застраховане на оборудване, необходимо на служителите на дирекция СРИП за извършване на дейностите по програмиране/идентифициране, подготовка, управление, наблюдение и контрол на изпълнението на проектите/операциите по ОПТТИ 2014-2020 г.

➤ **Дейност 3:** Необходимост от обновяване и реорганизация на работни офис площи на 5-ия етаж на административната сграда на бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 110;

➤ **Дейност 4:** Осигуряване на информация и публичност;

➤ **Дейност 5:** Предоставяне на специфични експертизи.

Изпълнение на дейностите в периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г.

➤ **По Дейност 1:**

Изплатени са месечни възнаграждения на служителите от Дирекция СРИП за периода до 31.08.2017 г. и са проведени две командировки, съответно през м. юни 2017 г. и през м. юли 2017 г. През м. март 2017 г. е обявена обществена поръчка за избор на изпълнител с предмет „Специализирани обучения за НКЖИ при управление и изпълнение на дейности по проекти, съфинансирани от ЕСИФ“.

➤ **По Дейност 2:**

През м. март с решение № 7/01.03.2017 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ е прекратена обществена поръчка с предмет: „Доставка на ново компютърно и периферно оборудване, комуникационно и друго електронно оборудване“.

През м. юни е обявена нова обществена поръчка с горния предмет, разделена на 4 обособени позиции. С решение № 41/27.09.2017 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ е обявено класирането на участниците и са определени изпълнители:

✓ за Обособена позиция 1 „Доставка на ново компютърно оборудване“ – „Контракс“ АД;

✓ за Обособена позиция 2 „Доставка на ново периферно оборудване“ – „Партньорите“ ЕООД;

✓ за Обособена позиция 4 „Доставка на ново електронно оборудване“ – „Диджитек“ ООД.

Обособена позиция 3 „Доставка на ново комуникационно оборудване“ е прекратена с Решение № 22/27.09.2017 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ, поради липса на подадени оферти.

По компонент **канцеларски материали** са сключени следните договори:

✓ Договор № 5723/13.04.2017 г. с „РОНОС“ ООД за „Доставка на канцеларски материали“. През м. май е изпълнена една заявка на канцеларски материали по договора.

✓ Договор № 5672/24.02.2017 г. с фирма „Роел-98“ ООД за „Доставка на консумативи за офис техника“. През м. юли-август е изпълнена една заявка на консумативи по договора.

✓ Договор № 5678/09.03.2017 г. с фирма „Транс Ко 04“ ЕООД за „Доставка на канцеларски материали, включени в списъка на стоките и услугите по чл. 12, ал. 1, т. 1 от ЗОП“. През м. юни е извършена една доставка на канцеларски материали, с което изпълнението на договора е приключено.

С решение № ФК-19/01.09.2017 г. УО е наложил финансова корекция в размер на 5% от допустимите разходи, финансирани по договори № 5672/24.02.2017 г. и № 5678/09.03.2017 г.

➤ **По Дейност 3:**

През отчетния период са сключени и изпълнени следните договори:

✓ Договор № 5663/15.02.2017 г. с ГД „СТРОЙИНЖЕНЕРИНГ – В“ ЕООД – „ЕКОВАТ БЪЛГАРИЯ“ ЕООД за извършване на строително-монтажни дейности, необходими за обновяването и реорганизацията на 5-ия етаж на административна сграда, находяща се на бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 110. Сключено е Допълнително споразумение № 1 към договора в съответствие с чл. 116, ал. 1, т. 3 от ЗОП. Дейностите по допълнителното споразумение са приключили.

✓ С решение № ФК-20/12.09.2017 г. УО е наложил финансова корекция в размер на 100% от разходите по Допълнителното споразумение.

✓ Договор № 5629/24.01.2017 г. с фирма „Офис Експрес Сървис“ АД за доставка и монтаж на офис мебелировка;

✓ Договор № 5626/11.01.2017 г. с фирма „Школснаб 2001“ ЕООД за доставка и монтаж на офис електроуреди.

През м. юни е проведена процедура за директно възлагане за доставка и монтаж на щори за помещенията на 5-ия етаж в сградата на ДП НКЖИ. Поръчката е възложена на „Офис експрес Сървис“ АД и е изпълнена в срок.

➤ **По Дейност 4:**

Сключен и в процес на изпълнение е договор № 5624/04.01.2017 г. с фирма „Импрес консалтинг“ с предмет „Осигуряване на информация и публичност по проекта“. През м. юни е извършена доставка на информационни рекламни и брендиращи материали по горния договор. Изработени и монтирани са две постоянни обяснителни табели. Поставени са информационни стикери върху всички доставени мебели и оборудване.

➤ **По Дейност 5:**

Прекратен е граждански договор № 5478/08.08.2016 г., сключен със служител на ДП НКЖИ, за предоставяне на консултантска услуга и изготвяне на специфични експертизи при извършване на дейности по съхранение на документацията по ОПТ 2007-2013 г. и ОПТТИ 2014-2020 г. Предоставена е специфична експертиза за периода 01.01.2017 г.-28.02.2017 г.

Сключен с външен на Управителя на инфраструктурата експерт и в процес на изпълнение е граждански договор № 5675/01.03.2017 г. за предоставяне на специфични експертизи при извършване на дейности по съхранение на документацията по ОПТ 2007-2013 г. и по ОПТТИ 2014-2020 г. С Анекс № 1/30.08.2017 г. срокът на договора е удължен до 31.12.2017 г. Предоставена е специфична експертиза за периода 01.03.2017 г.-30.09.2017 г.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

➤ **По Дейност 1:**

– Изплащане на месечни възнаграждения на служителите на Дирекция СРИП и при необходимост – провеждане на командировки на служители от дирекцията.

– След приключване на процедурата по обжалване – сключване на договор с изпълнител за осигуряване на специализирани обучения за ДП НКЖИ при управление и изпълнение на дейности по проекти, съфинансирани от ЕСИФ.

➤ **По Дейност 2:**

– Сключване на договори съответно за Обособена позиция 2 „Доставка на ново периферно оборудване“ и Обособена позиция 4 „Доставка на ново електронно оборудване“.

– След приключване на процедурата по обжалване предстои сключване на договор за Обособена позиция 1 „Доставка на ново компютърно оборудване“.

– Подготовка и провеждане на процедура за възлагане с пряко договаряне без обявление с предмет „Доставка на ново комуникационно оборудване“.

– Извършване на доставки по сключените договори.

➤ **По Дейност 4:**

– Подготовка и провеждане на първо публично събитие след успешно приключване на всички тръжни процедури.

➤ **По Дейност 5:**

– Предоставяне на специфична експертиза по сключения договор с изпълнител за периода на изпълнение на договора до 31.12.2017 г.

– При необходимост, провеждане на процедури и сключване на договори за предоставяне на специфична експертиза от юридически лица и други физически лица.

➤ **ПРОЕКТ „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ ЗА ПОДГОТОВКА НА ПРОЕКТ „МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ СОФИЯ-ДРАГОМАН – ЖЕЛЕЗОПЪТЕН УЧАСТЪК ПЕТЪРЧ-ДРАГОМАН-ГРАНИЦА С РЕПУБЛИКА СЪРБИЯ“.**

- Стойност на проекта по ДБФП – **2 362 959 лв. с ДДС.**

- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **44%.**

- Общ физически напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **48%.**

- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **916 932 лв. без ДДС.**

- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **3 536 лв. без ДДС.**

Изготвен и подаден формуляр за кандидатстване за финансиране на проекта, одобрен с писмо № 10-22-341/25.04.2017 г. от МТИТС. Подписан Договор за БФП № ДОПТТИ-5/28.04.2017 г. на стойност 2 362 959 лв. (допустими разходи 1 972 217,73 лв., недопустими разходи – ДДС – 390 741 лв.).

Дейностите по проект, свързани с подготовката на жп участък София – Драгоман първоначално са включени в обхвата на проект „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по Трансевропейската транспортна мрежа“, но предвид невъзможността да приключат в срока на допустимост на разходите по ОПТ, същите са извадени съгласно Анекс № 1 ДОПТ-50/29.12.2015 г.

В процес на изпълнение е Договор № 4916/24.02.2015 г. с предмет „Изготвяне на ПУП и технически проект за модернизация на железопътен участък „гара Петърч – гара Драгоман“ за проект „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – част от Трансевропейската транспортна мрежа“.

Обявена с Решение № 53/01.08.2017 г. е обществена поръчка с предмет „Извършване на предварителни проучвания и изготвяне на идеен проект по части железен път и геодезия за модернизация на жп участък Драгоман – Граница с Република Сърбия“. Крайният срок на Комисията за разглеждане на офертите е 15.01.2018 г.

Договор № 5367/24.03.2016 г. за извършване на теренни проучвания за издирване на археологически обекти в обхвата на проект „Модернизация на жп линия София – Драгоман“ е приключил и изпълнен в срок.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

➤ Обявяване на обществена поръчка с предмет: „Информация и публичност за жп участък Драгоман – Граница с Република Сърбия“.

➤ **ПРОЕКТ „ПРЕДВАРИТЕЛНИ ПРОУЧВАНИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА АЛТЕРНАТИВНИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ НАПРАВЛЕНИЯ СЕВЕР-ЮГ”**

- Индикативна стойност на проекта – **3 000 000 лв. с ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **0,00%.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **0,00 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **0,00 лв. без ДДС.**

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

➤ Подготовка на формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране на проекта;

➤ Подготовка на документация за провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител за извършване на предварителни проучвания по проекта.

➤ **ПРОЕКТ „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“.**

- Стойност на проекта по ДБФП – **300 914 лв. с ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **0,00%.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **0,00 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **0,00 лв. без ДДС.**

На 22.03.2017 г. обявена открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ОПТТИ 2014-2020 г.”, като същата е прекратена на 02.05.2017 г.

Издадено е Решение № 69/25.08.2017 г. за откриване на нова процедура за възлагане на обществена поръчка и на 28.08.2017 г. е публикувано обявление за поръчка. На 07.09.2017 г. постъпило предложение от Участник за промяна на документацията на Възложителя.

Издадено Решение № 77/13.09.2017 г. за одобряване на обявление за изменение или допълнителна информация.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

➤ Сключване на договори с избраните изпълнители след провеждане на тръжни процедури по ЗОП.

➤ Управление, контрол и администриране на сключените договори за изпълнение на дейностите по проекта.

➤ **ПРОЕКТ „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ ЗА ОБЕЗПЕЧАВАНЕ НА РАЗХОДИТЕ, СВЪРЗАНИ С УПРАВЛЕНИЕТО, ИНДЕКСИРАНЕТО, СЪХРАНЕНИЕТО И ВНЕДРЯВАНЕТО НА ЕЛЕКТРОНЕН АРХИВ НА ДОКУМЕНТИТЕ ПО ПРОЕКТИТЕ, ФИНАНСИРАНИ ОТ ЕВРОПЕЙСКИТЕ ФОНДОВЕ”**

- Индикативна стойност на проекта – **815 820 лв. с ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **0,02%.**
- Общ физически напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **16,67%.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **14 400 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **14 400 лв. без ДДС.**

Сключен е Договор № 5636/26.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на Анализ и Техническа спецификация за проект „Техническа помощ за обезпечаване на разходите свързани с

управлението, индексиранието, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от Европейските фондове” и същият е приключил на 10.03.2017 г. Изготвен е доклад за изпълнение на договора, съдържащ Анализ и Техническа спецификация.

На 04.05.2017 г. в ИСУН 2020 е подаден формуляр за кандидатстване с наименование „Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексиранието, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от Европейските фондове” с вх. рег. номер BG16M1OP001-5.001-0020.

На 11.05.2017 г. извършено окончателно плащане в размер на 14 400 лв. и ДДС в размер на 2 880,00 лв.

На 13.09.2017 г. между УО на ОПТТИ и ДП НКЖИ е сключен ДОПТТИ-10 по Приоритетна ос V „Техническа помощ” на ОПТТИ 2014-2020 г..

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

➤ Изготвяне на ТС съгласно образец към Приложение 1 на Наредбата за разработване на техническо задание и съгласуване с ИА ДАЕУ.

➤ Подготовка на тръжни документации за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители.

➤ ПРОЕКТ „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ ЗА ОБЕЗПЕЧАВАНЕ НА РАЗХОДИТЕ ПО ПРЕДОСТАВЯНАТА ОТ ЕИБ ПОДКРЕПА НА НКЖИ ЗА ПОДГОТОВКА И УПРАВЛЕНИЕ НА ПРОЕКТИ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 4 НА ОПТТИ 2014-2020 Г.“

- Стойност на проекта по ДБФП – **1 188 602 лв. без ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **0%.**
- Общ физически напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **0%.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **0,00 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **0,00 лв. без ДДС.**

Подписан е ДБФП с Рег. № ДОПТТИ-2/20.03.2017 г. На 03.05.2017 г. са изпратени от ДП НКЖИ до ЕИБ наличните документи по проектите, които ще бъдат подготвяни за финансиране по ПО4 на ОПТТИ 2014-2020 г.

На 31.05.2017 г. подписано Споразумение за предоставяне на подкрепа за проекти между ЕИБ и ДП НКЖИ № ТА2016057 BG PMM.

На 04.09.2017 г. представена от ЕИБ фактура за извършване на авансово плащане.

На 19.09.2017 г. представен от ЕИБ работен вариант на Встъпителен доклад по проекта.

На 26.09.2017 г. проведена работна среща за обсъждане на забележките на ДП НКЖИ по встъпителния доклад.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

➤ Изготвяне на документация за провеждане на процедура за възлагане на обществена поръчка за избор на изпълнител за проект „Проектиране и внедряване на СУВР в ДП НКЖИ включително Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (контролни точки „check-point”).

6.4.2 ПРОЕКТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА

Проектите, одобрени за финансиране по МСЕ от първата покана за кандидатстване – 2014 г. са, както следва:

➤ ПРОЕКТ „МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН УЧАСТЪК СОФИЯ-ЕЛИН ПЕЛИН”

- Стойност на проекта по Споразумение – **159 559 584 лв. с ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към **30.09.2017 г. – 5%.**

- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **6 414 044 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **300 759 лв. без ДДС.**

Проектът е финансиран по линия на МСЕ и е на обща стойност 67 984 600 евро (132 966 320 лв.), от които 57 786 910 евро (113 021 372 лв.) са под формата на безвъзмездна финансова помощ, за която е подписано споразумение с Изпълнителна агенция за иновации и мрежи през месец ноември 2015 г.

Проектът е за модернизация и реконструкция на жп участък с дължина 22 км от коридора Ориент/Източно-Средиземноморски от основната мрежа София – Елин Пелин. Модернизираният участък ще бъде в съответствие с изискванията на ЕС за коридорите от основната железопътна мрежа. Строителните работи ще включват:

– Премахване на 2 прелеза в гара Казичене и спирка Верила и строителство на 2 нови надлеза.

– Строителство/реконструкция/рехабилитация на 6 железопътни мостове, 1 железопътен подлез, 2 пътни надлеза, 1 пътен подлез, 5 пешеходни подлеза, 4 пешеходни надлеза, 4 селскостопански подлеза, 17 водостоци.

– Строителство/реконструкция на 13 перони в следните гари/спирки: Подуяне, Христо Смирненски, Искърско шосе, Искър, Казичене и Верила.

– Модернизирани и реконструирани двойна жп линия и контактна мрежа между София и Елин Пелин, и коловозно развитие и контактна мрежа в гарите Подуяне, Искър и Казичене.

– Модернизирани осигурителна и телекомуникационна системи според стандартите за инфраструктура на ТСОС между София и Елин Пелин.

Изпълнението на проекта включва следните дейности:

➤ **Дейност 1:** „Управление на проект и комуникации“.

За изпълнение на проекта е създадено Звено за подготовка, управление и изпълнение на проекти „София – Пловдив“ в ДП НКЖИ.

Сключен е договор № 5643/02.02.2017 г. с Изпълнител „Триера комюникейшънс“ ЕООД за извършване на дейности по изпълнение на мерки за визуализация и публичност на стойност 9 555 лв. Към днешна дата се съгласува изработката на билбордовете и съобщенията до средствата за масово осведомяване. Изпълнителят ще има готовност да монтира информационните билбордове в началото на м. ноември 2017 г. Очаква се публичното събитие "първа копка" да бъде организирано до края на месец ноември 2017 г.

➤ **Дейност 2 и 4:** „Проектиране и строителство“.

Подписан е договор № 5546/07.11.2016 г. с Изпълнител ДЗЗД „Келет – АБ“ за проектиране и строителство на жп участък София – Елин Пелин на стойност 120 000 000 лв. и срок на изпълнение – 48 месеца (12 м. проектиране и 36 м. строителство). Строителството ще бъде изпълнено поетапно на гари и междугария, като проектирането на междугарие Казичене – Елин Пелин е завършено. ТП за междугарие Казичене – Елин Пелин е одобрен от ЕТС на ДП НКЖИ и се процедира за внасяне в МРРБ за издаване на Разрешително за строеж, като Изпълнителят планира да стартира със строителните работи през месец ноември 2017 г. Строителните работи в останалите участъци от жп отсечката София – Елин Пелин ще започнат до края на месец декември 2017 г.

➤ **Дейност 3:** „Отчуждаване на земи“.

В обхвата на проекта е необходимо отчуждаване на земя, която ще се използва за строителството на два нови надлеза, разположени до гара „Казичене“ и до спирка „Верила“. Когато ПУП бъде одобрен, дейностите по отчуждаване на земите ще започнат.

➤ **Дейност 5:** „Строителен надзор“.

Тази дейност включва надзор на проекта и строителните работи, за която е сключен договор № 5618/28.12.2016 г. с Изпълнител Обединение „Рубикон – КИГ – АДТ“ и е на стойност 3 980 000 лв., с предмет „Оценка на съответствието със съществени изисквания на строежите съгласно ЗУТ, изготвяне на комплексен доклад и строителен надзор по време на строителството за модернизация на жп участък София – Елин Пелин“. Към днешна дата Консултантът изпълнява задълженията си по договора, осъществява ежесечни срещи за напредъка на проекта с представители на Изпълнителя и Възложителя и предстои да внесе ТП за междугарие Казичене – Елин Пелин в МРРБ за издаване на Разрешително за строеж от името на Възложителя.

➤ **Дейност 6:** „Надзор за оперативна съвместимост“.

Тази дейност има за цел да се оцени и верифицира съответствието на проекта и изпълнените подсистеми с техническите спецификации за оперативна съвместимост.

За целта са сключени договори с Изпълнители по три обособени позиции:

✓ **Обособена Позиция 1:** Договор № 5737/24.04.2017 г. „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост“ с Изпълнител „Тинса“ ООД, който е на стойност 1 193 000 лв. Считано от дата 24.07.2017 г., договорът за изпълнение на услугата е стартиран и през м. ноември 2017 г. проектните разработки ще бъдат предадени към Изпълнителя за проверка на съответствието.

✓ **Обособена Позиция 2:** Договор № 5695/28.03.2017 г. „Оценка на съответствието на приложимите национални технически правила и национални правила за безопасност“ с Изпълнител ЕТ „Ел Транс Инженеринг ВМ“, на стойност 117 054 лв.

✓ **Обособена Позиция 3:** Договор № 5693/22.03.2017 г. „Независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска“ с Изпълнител „Тинса“ ООД, на стойност 98 500 лв.

➤ **Дейност 7:** „Археологически мониторинг по време на строителните работи“.

Публикувано е обявление за поръчка (открита процедура) на 14.09.2017 г. в Официален вестник на ЕС под № 2017/S 176-360533, с индикативна стойност 117 350 лева. Срокът за подаване на оферти е до 19.10.2017 г., а на 20.10.2017 г. ще се отварят подадените оферти.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

- Стартиране на СМР.
- Получаване на доклад за оценка на съответствието по ТСОС на техническия проект.
- Приключване на процедурата по отчуждаване на земи.

➤ **ПРОЕКТ „РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ВЪЗЕЛ СОФИЯ: ЖЕЛЕЗОПЪТЕН УЧАСТЪК СОФИЯ-ВОЛУЯК“.**

- Стойност на проекта по Споразумение – **244 582 910 лв. с ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **132 586 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **87 518,88 лв. без ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **0,07%.**

Проект „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волуяк“ е част от проекта за развитието на железопътен възел София и попада в Трансевропейската мрежа и основните национални транспортни оси. За осъществяването на проекта на 25.02.2015 г. е подаден е формуляр за кандидатстване по МСЕ, МПП 2014 „Транспорт“ за съфинансиране на всички дейности по изпълнението на проекта. Формулярът за кандидатстване е одобрен и на 24.11.2015 г. е подписано Споразумение

№ INEA/CEF/TRAN/M2014/1048666 за отпускане на безвъзмездни средства по линия на MCE – сектор „Транспорт” на обща стойност 104 211 047,00 евро.

Предвидено е по проекта да бъдат изпълнени следните основни дейности:

- отчуждения на земи и получаване на разрешения за строеж;
- строителни дейности, сигнализация и телекомуникации;
- внедряване на ERTMS по протежение на жп участък София-Волуяк;
- строителен надзор и надзор по внедряване на ERTMS;
- оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост;
- археологическо наблюдение по време на строителството;
- управление на проекта и комуникация.

Модернизацията на железопътната линия от гара София (вкл.) до гара Волуяк (вкл.) включва следните дейности:

- реконструкция на коловозното развитие в Централна гара София;
- модернизация на коловозното развитие в гара Волуяк;
- строителство на нова гара Обеля с 6 бр. коловози, включително ново приемно здание, паркинги и съоръжения за връзки с обществен транспорт;
- реконструкция на железния път в двупътен, електрифициран участък и изграждане на нов трети електрифициран коловоз от гара София до гара Волуяк;
- строителство на нови перони с осигурен достъп до тях (пешеходни подлези/надлези) за гарите Обеля и Волуяк, както и за спирките Надежда, Връбница и Обеля;
- реконструкция на съществуващи съоръжения (три моста и шест водостока);
- изграждане на нова водоотводна система (канавки и дренажи) за целия участък;
- строителство на нови пешеходни подлези и пътни надлези, недопускащи пресичане на жп линия в участъка на едно ниво;
- реконструкция на съществуващата контактна мрежа и изграждане на нова такава за новите жп участъци;
- изграждане на нова тръбо-канална мрежа за нуждите на системите на сигнализация, телекомуникация, енергетика и инсталиране на оптичен кабел;
- всички пресичания на железопътната инфраструктура със съоръжения на други инфраструктури се обследват и при отклонение от нормативните изисквания се реконструират;
- строителство на шумозащитни съоръжения в урбанизирани територии и огради за районите на гарите.

Напредък през отчетния период:

- Подробен устройствен план (ПУП) за модернизация на железопътни участъци: гара София – гара Волуяк", за проект "Развитие на железопътен възел София":
 - Получени и уточнени са всички данни от жп проекта. Определена е границата на отчуждаване необходима за реализиране на жп проекта.
 - Получени са данните за имотите и техните собственици от Агенцията по геодезия картография и кадастър.
 - Получени са данни за действащите регулационни планове в обхвата на проектната разработка от ГИС София.
 - Направено е предварително съгласуване на границата за отчуждение с ДП НКЖИ.

– Проектите на ПУП-ПП и ПУП-ПРЗ са предадени на Възложителя и приети от експертна комисия.

– Подготвят се съгласувателни писма към заинтересованите институции.

– Провеждат се срещи с общински администрации и експлоатационни дружества.

– На 07.06.2017 г. е проведено заседание на експертен съвет при Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ за издаването на становище за съответствие с изискванията на правилата и нормите за пожарна безопасност на технически инвестиционен проект на подучастък „№ 1 Централна гара София“. На заседанието на съвета е постигнато съгласие при предвидените ремонтни дейности, поради липса на териториална, техническа и конструктивна възможност за изпълнение на изискванията на чл. 27, ал. 6 от Наредба № Из-1971/29.10.2009 г. за Строително-техническите правила и норми за осигуряване на безопасност при пожар (ДВ, бр. 96 от 04.12.2009 г., попр. бр. 17 от 2010 г.) за осигуряване на пожарна безопасност, да бъде изграден противопожарен път и да бъдат изпълнени мерки за контрол на достъп, видеонаблюдение и сигнализация.

– Представеният инвестиционен проект, както и проектът за осигуряване на мерките за контрол на достъпа, видеонаблюдение и сигнализация са внесени в Столична дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ за оценяване на съответствието им с правилата и нормите за пожарна безопасност.

– На 21.09.2017 г. Генералният директор с Решение № 39 определя за изпълнител на обществената поръчка „Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор по време на строителството и управление на изпълнението на договорите за проектиране/ строителство и строителство за проект „2014-BG-TMC-0133-W – Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк“ обединение „София – Волюяк 2017“.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

➤ Стартиране на процедури за възлагане на обществени поръчки с предмет:

– „Модернизация на коловозно развитие на Централна гара София и жп участък Централна гара София – Волюяк за проект „2014-BG-TMC-0133-W – Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк“;

– „Проектиране и строителство на системи за сигнализация и телекомуникации и Европейска система за управление на влаковете (ERTMS) за проект „2014-BG-TMC-0133-W – Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк“;

– „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк“;

– „Археологическо наблюдение по време на изпълнението на проект „2014-BG-TMC-0133-W – Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк“;

– „Осъществяване на авторски надзор по време на строителните дейности за изграждане на железопътен възел София“;

– „Осъществяване на авторски надзор по време на строителните дейности за изграждане на ПЗ Обеля“;

– „Осъществяване на авторски надзор по време на строителните дейности за изграждане на ПЗ Волюяк“.

➤ Стартиране работата на оценителна комисия за избор на изпълнител.

➤ Сключване на договор след представяне на необходимите документи от избрания изпълнител.

➤ **ПРОЕКТ „ПО-ДОБРИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРОЕКТИ ЧРЕЗ ПО-ДОБРИ ПОЗНАНИЯ“.**

- Стойност на проекта по Споразумение – **609 869 лв. без ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **19,37%.**
- Общ физически напредък към 30.09.2017 г. – 36%.
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **118 148 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **63 697 лв. без ДДС.**

Описание на проекта:

➤ Дейност 1: Посещения за обмяна на опит и добри практики на експерти от ДП НКЖИ при УЖИ в други страни-членки на ЕС.

➤ Дейност 2: Посещения в България на лектори от партньорските УЖИ на други страни-членки на ЕС.

➤ Дейност 3: Участия на представители на ДП НКЖИ в информационни дни/семинари/форуми и други публични събития и обучения относно аспекти, свързани с инфраструктура по TEN-T мрежата или проекти и политики по МСЕ

➤ Мерки за информация и публичност: Предоставяне на информация за финансовото участие на ЕС.

➤ Разпространение на информация относно резултатите: Провеждат се информационни дни, на които се представят резултатите от съответното събитие.

Изпълнение на дейностите в периода 01.01.2017 – 30.06.2017 г.

✓ Проведени са информационни дни във връзка с посещенията за обмяна на опит в УЖИ на Чехия и Португалия по Дейност 1.

✓ В ход е изпълнение на договора за предоставяне на логистични услуги, свързани с посещенията по проекта.

✓ През м. май 2017 г. е проведено работно посещение в RFI – УЖИ на Италия в контекста на Дейност 1 по проекта.

✓ През м. август 2017 г. е проведен информационен ден в ЦУ на ДП НКЖИ относно проведено работно посещение в RFI – УЖИ на Италия в контекста на Дейност 1 по проекта.

✓ През м. септември 2017 г. е проведено посещение на представители на УЖИ на Чехия в София по Дейност 2.

✓ През м. септември 2017 г. е проведено посещение на представители на УЖИ на Португалия в София по Дейност 2.

✓ През м. септември 2017 г. в рамките на Дейност 3 представители от ръководството на ДП НКЖИ участваха в конференция по МСЕ в гр. Дубровник, Хърватия.

✓ През м. септември 2017 г. в рамките на Дейност 3 представители от ръководството на ДП НКЖИ участваха в конференция по МСЕ, посветена на дискусии относно правилата за предоставяне на помощ от ЕС след 2020 г. в гр. Талин, Естония.

✓ През м. октомври 2017 г. се проведе работно посещение на експерти от ДП НКЖИ в УЖИ на Унгария по Дейност 1.

✓ През м. септември 2017 г. е проведен информационен ден относно участието в рамките на Дейност 3 на представители на ДП НКЖИ в конференция по МСЕ в Дубровник.

✓ През м. септември 2017 г. е проведен информационен ден относно участието в рамките на Дейност 3 на представители на ДП НКЖИ в конференцията по МСЕ в Талин, посветена на дискусии относно правилата за предоставяне на помощ от ЕС след 2020 г.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

➤ Предстои провеждане на информационен ден относно посещение на експерти от ДП НКЖИ в УЖИ на Унгария по Дейност 1.

➤ През месец ноември 2017 г. предстои посещение в София по Дейност 2 на делегация от ERGOSE на Гърция.

➤ През месец декември 2017 г. посещение по Дейност 1 на експерти от ДП НКЖИ в ERGOSE на Гърция.

➤ През 2018 г. предстоят 5 посещения по Дейност 1 за обмяна на опит и добри практики в УЖИ на други страни-членки на ЕС, както и дейности по информация и публичност и разпространение на информация като: публикуване на прессъобщения, информационни дни в Управителя на инфраструктурата и изготвянето на доклади до КО в МТИТС, ЕК и структурните звена в Управителя на инфраструктурата, свързани с подготовката и изпълнението на проекти, съфинансирани със средства от ЕСИФ.

➤ През 2018 г. предстои 1 посещение по Дейност 2 за обмяна на опит и добри практики в София на експерти/лектори от партньорски УЖИ на страна-членка на ЕС, както и дейности по разпространение на информация, като публикуване на прессъобщение и изготвяне на доклад до КО в МТИТС, ЕК и структурните звена в Управителя на инфраструктурата, свързани с подготовката и изпълнението на проекти, съфинансирани със средства от ЕСИФ.

➤ През 2018 г. предстоят 2 участия по Дейност 3 на експерти от ДП НКЖИ в специализирани публични събития по МСЕ, както и дейности по разпространение на информация за тях. В рамките на тази дейност се планират участия на експерти от ДП НКЖИ в специализирани семинари/форуми/информационни дни/работни срещи и други публични събития и обучения относно аспекти, свързани с инфраструктурата по TEN-T мрежата или МСЕ относно аспекти, свързани с инфраструктурата по TEN-T мрежата или МСЕ.

➤ **ПРОЕКТ „МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ СОФИЯ-ПЛОВДИВ В УЧАСТЪКА КОСТЕНЕЦ-СЕПТЕМВРИ”**

- Стойност на проекта по Споразумение – **418 369 936 лв. с ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **0,03%.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **115 959 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **115 959 лв. без ДДС.**

Проектът се финансиран по линия на МСЕ и е на обща стойност 178 257 626 евро (348 641 612 лв.), от които 151 518 982 евро (296 345 370 лв.) са под формата на безвъзмездна финансова помощ, за която е подписано споразумение с Изпълнителна агенция за иновации и мрежи през месец ноември 2016 г.

Проектът е за модернизация и реконструкция на жп участък Костенец – Септември с дължина 24.5 км от коридора от основната TEN-T мрежа „Ориент/Източно Средиземноморски“. Строителните работи по железопътната линия ще са следните:

✓ Модернизация и електрификация на железопътна линия: модернизация на железопътна линия с двоен коловоз с дължина 24.5 км по железопътна отсечка Костенец – Септември, съответстващи на изискванията на ТСОС; модернизация на железопътна линия с двоен коловоз с дължина 10.573 км по съществуваща железопътна линия; изграждане на нова железопътна линия с двоен коловоз с дължина 13.902 км; монтаж на нова контактна мрежа с променлив ток 1x25 kV/50 Hz и оборудване за електрозахранване с цел достигане скорост от 160 км/ч; реконструкция на съществуваща тягова подстанция Белово.

✓ Отстраняване на железопътни прелези и строителство на нови пътни надлези.

✓ Изграждане на мостове и виадукти – 23 моста и виадукти с обща дължина 2 400,9 м.

- ✓ Модернизиране на гари – изграждане на нова жп гара Костенец; реконструкция на жп гара Белово.
- ✓ Изграждане на тунели – 3 железопътни еднотръбни тунела за двойна жп линия с обща дължина 4 568 м съгласно ТСОС.
- ✓ Инсталация на шумозащитни бариери, дренажни тръби и подпорни стени.
- ✓ Системи за управление на железопътно движение – инсталация на маршрутно-компютърна централизация в 2 гари (Костенец и Белово) с автоблокировка в междугарията.

Изпълнението на проекта включва следните дейности:

➤ **Управление на проекта** – осъществява се от ЗПУИП „София – Пловдив“ в ДП НКЖИ. Тръжната документация е подготвена и предстои публикуване на открити процедури за обществени поръчки по проекта.

➤ **Отчуждаване на земя** – ПУП-овете за землищата в общини Септември и Ихтиман са одобрени. В момента се извършват оценки на земите и процедурата по придобиване на земя е на път да започне. Очаква се ПУП-овете за останалите общини – Костенец и Белово да бъдат предадени за одобрение до 2 месеца и да започне оценка на имотите и процедурата по придобиване на земите.

➤ **Публичност и визуализация на проекта** – предстои да се проведе открит процедура за възлагане на обществена поръчка.

➤ **Строителни работи** – на 06.07.2017 г. с Решение № 50 на Генералния директор на ДП НКЖИ е открита процедура по реда на ЗОП за избор на изпълнител на строителството.

➤ **Надзор по време на работите** – Ще се проведат 4 бр. процедури за възлагане на обществени поръчки (строителен надзор, авторски надзор, оценка на оперативната съвместимост и археологически мониторинг по време на строителните работи). Процедурите за обществени поръчки – строителен надзор и оценка на оперативната съвместимост ще бъдат открити до 30.10.2017 г. Откриването на останалите открити процедури ще бъдат изместени във времето, поради постъпилата жалба за спиране на процедурата за строителство.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

- Стартиране на СМР;
- Провеждане на процедура за възлагане на обществена поръчка за авторски надзор;
- Провеждане на процедура за възлагане на обществена поръчка за археологически мониторинг по време на строителните работи;
- Провеждане на процедура за възлагане на обществена поръчка за визуализация и публичност на проекта;
- Провеждане на процедура за възлагане на обществена поръчка за реконструкция на тягова подстанция „Белово“;
- Провеждане на процедура за възлагане на обществена поръчка за строителен надзор по време на реконструкцията на тягова подстанция „Белово“.

➤ **ПРОЕКТ „РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ВЪЗЕЛ ПЛОВДИВ“**

- Индикативна стойност на проекта – **242 860 653 лв. с ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **0,04%.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **86 646 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **86 646 лв. без ДДС.**

В началото на м. февруари 2017 г. е подадено проектно предложение за кандидатстване за финансиране на проекта по МСЕ. През юли 2017 г. е получено решение за одобрение на

финансирането, като стойността на проекта е редуцирана с 10%. Извършена е подготовката на документите за подписване на договор за безвъзмездна финансова помощ между ДП НКЖИ и Изпълнителната агенция за иновации и мрежи (INEA). Подписан е Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ.

Основната цел на проекта е да се улесни изпълнението на ангажиментите за изграждане на секциите от основната мрежа на територията на България до 2030 г. Подготовката на проекта за развитие на жп възел Пловдив е извършена по проект "Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас, Фаза 2".

Железопътната инфраструктура на жп възел Пловдив обхваща във функционален аспект релсови пътища, пропускателни пунктове, съоръжения, стрелки, платформи, сгради, товаро-разтоварни машини, депа, площадки и т.н. В обхвата на проекта се включват железопътните линии около град Пловдив, където отделните участъци попадат в трасето на две основни железопътни линии. Неговото развитие включва рехабилитация и модернизация на железопътния коловоз, структури, контактна мрежа, сигнализация и телекомуникации, както и изграждане на надлези/подлези, на мястото на съществуващи жп прелези. Избраният вариант е в съществуващия сервитут, с изключение на някои участъци, където съществуващите граници на сервитута са изменени поради промени в геометрията и хоризонталните криви (по протежение на железопътната линия между гара Пловдив разпределителна изток и гара Крумово).

В обхвата на проекта са включени дейности по гара Пловдив, Пловдив разпределителна (изток), гара Скуtare, гара Крумово и железопътни участъци между пътнически гара Пловдив и Пловдив разпределителна (изток), Пловдив разпределителна (изток) – гара Тракия – гара Скуtare, и Пловдив разпределителна (изток) – гара Крумово.

Общата дължина на релсовия път в рамките на жп възела е приблизително 23 км двойни релси.

Целите на проекта са постигне на модернизация на релсовия път, контактната мрежа и сигнализация и комуникационни системи, преустройство и укрепване на съществуващи съоръжения също се предвижда, както и изграждане на нови такива, заместващи тези с изтекъл срок на живот или недостатъчна носимоспособност, монтаж на шумоизолиращи съоръжения е предвидено градските райони. Съществуващите прелези ще бъдат заменени с надлези и пешеходни мостове или подлези. Сигнално заключване по протежението на междугарието ще бъде заменено от автоматична блокираща система с броячи на оси без блокови сигнали. Предвижда се новата компютъризирана система за електронно заключване да бъде доставена и монтирана в гара Скуtare. Планирано е гара Тракия да бъде трансформирана в спирка. Нова тръбна мрежа ще бъде изградена и ще бъдат положени нови кабели за контрол и наблюдение на обектите. Ще бъдат доставени нови комутатори с външно заключване, нови светофари със светодиодни модули, броячи на оси за контрол на участъци от релсовия път в гарите и по протежението на междугарието. Съществуващото ниво ETCS 1 ще бъде обновено до версия 2.3.0d и ще бъде разширено, за да обхване гара Скуtare; бализите ще бъдат заменени с нови. Нови пътнически информационни системи ще бъдат доставени и инсталирани.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

До края на 2017 г. и в средата на 2018 г. се планира стартиране и провеждане на процедури за възлагане на обществени поръчки за избор на изпълнители за:

- Проектиране и изграждане на участъци от железопътен възел Пловдив по проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“;
- Оценка на съответствието и осъществяване на строителен надзор по време на строителство по проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“;

➤ Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост, оценка на съответствието на приложимите национални технически правила и националните правила за безопасност и независима оценка на пригодността на прилагане на процедурата за управление на риска на проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“.

През 2018 г. се планира стартиране на договора за проектиране и изграждане на участъци от железопътен възел Пловдив и изпълнение на дейности по изготвяне на технически проект. Планира се поэтапно изпълнение на дейностите по проектиране и строителство. За дейностите в обхвата на договора, за които не са необходими отчуждителни процедури се планира до края на 2018 г. да бъдат финализирани дейностите по проектиране и да бъдат издадени разрешения за строеж.

➤ ПРОЕКТ „ОТ ИЗТОК КЪМ ЗАПАД. ДОСТЪП ДО КОРИДОР ОИС ЧРЕЗ ОСНОВНО ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС: ПРОУЧВАНИЯ ЗА ЗАВЪРШВАНЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ВРЪЗКИ“

- Стойност на частта на ДП НКЖИ от проекта – **117 349 лв. с ДДС.**
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2017 г. – **0,00%.**
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2017 г. – **0,00 лв. без ДДС.**
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2017 г. – 30.09.2017 г. – **0,00 в. без ДДС.**

Обхват на проекта:

Компонентът на ДП НКЖИ, включен в проекта обхваща изготвяне на технически/работен проект за рехабилитация, включително чрез подмяна на железния път и прилежащите стрелки в участъка между стрелка № 103, разположена в края на Коловоз № 34 извън собствеността на БМФ Порт Бургас Изток – 2, и стрелка № 28, разположена в северния край на Коловоз № 5 на гара Владимир Павлов с обща дължина от 3 552 м, както и изграждане на нова „S”- връзка към Първи изтеглител между стрелка № 103 и стрелка № 8.

Техническа готовност:

Предварителни проучвания в рамките на проект по Програма ИСПА за рехабилитация на Възел Бургас. В ход е изготвяне на техническо задание и тръжна документация за възлагане на обществена поръчка за изработване на технически/работен проект за рехабилитация на коловоза и изграждане на нова „S”- връзка.

Извършена е подготовка и е подписано Финансово споразумение между водещия партньор БМФ Порт Бургас и INEA за финансиране на дейностите по проекта.

Планирани дейности до края на 2017 г. и през 2018 г.:

До края на 2017 г. и средата на 2018 г. се планира стартиране и провеждане на процедури за възлагане на обществени поръчки за избор на изпълнители за:

➤ „Изготвяне на технически проект за рехабилитацията на товарен коловоз „Връзка Изток-Запад” по проект „От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС през Централното пристанище на Бургас. Проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки“.

➤ „Оценка на съответствието по ЗУТ на технически проект за рехабилитацията на товарен коловоз „Връзка Изток-Запад” по проект „От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС през Централното пристанище на Бургас. Проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки“.

Средносрочни и дългосрочни проекти на ДП НКЖИ, които ще се изпълняват през 2018 г.

Наименование на проекта	Етап за 2018 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет на проекта с ДДС и източници на финансиране
1	2	3	4
ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020			
Модернизация на железопътната линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец	Подготовка и провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители	2023	1 301 273 600 лв. КФ и национ.съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	120 775 466,00 лв.		
Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2	Подписване на договори за строителство и надзор Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори	2023	810 018 562 лв. КФ и национ.съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	88 145 819,00 лв.		
Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	Строителство и въвеждане в експлоатация	2018	21 339 148 лв. КФ и национ.съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	3 170 090,00 лв.		
Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези	Строителство и въвеждане в експлоатация	2018	20 286 501 лв. КФ и национ.съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	910 490 лв.		
Техническа помощ за модернизация на железопътна линия София – Перник - Радомир – Гюешево – граница с Република Македония	Приключване на подготовката за у-к София –Перник – Радомир. Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори	2020	31 311 538 лв. КФ и национ. съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2018 г.

Наименование на проекта	Етап за 2018 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет на проекта с ДДС и източници на финансиране
1	2	3	4
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	5 373 465,00 лв.		
Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене	Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори	2021	7 327 000 лв. ЕФРР и национ. съфинанс. ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	1 448 000,00 лв.		
Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори	2021	5 929 787 лв. ЕФРР и национ. съфинанс. ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	1 085 000,00 лв.		
Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори	2021	18 039 766 лв. ЕФРР и национ. съфинанс. ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	198 000,00 лв.		
Внедряване на ETCS в участъка Русе - Каспичан	Провеждане на тръжни процедури за избор на изпълнители	2022	43 995 594 лв. ЕФРР и национ. съфинанс. ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	3 750 000,00 лв.		
Проектиране и внедряване на СУВР в ДП НКЖИ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (контролни точки "check-points")	Изготвяне на техническа спецификация и ФК. Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори	2021	21 600 000 лв. ЕФРР и национ. съфинанс. ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	1 800 000,00 лв.		
Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман – железопътен участък Петърч-Драгоман – граница с Република Сърбия	Приключване на подготовката за у-к Петърч - Драгоман. Провеждане на ОП и сключване на договори за подготовка на у-к Драгоман – граница с Р. Сърбия.	2018	2 362 959 лв. КФ и национ. съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	1 055 286,00 лв.		

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2018 г.

Наименование на проекта	Етап за 2018 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет на проекта с ДДС и източници на финансиране
1	2	3	4
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	Доставка и комплексно обслужване на МПС	2018	300 914 лв. ЕФРР, национ. съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	197 672,00 лв.		
Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирани, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС	Доставка за основно и допълнително обзавеждане и оборудване. Доставка и внедряване на софтуер за физически и електронен архив	2019	815 820 лв. ЕФРР, национ. съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	665 450,00 лв.		
Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	Предоставяне от страна на ЕИБ на консултантски услуги на НКЖИ	2019	1 188 602 лв. (без ДДС) ЕФРР, национ. съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	950 882,00 лв.		
Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори за проектиране	2020	3 000 000 лв. ЕФРР, национ. съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	250 138,00 лв.		
Техническа помощ за укрепване капацитета на НКЖИ, като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, финансирани със средства на ЕСИФ	Избор на изпълнители за доставка компютри. Провеждане на обучения.	2019	8 772 739 лв. ЕФРР, национ. съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	2 500 000,00 лв.		

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2018 г.

Наименование на проекта	Етап за 2018 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет на проекта с ДДС и източници на финансиране
1	2	3	4
<i>Механизъм за свързване на Европа 2014 - 2020</i>			
Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин	проектиране и строителство	2020	159 559 584 лв. МСЕ, национално съфинансиране
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	30 075 133,00 лв.		
По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	обмяна на опит с УЖИ	2020	609 869 лв. МСЕ
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	149 500,00 лв.		
Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк	Провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители, сключване на договори, отчуждителни процедури, издаване на Разрешения за строеж	2020	244 582 910 лв. МСЕ, национално съфинансиране, съфинан. бенефициент
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	46 954 947,00 лв.		
Модернизация на железопътната линия София – Пловдив в участък Костенец - Септември	Провеждане на тръжни процедури и сключване на договори за строителство и надзор Стартиране на СМР	2020	418 369 936 лв. МСЕ, национално съфинансиране,
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	68 895 774,00 лв.		
Развитие на жп възел Пловдив	Провеждане на тръжни процедури и сключване на договори за строителство и надзор Стартиране на СМР	2020	242 860 653 лв. МСЕ, национално съфинансиране
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	63 205 800,00 лв.		
От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки	Провеждане на тръжни процедури, сключване на договори, стартиране на дейностите по проектиране		117 349 лв. МСЕ, национално съфинансиране,
Прогноза за финансиране през 2018 г. (без ДДС)	68 454,00 лв.		

С ПМС № 223 от 13.10.2017 г. (обн. ДВ бр. 84 от 20.10.2017 г.) са одобрени допълнителни разходи по бюджета на МТИТС за 2017 г. за приключване на железопътни проекти на ДП НКЖИ по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. в размер на 35 000 000 лв. Средствата се предоставят като капиталов трансфер на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

С ПМС № 226 от 13.10.2017 г. (обн. ДВ бр. 84 от 20.10.2017 г.) са одобрени допълнителни трансфери по бюджета на МТИТС за 2017 г. за националното съфинансиране за периода 2015-2017 г. по проекти, финансирани по Механизъм за свързване на Европа, сектор транспорт, в размер на 18 967 491,00 лв. Средствата са осигурени за сметка на предвидените трансфери по чл. 1, ал. 2, раздел II, т. 1.11 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2017 г.

★ *Отчетът на изпълнение на горепосочените проекти е актуален към 30.09.2017 г.*

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1: Очаквана влакова работа и приходи от инфраструктурни такси на ДП „НКЖИ“ за 2017/2018 г.;

Приложение № 2: Проект 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости” – 2018 г.;

Приложение № 2а: Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2018 г.;

Приложение № 3: Доставка на механизация;

Приложение № 4: Проект 4 „Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства” – 2018 г. на поделение „Сигнализация и телекомуникации“;

Приложение № 5: Ремонт и внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на ДП НКЖИ за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2018 г. - собствени средства на поделение "Електроразпределение";

Приложение № 6: Проект № 5 „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции“ 2018 г.

Приложение № 7: Проект 7 „Удвояване и електрификация на жп линия „Карнобат – Синдел” – 2018 г.;

Приложение № 8: Проект 8 „Възстановяване на проектните параметри по жп линията София – Карлово – Зимница” – 2018 г.;

Приложение № 9: Проект 11 „Възстановяване на проектни параметри по железопътната линия Русе – Варна” – 2018 г.;

Приложение № 10: Проект 20 „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания” – 2018 г.;

Приложение № 11: Проект „Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.“;

Приложение № 12: Поименен списък и разчет за финансиране на капиталовите разходи за финансова година 2018 г.;

Приложение № 13: Разчет – отчет за приходи и разходи на ДП НКЖИ – Отчет за 2016 г., бизнес план за 2017 г., очакван отчет за 2017 г. и бизнес план за 2018 г.;

Приложение № 14: Отчет за 2016 г., очакван отчет за 2017 г. и разчет по бизнес план за 2017 г. на показателя „Изискуеми задължения към доставчици и персонал“;

Приложение № 15: Отчет за 2016 г., очакван отчет за 2017 г. и разчет по бизнес план за 2018 г. на показателя „Оперативни разходи на 1 зает“;

Приложение № 16: Отчет за 2016 г., очакван отчет за 2017 г. и разчет по бизнес план за 2018 г. на показателя „Брой персонал на 1 км железен път“;

Приложение № 17: Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за 2018 г.;

Приложение № 18: Прогноза за 2018 г. за необходимите средства в BGN за проектите, финансирани по ОП "Транспорт и транспортна инфраструктура" и Механизма за свързване на Европа (MCE);

Приложение № 19: Обобщена таблица за дейността на ДП НКЖИ за 2018 г. (в млн. лева) – Показано е в табличен вид обобщено дейността на ДП НКЖИ, според която планираните разходи и дейности на Управителя на инфраструктурата обхващат едновременно европейските и национални източници на финансиране.

Очаквана влакова работа и приходи от инфраструктурни такси на НК „Железопътна инфраструктура“ за 2017-2018 г.

ОЧАКВАН ОТЧЕТ 2017 г.												
ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗВАЧИ	ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ			ИЗОЛИРАНИ ЛОКОМОТИВИ			ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ			ОБЩО ПРЕВОЗИ		
	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева
БДЖ ПП ЕООД	21 575 083	4 675 057 009	28 756 969	144 438	14 445 526	154 630				21 719 521	4 689 502 535	28 911 599
БДЖ ТП ЕООД				366 685	39 121 247	446 791	3 543 713	3 596 954 252	12 073 918	3 910 398	3 636 075 499	12 520 709
БЖК АД				165 686	21 427 486	192 296	1 836 570	2 611 232 819	8 090 388	2 002 256	2 632 660 305	8 282 684
ТБД ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД				73 049	7 985 305	86 415	603 960	665 204 685	2 177 832	677 009	673 189 990	2 264 247
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД				32 896	3 462 901	36 294	633 352	703 195 475	2 347 692	666 248	706 658 376	2 383 986
ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ ЕООД				82 681	8 913 126	89 007	480 537	580 940 051	1 863 312	563 218	589 853 177	1 952 319
РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР БЪЛГАРИЯ ЕАД				33 650	2 964 336	34 242	234 619	305 287 028	910 769	268 269	308 251 364	945 011
ПОРТ РЕЙЛ ООД				40 133	2 762 988	39 079	23 244	5 445 600	39 465	63 377	8 208 588	78 544
ПИМК РЕЙЛ ЕАД				9 664	1 021 115	10 385	27 236	26 973 957	104 394	36 900	27 995 072	114 779
ДП ТСВ				12 092	807 776	11 644	19 472	5 373 379	29 034	31 564	6 181 155	40 678
ГАЗТРЕЙД АД				63	4 257	60	2 012	1 165 272	4 503	2 075	1 169 529	4 563
ЕКСПРЕС СЕРВИЗ ООД				380	25 842	365	56	7 640	63	436	33 482	428
МИНИ МАРИЦА ИЗТОК ЕАД				54	6 330	59	162	93 066	361	216	99 396	420
КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ АД				5	300	5	5	501	5	10	801	10
ДМВ КАРГО РЕЙЛ ЕООД							22	1 973	23	22	1 973	23
ОБЩО	21 575 083	4 675 057 009	28 756 969	961 476	102 948 535	1 101 272	7 404 960	8 501 875 698	27 641 759	29 941 519	13 279 881 242	57 500 000

ПРОГНОЗА 2018 г.												
ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗВАЧИ	ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ			ИЗОЛИРАНИ ЛОКОМОТИВИ			ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ			ОБЩО ПРЕВОЗИ		
	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева
БДЖ ПП ЕООД	20 020 798	4 504 679 585	27 142 131	144 651	13 308 001	152 280				20 165 449	4 517 987 586	27 294 411
БДЖ ТП ЕООД				368 681	38 711 505	451 390	3 584 246	3 620 088 713	12 234 730	3 952 927	3 658 800 218	12 686 120
БЖК АД				168 771	21 096 621	194 404	1 905 102	2 705 242 000	8 419 265	2 073 873	2 726 338 621	8 613 669
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД				32 365	3 398 296	35 780	649 610	714 570 560	2 410 908	681 975	717 968 856	2 446 688
ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ ЕООД				82 200	9 041 943	88 990	483 923	604 903 000	1 928 939	566 123	613 944 943	2 017 929
РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР БЪЛГАРИЯ ЕАД				35 050	3 154 609	35 888	246 777	320 812 700	971 788	281 827	323 967 309	1 007 676
ТБД ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД				80 815	8 889 628	95 595	625 498	688 047 800	2 252 818	706 313	696 937 428	2 348 413
ДП ТСВ				16 467	1 152 585	16 017	29 272	8 781 600	45 857	45 739	9 934 185	61 874
ПОРТ РЕЙЛ ООД				44 133	3 001 091	42 835	26 577	6 644 050	45 450	70 710	9 645 141	88 285
МИНИ МАРИЦА ИЗТОК ЕАД				166	19 217	179	508	296 380	1 143	674	315 597	1 322
ПИМК РЕЙЛ				11 035	1 158 511	11 785	30 372	30 372 800	115 612	41 407	31 531 311	127 397
ГАЗТРЕЙД АД				83	5 709	83	2 740	1 587 750	6 133	2 823	1 593 459	6 216
ОБЩО	20 020 798	4 504 679 585	27 142 131	984 417	102 937 716	1 125 226	7 584 625	8 701 347 353	28 432 643	28 589 840	13 308 964 654	56 700 000

ПРОЕКТ 3: "Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости" - 2018 г.

№ по ред	Жп линия	Жп СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА - Вид разход	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
ПРОЕКТ 3: "Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости" - 2018 г.					
1	2	Враца	Възстановяване на проектната скорост в междугарието Реброво - Своге, път № 2 от км 24+589 до км 32+573 с дължина 7 984 м	7984 м Преходен 2018/2019 година	7 001 997
2	2	Враца	Доставка на 14 371 броя стоманобетонни траверси СТ-6 за релси тип 60Е1, оборудвани със скрепителна система SKL-14 за извършване на ремонт в междугарие Реброво - Своге текущ път № 2	14 371 броя Преходен 2017/2018 година	1 170 225
3	2	Враца	Механизирано подновяване на железния път на 2-ри коловоз с дължина 847 м, 3-ти коловоз с дължина 850 м, стрелки №№ 2, 4, 6, 8, 10, 12, 20, 1, 5 и 7, между стрелки № 2 и № 4 с дължина 7,60 м, между стрелки № 6 и № 8 с дължина 7,78 м, както и между стрелки № 1 и № 5 с дължина 4,42 м в района на гара Лакатник, по 2-ра жп линия	1717 м, 10 бр. стрелки Преходен 2018/2019 години	50 000
4	4	Пловдив	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Змейово – Стара Загора от км 239+400 до км 252+325 с обща дължина 12 925 м и стрелка № 1 в гара Стара Загора по 4-та жп линия	12 925 м 1 бр.жп стрелка Преходен 2017/2018 години	7 221 435
5	4	Пловдив	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Тулово – Змейово от км 226+379 /НС 2 гара Тулово/ до км 238+700 /НС 1 гара Змейово/ с обща дължина 12 321 м по 4-та главна жп линия Русе - Подкова с релси тип 60.	12 321 м Преходен 2017 - 2018 - 2019 години	11 997 282
6	5	София	Изграждане укрепителни съоръжения на левия откос на железния път, в отсечката от км 5+650 до км 6+140 с дължина 490 м на междугарието Захарна фабрика - Горна баня по 5-та жп линия.	190 м подпорна стена и една пасарелка Преходен 2017 - 2018 години	1 198 553
ОБЩО					28 639 492
Инфраструктурни такси					28 991 972
Подновяване					
1	5	София	Механизирано подновяване на железния път с материали тип 49 втора употреба (на Възложителя) на 2-ри и 3-ти коловози в гара Владая с обща дължина 1298 м., среден ремонт на стрелки № 1, № 2/4, № 3 и № 5 с включени отводнителни мероприятия	1298 м преходен 2017/2018	1 208 356
2	5	София	Механизирано подновяване на железния път с материали тип 49 втора употреба (на Възложителя) в междугарието Драгичево - Перник разпределителна от км 24+165 (КС №3 в Драгичево) до км 26+650 (край перон спирка Метал) с дължина 2485 м по 5-та жп линия	2485 м преходен 2017/2018	729 279
3	5	София	Подновяване на железния път от км 18+742 до км 23+503 в междугарието Владая - Драгичево с материали 2-ра употреба тип 49 на Възложителя	4761,000	3 627 882
4	6	София	Подновяване на железния път от км 31+400 до км 33+884 = 2 484 м и от км 34+544 до км 38+302 = 3 758 м., с обща дължина 6 242 м. в междугарието Храбърско - Разменна по 6-та жп линия, с материали 2-ра употреба на Възложителя	6 242 м Преходен 2018/2019	2 378 202
5	3	Бургас	Подновяване и среден ремонт на железния път в междугарието Шивачево – Гавраилово от км. 270+920 до км. 280+880 по 3-та главна жп линия София – Бургас с дължина 9 960 м	6460,000	9 278 693

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА - Вид разход	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
6	4	Горна Оряховица	Механизирано подновяване на железния път от км 201+500 до км 204+050 с дължина 2550 м в междугарието Кръстец - Радунци UIC 60 БРП	2 550 м Преходен 2018/2019	2 040 000
7	2	Шумен	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Стражица - Славяново текущ път № 2 от км 336+000 до 344+400	8 400 м Преходен 2018/2019	2 000 000
ОБЩО:					21 262 412
Обекти, изпълнявани по стопански начин					
			Механизиран среден ремонт с тежката пътна механизация на ДП НКЖИ:		
1	1	София	Елин Пелин - Вакарел път №2 от км.31+000 до км.31+800 = 800 м., от км 34+000 до км 35+000 = 1000 м. и от км 36+000 до км 37+000 = 1000 м с обща дължина 2 800 м.	2,800	14 000
2	1	София	Костенец - Белово път 1 86+500 - 87+400 = 900 м	0,900	4 500
3	1	София	Костенец - Белово път 2 86+500 - 87+400 = 900 м	0,900	4 500
4	7	Враца	Механизиран среден ремонт с тежка жп механизация на ДП НК "ЖИ" в междугарието Бели извор-Криводол от км 29+267 до км 39+270 с дължина 10 003 м. по 7-ма жп линия	10,003	17 400
5	7	Враца	Механизиран среден ремонт с тежка жп механизация на ДП НК "ЖИ" в междугарието Дреновец - РП Воднянци от км 104+621 до км 114+080 с дължина 9 459 м. по 7-ма жп линия	9,459	16 800
6	7	Враца	Механизиран среден ремонт с тежка жп механизация на ДП "НК ЖИ" в междугарието Криводол-Ракево от км 40+150 до км 45+926 с дължина 5 776 м. по 7-ма жп линия	5,776	8 700
7	7	Враца	Механизиран среден ремонт с тежка жп механизация на ДП НК "ЖИ" в междугарието Ракево-Бойчиновци от км 46+751 до км 56+437 с дължина 9 686 м. по 7-ма жп линия	9,686	17 100
8	7	Враца	Механизиран среден ремонт с тежка жп механизация на ДП НК "ЖИ" в района на гара Бойчиновци 2-ри коловоз с дължина 457 м и 3-ти коловоз с дължина 518 м.	0,975	1 400
9	7	Враца	Механизиран среден ремонт с тежка жп механизация на ДП НК "ЖИ" в района на гара Брусарци 2-ри коловоз с дължина 528 м и 3-ти коловоз с дължина 571 м.	1,099	1 500
10	4	Пловдив	Механизиран среден ремонт на железния път от км. 20+400 до км. 22+800 (2 400 м.) в междугарието Димитровград - Хасково и текущия път по 2-ри коловоз гара Хасково (620 м.)	3,020	50 000
11	4	Пловдив	Механизиран среден ремонт от км. 56+660 до км. 58+000 в междугарието Мост - Кърджали по 4-та ж.п. линия	1,340	6 700
12	2	Горна Оряховица	Механизиран среден ремонт в междугарието Джулюница – Стражица път №1 от км.312+010 до км.321+030, с обща дължина 9020 метра	9,020	45 100
13	4	Горна Оряховица	3-ти, 4-ти, 5-ти и 6-ти коловози с обща дължина 3 013 метра в жп гара Русе разпределителна	3,013	15 065
14	2	Шумен	в междугарието Попово - Дралфа път №2 от км 354+133 до км 365+000 с обща дължина 10 867 м с 3 к-з гара Попово - 960 м	11,827	59 135
15	3	Шумен	в междугарието Комунари - Дългопол от км 89+270 до км 91+944 /НС№2/ на път №2 по 3-та главна жп линия с дължина 2674 м	2,674	13 370
16	3	Шумен	2 коловоз в гара Аспарухово	0,600	3 000
17	2	Шумен	в междугарието Синдел - Разделна от км 510+370 /КС №7/ до км 513+800 на път №1 по 2-ра главна жп линия с дължина 3 430 м	3,430	17 150

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА - Вид разход	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
18	2	Шумен	в междугарието Синдел - Разделна от км 510+300 /КС №9/ до км 513+800 на път №2 по 2-ра главна жп линия с дължина 3 500 м	3,500	17 500
ОБЩО					312 920
Обекти, изпълнявани чрез възлагане					
1	5	София	Радомир - Долни Раковец 48+550 - 53+550 = 5000 м	5,000	800 000
2	5	София	Долни Раковец - Гълъбник 59+900 - 62+800 = 2 900 м	2,900	464 000
3	51	София	Дупница - Голямо село от км. 0+400 до км. 8+500	8,100	1 296 000
4	4	Горна Оряховица	Механизиран среден ремонт в междугарието Радунци - Дъбово от км 220+640 - 226+250	5,610	897 600
5	4	Горна Оряховица	Механизиран среден ремонт от км 158+272 до км 165+578 в междугарието Дряново - Царева ливада UIC 60 БРП	3,360	537 600
6	4	Горна Оряховица	Механизиран среден ремонт в междугарието Иваново - Две могили от км. 32+026 до км. 32+732	0,706	112 960
7	4	Горна Оряховица	Механизиран среден ремонт в междугарието Моруница - Бяла от км. 66+235 до км. 68+100	1,865	298 400
8	4	Горна Оряховица	Механизиран среден ремонт в междугарието Моруница - Бяла от км. 69+250 до км. 72+840	3,590	574 400
9	4	Горна Оряховица	Механизиран среден ремонт в междугарието Полски Тръмбеш - Петко Каравелово от км. 90+694 до км. 93+400	2,706	432 960
10	4	Горна Оряховица	Механизиран среден ремонт в гара Петко Каравелово 2 коловоз от км. 98+208 до км. 98+840	0,632	101 120
11	2	Шумен	Механизиран среден ремонт на 1-ви и 2-ри коловоз в гара Белослав с полагане на дренаж под коловозите в района на пероните"	1,450	232 000
12	3	Пловдив	Механизиран среден ремонт на участъци с възстановяване на отводнителните съоръжения с обща дължина 3 100 м в междугарието Ботев – Калофер и замяна на две стрелки с железен път	3,100	496 000
13	3	Пловдив	Механизиран среден ремонт на железния път от км. 147+151 (НС 13 гара Карлово) до км. 154+486 (НС 2 гара Ботев) с дължина 7 335 метра в междугарието Карлово - Ботев по 3-та жп линия	7,335	1 173 600
ОБЩО					7 416 640

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

№	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	(10)=(6)*(9)
1	МП	II	Възстановяване на проектната скорост в междугарието Реброво - Своге, път № 2 от км 24+589 до км 32+573 с дължина 7 984 м	7,984	8,880	70	60	70	621,600
2	МП	II	Доставка на 17 920 броя стоманобетонни траверси СТ-6 за релси тип 60E1, оборудвани със скрепителна система SKL-14 за извършване на ремонт в междугарие Реброво - Своге текущ път № 2 и 2-ри и 3-ти коловози в гара Своге						0,000
3	МП	II	Механизирано подновяване на железния път на 2-ри коловоз с дължина 847 м, 3-ти коловоз с дължина 850 м, стрелки №№ 2, 4, 6, 8, 10, 12, 20, 1, 5 и 7, между стрелки № 2 и № 4 с дължина 7,60 м, между стрелки № 6 и № 8 с дължина 7,78 м, както и между стрелки № 1 и № 5 с дължина 4,42 м в района на гара Лакатник, по 2-ра жп линия	1717 м, 10 бр. стрелки Преходен 2018/2019					0,000
4	МП	IV	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Змейово – Стара Загора от км 239+400 до км 252+325 с обща дължина 12 925 м и стрелка № 1 в гара Стара Загора по 4-та жп линия	12,925	14,069	75	55	75	1 055,175
5	МП	IV	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Тулово – Змейово от км 226+379 /НС 2 гара Тулово/ до км 238+700 /НС 1 гара Змейово/ с обща дължина 12 321 м по 4-та главна жп линия Русе - Подкова с релси тип 60. Преходен 2017 - 2018 години	12,321	13,395	65	60	65	870,675
6	МП	V	Изграждане укрепителни съоръжения на левия откос на железния път, в отсечката от км 5+650 до км 6+140 с дължина 490 м на междугарието Захарна фабрика - Горна баня по 5-та жп линия. Преходен 2017 - 2018 години	0,490		95	50	50	0,000
			ОБЩО ПРОЕКТ 3	33,720	36,344			70,1	2 547,450
1	МП	V	Механизирано подновяване на железния път с материали тип 49	1,298	0,774	80	30	80	61,920
2	МП	V	Механизирано подновяване на железния път с материали тип 49	2,485	2,485	90	60	95	236,075
3	МП	V	Подновяване на железния път от км 18+742 до км 23+503 в	4,761			80	80	0,000
4	МП	VI	Подновяване на железния път от км 31+400 до км 33+884 = 2 484 м	6,242			70	70	0,000
5	МП		"Механизирано подновяване на железния път на 2-ри коловоз с						0,000
6	МП	III	Подновяване и среден ремонт на железния път в междугарието	9,960		60-65	60-65	60-65	0,000

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

№	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
7	МП	IV	Механизирано подновяване на железния път от км 201+500 до км	2,550		65	65	65		0,000
8	МП	II	Механизирано подновяване на железния път в междугарието	8,400		65	65	65		0,000
9	МСП	I	Механизиран среден ремонт в междугарието Елин Пелин - Вакарел	2,800		65	65	65		0,000
10	МСП	I	Механизиран среден ремонт в междугарието Костенец - Белово път	0,900		90	80	80		0,000
11	МСП	I	Механизиран среден ремонт в междугарието Костенец - Белово път	0,900		90	80	80		0,000
12	МСП	VII	Механизиран среден ремонт с тежка жп механизация на ДП НК	10,003		80	80	80		0,000
13	МСП	VII	Механизиран среден ремонт с тежка жп механизация на ДП НК	9,459		70	70	70		0,000
14	МСП	VII	Механизиран среден ремонт с тежка жп механизация на ДП "НК	5,776		85	80	80		0,000
15	МСП	VII	Механизиран среден ремонт с тежка жп механизация на ДП НК	9,686		70	70	70		0,000
16	МСП	VII	Механизиран среден ремонт с тежка жп механизация на ДП НК	0,518		70	70	70		0,000
17	МСП	VII	Механизиран среден ремонт с тежка жп механизация на ДП НК	0,571		80	80	80		0,000
18	МСП	IV	Механизиран среден ремонт на железния път от км. 20+400 до км.	2,400		65	40	65		0,000
19	МСП	IV	Механизиран среден ремонт от км. 56+660 до км. 58+000 в	1,440		65	40	40		0,000
20	МСП	II	Механизиран среден ремонт в междугарието Джулюница –	9,020	10,455	130	100	110		1 150,050
21	МСП	IV	3-ти, 4-ти, 5-ти и 6-ти коловози с обща дължина 3 013 метра в жп	3,013			40	40		0,000
22	МСП	II	Механизиран среден ремонт в междугарието Попово - Дралфа път	11,827	10,718	130	100	110		1 178,980
23	МСП	III	Механизиран среден ремонт в междугарието Комунари - Дългопол	2,674			100	100		0,000
24	МСП	III	Механизиран среден ремонт 2 коловоз в гара Аспарухово							0,000
25	МСП	II	Механизиран среден ремонт в междугарието Синдел - Разделна от	3,430	3,430	110	100	110		377,300
26	МСП	II	Механизиран среден ремонт в междугарието Синдел - Разделна от	3,500	3,500	110	100	110		385,000
27	МСП	V	Механизиран среден ремонт в междугарието Радомир - Долни	5,000		130	110	110		0,000
28	МСП	V	Механизиран среден ремонт в междугарието Долни Раковец -	2,900		130	110	110		0,000
29	МСП	51	Механизиран среден ремонт в междугарието Дупница - Голямо	8,100		85	40	40		0,000
30	МСП	IV	Механизиран среден ремонт в междугарието Радунци - Дъбово от	5,610		65	65	65		0,000
31	МСП	IV	Механизиран среден ремонт от км 158+272 до км 165+578 в	10,306		65	65	65		0,000
32	МСП	IV	Механизиран среден ремонт в междугарието Иваново - Две могили	0,700		65	65	65		0,000
33	МСП	IV	Механизиран среден ремонт в междугарието Моруница - Бяла от	1,865		65	65	65		0,000
34	МСП	IV	Механизиран среден ремонт в междугарието Моруница - Бяла от	3,590		65	65	65		0,000
35	МСП	IV	Механизиран среден ремонт в междугарието Полски Тръмбеш -	2,706		65	65	65		0,000
36	МСП	IV	Механизиран среден ремонт в гара Петко Каравелово 2 коловоз от	0,632		65	65	65		0,000
37	МСП	II	Механизиран среден ремонт на 1-ви и 2-ри коловоз в гара Белослав	1,450		80-100	80-100	80-100		
38	МСП	III	Механизиран среден ремонт на участъци с възстановяване на	3,100		100	100	100		0,000
39	МСП	III	Механизиран среден ремонт на железния път от км. 147+151 (НС	7,335	8,253	100	70	90		742,770
			ОБЩО ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	166,907	39,615			104,3		4132,095
			ОБЩО КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР И ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	200,627	75,959					Σ[(10) на редове 1÷20]/Σ[(6) на редове 1÷20)]
			СКОРОСТ В РЕМОНТИРАНИ УЧАСТЪЦИ							87,9

Доставка на механизация

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Марка	Количество	Стойност (в лева с ДДС)
	Доставка на механизация			
1	Доставка на баластопланираща машина (процедура и аванс през 2018 година, доставка през 2020 година)	бр.	1	600 000
2	Доставка на 2 броя железопътни моторни влекачи "лек тип" с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи Преходен обект 2018/2019/2020 години	бр.	2	510 000
3	Доставка на 2 броя железопътни моторни влекачи "тежък тип" с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи Преходен обект 2018/2019/2020 години.	бр.	2	774 000
4	Доставка на един железопътен моторен влекач с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 760 мм и свързаните с него допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи Преходен обект 2018/2019 години.	бр.	1	0
5	Доставка на един брой възстановително средство Преходен 2018/2019 година		1	250 000
6	Доставка на лека пътна механизация. Преходен от 2017 година	бр.	По опис	269 163
7	Доставка на автомобили с висока проходимост за превоз на работници и каросерия за инструменти и материали	бр.	4	400 000
8	Доставка на 2 броя хидравлични багери с обратна кофа на автомобилен и железопътен ход за междурелсие 1435мм и свързаните с тях работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи	бр.	2	1 700 000
9	Доставка на автомобили на двоен ход (Преходен. Процедура през 2018 година, доставка през 2019 година)	бр.	10	0
10	Доставка на автомобил на двоен ход със заваръчно устройство за железопътни релси. Преходен 2018/2019/2020 години	бр.	1	0
11	Доставка и монтаж на три броя хидравлични стрелови крана на вагони собственост на Възложителя, по разработена от изпълнителя на монтажа техническа документация за монтаж и преустройство на вагоните. Преходен 2018/2019 години	бр.	3	0
12	Доставка на мобилна трошачка	бр.	1	1 133 599
13	Доставка на един брой челен товарач тип "Фадрома"	бр.	1	850 000
14	Доставка на два броя карьерни самосвали	бр.	2	450 000
ОБЩО				6 936 762

ЗАБЕЛЕЖКА: Финансирането за закупуване на механизация е от Инфраструктурни такси.

ТИТУЛЕН СПИСЪК

на обектите в Проект 4 "Модернизирани на осигурителни системи и прелезни устройства"
от Инвестиционната програма на ДП "НКЖИ" за 2018 г.
на Поделение "Сигнализация и телекомуникации"

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Стойност (в лева с ДДС)
1	Пресъоръжаване на ръчни бариери с автоматични прелезни устройства. Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства - по обособени позиции. Преходен 2016-2018 г. - с обща стойност 7 996 730,95 лв. с ДДС.	420 000
2	Инженеринг реконструкция и модернизация на телефонна кабелна мрежа и апаратура в ДП НКЖИ - в участък Червен бряг - Левски; участък Левски - Горна Оряховица, Бутово-Недан; участък Горна Оряховица - Бяла - по обособени позиции. Преходен 2015-2018 г. - с обща стойност 10 534 647,19 лева с ДДС. За Позиция 2: Инженеринг реконструкция и модернизация на телефонна кабелна мрежа и апаратура в участъка Левски-Горна Оряховица, Бутово-Недан	150 000
3	Рехабилитация на съоръженията и устройствата на осигурителната техника и телекомуникационните мрежи в железопътния участък София – Карлово, включваща подмяна релсовите вериги с броячи на оси в гарите Златица, Пирдоп, Христо Даново и Сопот ; подмяна пулт-табла, токозахранващи стативи и преустройство на схеми за управление на входни сигнали във всички гари от участъка; пресъоръжаване на 5 бр. АПУ и съоръжаване на 4 бр. междугария с автоматични блокировки без проходни сигнали с броячи на оси - по обособени позиции. Преходен 2016-2018 г. - с обща стойност 7 509 696,37 лв. с ДДС.	340 000
4	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в ДП НКЖИ в участъка Горна Оряховица- Каспичан и участък Радомир - Благоевград - по обособени позиции.Преходен 2016-2019 г. - с обща стойност 14 518 292.84 лв.	3 961 000
5	Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел - по обособени позиции - преходен обект 2018 - 2020 год. - с обща стойност 20 758 000.00 лв. с ДДС.	1 320 000
6	Инженеринг на ОТ в гарите Ботев, Калофер, Тъжа, Сахране, Дунавци, Черганово - подмяна на релсовите вериги със система броячи на оси - по обособени позиции- преходен обект 2018 - 2019 год. - с обща стойност 4 080 000.00 лв. с ДДС.	1 010 000
7	Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства - по обособени позиции. Преходен 2018-2020 г. - с обща стойност 8 590 000.00 лв. с ДДС.	50 000
8	Изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Горна Оряховица. Преходен 2018-2021 г. - с обща стойност 22 970 000,00 лв. с ДДС.	50 000
9	Изграждане на оптична кабелна мрежа в участъка София -Карлово - Пловдив - по обособени позиции. Преходен 2018-2020 г - с обща стойност 12 934 000.00 лв. с ДДС. От тях за ЕРП 2 160 000,00 лв. с ДДС.	20 000

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Стойност (в лева с ДДС)
10	Изграждане на оптична кабелна мрежа в участъка София - Мездра-Червен бряг - по обособени позиции. Преходен 2018-2020 г. - с обща стойност 12 060 000.00 лв. с ДДС. От тях за ЕРП 4 982 690,00 лв. с ДДС.	20 000
11	Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София - Карлово - по обособени позиции. Преходен 2018-2020 г - с обща стойност 15 361 000,00 лв. с ДДС. От тях за ЕРП 4 704 000,00 лв. с ДДС.	20 000
12	Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София - Мездра - по обособени позиции. Преходен 2018-2020 г - с обща стойност 14 457 000,00 лв. с ДДС. От тях за ЕРП 4 200 000,00 лв. с ДДС.	20 000
13	Инженеринг на ОТ в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово, Жельо войвода по трета главна линия - подмяна на релсови вериги със система броячи на оси". Преходен 2018-2019 г. - с обща стойност 4 990 000.00 лв. с ДДС	20 000
14	Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове - по обособени позиции Преходен 2018-2019 г. - с обща стойност 540 000.00 лв. с ДДС	200 000
15	Проектиране и изграждане на мълниезащитни и заземителни инсталации на сгради	240 000
16	Възстановяване на проектни параметри на токозахранващи устройства на ОТ и ТК чрез подмяна на амортизираните токоизправители и акумулаторни батерии (ТИ и АБ)	600 000
17	Модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС в седем броя гари, чрез доставка и инсталиране на: -кабели и кабелна арматура, -стрелкови обръщателни апарати, -стрелкови гарнитури, -системи за броене на оси, -светофори, -токозахранващи стативи, -кабелни шкафове и разпределителни кутии, -апаратура за микрокомпютърна визуализация, -контейнери за апаратура, -елементи за отопление на стрелки, -системи за видеонаблюдение на гари . РС /рамково споразумение/ за четири години - по обособени позиции - с обща стойност 8 800 000.00 лв. Изпълняване на СМР/строително-монтажни работи/ по стопански начин.	860 000
18	Проектиране и изграждане на ново електрозахранване в жп гара Караджалово	144 000
ОБЩО		9 445 000

ТИТУЛЕН СПИСЪК

Финансиране на обекти за "Ремонт и внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на ДП НКЖИ за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2018 г. - собствени средства на поделение "Електроразпределение"

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
I.	Доставка на материали за контактната мрежа	5 367 770,00 лв
1	Доставка на бронзови въжета, за подмяна на носещи въжета на контактната мрежа - 300 км(Bz 70 и Bz 10)	3 370 030
2	Доставка на медни гъвкави въжета, за подмяна в контактната мрежа (жица медна ф 4 мм и МГВ 95 мм2)	84 600
3	Доставка на свързващи възли и детайли - клеми различни видове, необходими при подмяна на носещи въжета и к.проводник на контактната мрежа .	180 000
4	Доставка на клеми струнни екивипотенциални	1 111 540
5	Доставка на контактен проводник- 40 км	621 600
II.	Ремонт на контактната мрежа и съоръженията към нея	23 861 810,00 лв
1	Подмяна на амортизирани и наклонени стълбове, в участъци на железопътната инфраструктура- преходен 2016 -2018 г.	2 085 713
2	Електрификация на коловози в товарна гара Димитровград- 8 км-преходен 2016-2018 г.	536 541
3	Електрификация на 83 жп линия -Нова Загора-Симеоновград преходен- 2016-2020 г.	4 000 000
4	Боядисване на жр стълбове	500 000
5	Преустройство на км в закрити гари	1 000 000
6	Преустройство км в м/рие Стражица-Асеново	500 000
7	Преустройство на контактната мрежа и съоръженията към нея в участъци с ремонт на железния път :	15 239 556
7,1	Рехабилитация контактна мрежа Люляково-Дъскотна-преходен 2017г.	2 183 000
7,2	Рехабилитация контактна мрежа Реброво-Своге П2	3 417 594
7,3	Ремонт на контактната мрежа в участъка Змейово-Стара Загора- от км. 239+400 до км 252+325 по 4-та жп линия- преходен 2017г.	2 005 055
7,4	Преустройство на к. мрежа в гърливината на г.Пирдоп- Преходен -2017 г.	315 348
7,5	Рехабилитация на контактната мрежа- сп Прилеп-РП Ведрово	1 028 342
7,6	Ремонт железен път Делян-Дяково-част:Конт. мрежа - Преходен 2017 г.	55 940

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
7,7	Ремонт на контактната мрежа в участъка Тулово-Змейово	3 843 024
7,8	Ремонт на контактната мрежа в гара Синдел	829 398
7,9	Ремонт на контактната мрежа в участъка Копривицица-Стряма-Тунел 7	1 500 000
7,1	"Механизирано подновяване на железния път на 2-ри и 3-ти коловози в гара Владая с обща дължина 1349 м, среден ремонт на стрелки № 1, № 2/4, № 3 и	39 431
7,11	Механизирано подновяване на железния път от км 24+165 до км 26+703,5 в междугарието Драгичево-Перник по 5-та жп линия-част,, Контактна	22 424
III.	Механизация - общо	950 000,00 лв
1	Ремонт на специализирана механизация-РССМ	850 000
2	Доставка на резервни части за РССМ	100 000
IV.	Модернизация на тягови подстанции , в т.ч. :	744 560,00 лв
1	Строителен надзор ТПС Бов	24 000
2	Строителен надзор ТПС Пирдоп	24 000
3	Модернизация и надграждане на SCADA - пета железопътна линия	500 000
4	Оценка на съответствието Оперативна съвместимост ТПС - Мездра, Бов и Завет- преходен 2016-2018 г.	196 560
V.	Ремонт сгради на подрайони и тягови подстанции	1 500 000,00 лв
1	Изграждане на сграда подрайон Перник	1 000 000
2	Ремонт сгради на подрайони и тягови подстанции-ЕНС-Сф,По,Г.Ор,	500 000
VI.	Доставка на специализирани автомобили	1 750 000,00 лв
1	Доставка на специализирани автомобили	1 750 000
ОБЩО		34 174 140

ТИТУЛЕН СПИСЪК
на обектите в Проект 5 "Модернизация и реконструкция на тягови подстанции"
от Инвестиционната програма на ДП "НКЖИ" за 2018 г.
на Поделение "Електроразпределение"

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
I.	Модернизация на тягови подстанции, в т.ч. :	
1	Модернизация и реконструкция на Тягова подстанция Бов	372 732
2	Модернизация и рехабилитация на разпределителна уредба 27,5kV на Тягова подстанция Пирдоп, с изграждане на система за телеуправление и	684 675
3	Модернизация и рехабилитация на тягова подстанция Величково и гарови разединители в гари Величково, Юнак и Синдел с изграждане на система за	1 238 329
4	Модернизация и реконструкция на тягова подстанция Провадия и гарово секционирание в гара Провадия с изграждане на система за телеуправление и	2 448 224
5	Ремонт на тягови трансформатори	240 000
6	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) -Варна	100 000
ОБЩО		5 083 960

ТИТУЛЕН СПИСЪК

на обектите в Проект 7 "Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел"
от Инвестиционната програма на ДП "НКЖИ" за 2018 г.

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
1	Подобект: "Участък Лозарево - Прилеп от км 18+663 до км 23+108 включително жп тунел №1"	330 000
1.1.	Геодезия	30 000
1.2.	АН	30 000
1.3.	СМР	270 000
2	Подобект: "Извършване на СМР за отстраняване на забележки от Решение № 3-3/2014 год. на МОСВ по одобрен доклад за ОВОС за инвестиционно предложение Карнобат-Синдел" /преходен до отстраняване на забележките /	617 880
2.1.	СМР	600 000
2.2.	Проектиране	17 880
3	Подобект: "Ремонт на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в участъка Люляково - Дъскотна от км 47+251 до км 57+668 с дължина 10 417 м. по 3-та главна жп линия"	6 841 453
3.1.	СМР	6 808 897
3.2.	СН	32 556
4	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп. Прилеп - РП Ведрово от км 29+595 до км 34+885 с дължина 5 290 м" /индикативна стойност 10 146 560/	10 900 522
4.1.	СМР	10 146 560
4.2.	Траверси	717 962
4.3.	СН	36 000
5	Подобект: "Преустройство коловозно развитие на гара Синдел Разпределителна"	3 536 735
5.1.	СМР	3 500 735
5.2.	СН	36 000
6	Подобект: "Актуализация на прединвестиционно проучване и изработване на инвестиционен работен проект за проект "Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат - Синдел"	1 300 000
6.1.	Проектиране	1 300 000
ОБЩО		23 526 590

ТИТУЛЕН СПИСЪК

на обектите в Проект 8 " „Възстановяване на проектните параметри по жп линията София – Карлово – Зимница" от
Инвестиционната програма на ДП "НКЖИ" за 2018 г.

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
1	Подобект: "Рехабилитация на жп, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в гарите Пирдоп, Стряма и Клисуре"	1 474 826
1.1.	СМР	1 440 350
1.2.	СН	34 476
2	Подобект: "Рехабилитация на жп, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица-гара Стряма от km 100+526 до км 106+341 с обща дължина 5 815 м. "	5 057 107
2.1.	СМР	5 039 107
2.2.	СН	18 000
3	Подобект: "Удължаване на съществуващи и изграждане на нови укрепителни ии предпазни съоръжения от км 52+229 до км 53+300 двустранно в междугарието Макоцево-Долно Камарци по 3-та главна жп линия"	1 632 423
3.1.	СМР	1 596 831
3.2.	СН	35 592
ОБЩО		8 164 356

ТИТУЛЕН СПИСЪК

на обектите в Проект 11 " Възстановяване на проектните параметри по
железопътната линия Русе - Варна"

от Инвестиционната програма на ДП "НКЖИ" за 2018 г.

№	ОБЕКТ	Стойност <i>(в лева с ДДС)</i>
1	Подобект: "Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна"	500 000
1.1.	Проектиране	500 000
2	Подобект: "Възстановяване на проектните параметри в гара Просторно от км 55+849 до км 56+843 с дължина 994 м по IX-та жп линия"	300 000
2.1.	СМР	300 000
ОБЩО		800 000

ТИТУЛЕН СПИСЪК

ПРОЕКТ № 20 (ПРЕУСТРОЙСТВО НА ВЪЗЛОВИ ЖП ГАРИ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЕВРОПЕЙСКИТЕ ИЗИСКВАНИЯ) ЗА ПРИДОБИВАНЕ НА ДЪЛГОТРАЙНИ МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ ЗА 2018 ГОДИНА

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
ПОДЕЛЕНИЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ СОФИЯ		
1	Изграждане на перони от двете страни на жп линията при спирта Товарна гара Русе	70 344
2	Ремонт приемно здание гара Мездра - обследване и технически паспорт	71 646
	Общо за поделението:	141 990
ПОДЕЛЕНИЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ ГОРНА ОРЯХОВИЦА		
1	Рехабилитация приемно здание гара Шумен - изготвяне на обследване и проект	685 086
1.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект 265 086 лв.	265 086
1.2.	Оценка съответствието на проекта - 36 000 лв.	20 000
1.3.	СМР - индикативна стойност 3 667 400 лв.	400 000
2	Ремонт приемно здание жп гара Добрич	167 928
2.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект 152 928 лв.	152 928
2.2.	Оценка съответствието на проекта - 36 000 лв.	15 000
3	Ремонт приемно здание жп гара Търговище	107 524
3.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект 97 524 лв.	97 524
3.2.	Оценка съответствието на проекта - 36 000 лв.	10 000
	Общо за поделението:	960 538
ПОДЕЛЕНИЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ ПЛОВДИВ		
1	Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол - преходен 2017- 2019	877 525
1.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект - 147 474 лв.	147 474
1.2.	оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт- 33 348	28 348
1.3.	СМР - индикативна стойност 2 335 380 лв.	701 703
2	Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Долно Езерово	564 033
2.1.	СМР - индикативна стойност 530 432,60 лв.	530 433
2.2.	Строителен надзор и технически паспорт- индикативна стойност 33 600 лв.	33 600
3	Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Айтос	418 804
3.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект - 34824 лв.	17 412
3.2.	оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт- 35 892 лв.	35 892
3.3.	СМР - индикативна стойност 465 500 лв.	365 500
4	Ремонт сграда жп гара Стамболийски	341 654
4.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект - 34 860 лв.	17 430
4.2.	оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт- 34 224 лв.	34 224
4.3.	СМР - индикативна стойност 290 000 лв.	290 000
5	Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Септември (инженеринг)	179 678
5.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект - 159 678 лв.	159 678
5.2.	оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт - 36 000 лв.	20 000
	Общо за поделението:	2 381 694

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
ЖЕЛЕЗОПЪТНА СЕКЦИЯ ГОРНА ОРЯХОВИЦА		
1	Ремонт приемно здание гара Червен бряг - обследване и технически паспорт	45 993
1.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект индикативна стойност 35 993 лв.	35 993
1.2.	Оценка на съответствието на проекта индикативна стойност 10 000 лв.	10 000
	Общо за поделението:	45 993
ЖЕЛЕЗОПЪТНА СЕКЦИЯ ШУМЕН		
1	Реконструкция и изграждане на перон между 3 и 4 коловози гара Мътница по II-ра главна жп линия	12 837
2	Извършване на оценка на съответствието на инвестиционния проект със съществените изисквания към строежите, включително заверка от КТК на части, упражняване на строителен надзор, координатор по БЗР и съставяне на технически паспорт на строеж "Реконструкция и изграждане на перон между 3 и 4 коловози гара Мътница по II-ра главна жп линия	11 340
3	Проектиране и изграждане /инженеринг/ хале за ремонт на РСМ ремонтна работилница Шумен	284 007
3.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект 500 000 лв.	254 007
3.2.	Оценка съответствието на проекта - 36 000 лв.	30 000
4	Проектиране и изграждане /инженеринг/ пасарелка в района на гара Каспичан	387 093
4.1.	Обследване, проект и изпълнение на СМР индикативна стойност 400 000,00 лв.	351 593
4.2.	Оценка на съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт индикативна стойност 36 000,00 лв.	35 500
	Общо за поделението:	695 277
ПОДЕЛЕНИЕ "СИГНАЛИЗАЦИЯ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ"		
1	Ремонт техническа сграда МРЦ гара София север	23 560
1.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект индикативна стойност 21 060 лв.	21 060
1.2.	Оценка на съответствието на проекта индикативна стойност 2 500 лв.	2 500
	Общо за поделението:	23 560
ПОДЕЛЕНИЕ "ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ"		
1	Изграждане на сграда подрайон ЕР Каспичан преходен 2017-2018 г. - индикативна стойност 915 500,96 лв. с включени непредвидени	91 550
	Общо за поделението:	91 550
ОБЩО		4 340 602

ТИТУЛЕН СПИСЪК

**ЗА ПРОЕКТ "СЪФИНАНСИРАНЕ НА
ИНФРАСТРУКТУРНИ ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА
ПРОГРАМА "ТРАНСПОРТ" 2007-2013 г. - ПОГАСИТЕЛНА
ВНОСКА, СЪГЛАСНО ПМС 271/06.10.2015 г."**

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	Стойност (в лева с ДДС)
1	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма "Транспорт" 2007-2013 г., погасителна вноска, съгласно ПМС № 271/06.10.2015 г.	35 000 000
ОБЩО		35 000 000

ПОИМЕНЕН СПИСЪК И РАЗЧЕТ ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА КАПИТАЛОВИТЕ РАЗХОДИ ЗА ФИНАНСОВА ГОДИНА 2018

№ по ред	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	НЕОБХОДИМИ СРЕДСТВА (в лева)	ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ
a	1	2	3
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости /проект 3/	28 639 492	Премахване на част от намаленията на скоростта на движение на влаковете; Забавяне темпа на влошаване на техническото състояние на железния път
2	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства (проект 4)	9 445 000	Подобряване на безопасността, устойчивостта, надеждността и повишаване на скоростта по жп инфраструктурата
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции (проект 5)	5 083 960	Повишаване надеждността и качеството на захранващото напрежение
4	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел (проект 7)	23 526 590	С изграждането на двойната жп линия ще се увеличи пропускателната способност на железопътната мрежа
5	Възстановяване на проектните параметри по жп линията София – Карлово – Зимница (проект 8)	8 164 356	Възстановяване на проектни параметри за достигане на скорости по книжка разписание с цел повишаване на проектните скорости
6	Възстановяване на проектните параметри по железопътна линия Русе - Варна (проект 11)	800 000	Подобряване на трансграничната връзка с Румъния и увеличаване на товародателите, ползващи железопътната инфраструктура.
7	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания (проект 20)	4 340 602	Ремонт на сградния фонд, включващ приемни здания, подрайони, сгради за поддържане на железен път и др.
8	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма "Транспорт" 2007-2013 г. - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	35 000 000	Успешно завършване на проектите по ОП "Транспорт" 2007-2013
Капиталови трансфери чрез Държавен бюджет		115 000 000	

РАЗЧЕТ - ОТЧЕТ ЗА ПЕЧАЛБАТА ИЛИ ЗАГУБАТА И ДРУГИЯ ВСЕОБХВАТЕН ДОХОД НА ДП "НК ЖИ" - ОТЧЕТ 2016 Г., БИЗНЕС ПЛАН 2017 Г., ОЧАКВАН ОТЧЕТ 2017 Г. И БИЗНЕС ПЛАН 2018 Г.

	Наименование на разходите	Отчет 2016 г.	Бизнес план 2017 г.	Очакван отчет 2017 г.	Бизнес план 2018 г.		Наименование на приходите	Отчет 2016 г.	Бизнес план 2017 г.	Очакван отчет 2017 г.	Бизнес план 2018 г.
а	б	1	2	3	5	а	б	1	2	3	5
A.	РАЗХОДИ ЗА ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ										
I.	РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ										
1	Разходи за материали в т.ч.:	42 885	39 900	39 500	41 200	A.	ПРИХОДИ ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ				
1.1.	Разходи за материали	28 742	25 000	24 500	25 000	I.	НЕТНИ ПРИХОДИ ОТ ПРОДАЖБИ				
1.2.	Гориво	4 336	4 600	4 800	5 000	1	Приходи от продажба на продукция				
1.3.	Ел. енергия	9 632	10 000	10 000	11 000	2	Приходи от продажба на стоки				
	ел. енергия за технологични нужди	3 217	3 530	3 700	4 560	3	Приходи от услуги в т.ч.:	103 854	105 740	109 100	108 900
1.4.	Топлоенергия	175	300	200	200	3.1.	Приходи от инфраструктурни такси	54 746	54 700	57 500	56 700
2	Разходи за външни услуги	37 764	35 000	35 000	36 000	3.2.	Други услуги	10 399	10 500	10 200	10 600
3	Разходи за амортизации	139 645	165 500	165 000	176 000	3.3.	Приходи от електроразпределение	38 709	40 540	41 400	41 600
4	Разходи за възнаграждения	121 195	130 800	128 300	146 200	4	Други приходи	16 001	13 000	13 300	13 600
5	Разходи за осигуровки	35 647	38 600	38 000	41 800	5	Печалба от продажба на нетекущу активи	1 812	9 800	2 000	10 300
6	Други разходи	19 411	13 000	12 500	13 000		ВСИЧКО ПО ГРУПА I:	121 667	128 540	124 400	132 800
а)	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	154 000	166 000
б)	в т.ч. провизии					2	в т.ч. от други източници	925	1 000	400	1 000
						3	други финансираня	64 414	90 000	82 100	89 600
	ВСИЧКО ПО ГРУПА I:	396 547	422 800	418 300	454 200		ВСИЧКО ПО ГРУПА II:	225 385	245 000	236 500	256 600
II.	СУМИ С КОРЕКТИВЕН ХАРАКТЕР						ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА / I + II /	347 052	373 540	360 900	389 400
1	Отчетна стойност на продадени материали	1 666	-	2 000	-	III.	ФИНАНСОВИ ПРИХОДИ				
2	Разходи за придобиване и ликвидация на дълготрайни активи по стопански начин	(17 021)	(16 500)	(12 000)	(16 000)		Приходи от лихви	518	-	22	-
3	Изменение на запасите от продукция и незавършено производство	100	-	150	-	1	в т.ч. лихви от свързани предприятия	-	-	-	-
4	Други суми с корективен характер	(781)	(660)	(730)	(900)		Приходи от участия	2 508	2 700	698	1 700
	ВСИЧКО ПО ГРУПА II :	(16 036)	(17 160)	(10 580)	(16 900)	2	в т.ч. дивиденсти	-	-	-	-
	РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА:	380 511	405 640	407 720	437 300			-	-	-	-
III.	ФИНАНСОВИ РАЗХОДИ			-		3	Положителни разлики от операции с финансови активи и инструменти	-	-	-	-
1	Разходи за лихви	226		250	-	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	720	1 700
3	Отрицателни разлики от промяна на валутните курсове	4	-	50	-						
4	Други финансови разходи	39	100	100	100	Б.	ОБЩО ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА (I + II + III)	350 078	376 240	361 620	391 100
	ВСИЧКО ПО ГРУПА III:	269	100	400	100	В.	ЗАГУБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ	30 702	29 500	46 500	46 300
Б.	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА (I+II+III)	380 780	405 740	408 120	437 400	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	361 620	391 100
	ВСИЧКО ПО ГРУПА IV:	-	-	-							
Г.	ОБЩО РАЗХОДИ (Б + IV)	380 780	405 740	408 120	437 400	Д.	СЧЕТОВОДНА ЗАГУБА	30 702	29 500	46 500	46 300
Д.	СЧЕТОВОДНА ПЕЧАЛБА	-	-	-		V.	Приходи от отсрочени данъци	3 507			
V.	РАЗХОДИ ЗА ДАНЪЦИ	1 090		-		Е.	ЗАГУБА (Д + V)				
1	Данък върху печалбата	1 090			-		(общо разходи + данъци - общо приходи)	28 285	29 500	46 500	46 300
2	Други данъци										
Е.	ПЕЧАЛБА		-		-						
	ВСИЧКО (Г+V+E)	381 870	405 740	408 120	437 400		ВСИЧКО (Г + Е)	381 870	405 740	408 120	437 400

Отчет за 2016 г. , очакван отчет за 2017 г. и разчет за Бизнес план 2018 г. на показателя "Изискуеми задължения към доставчици и задължения към персонала", съгласно чл. 6, ал. 1, т. 7 от Договора между Република България и ДП НКЖИ

№ по ред	Индикатор /измерител	Мярка	Отчет към 31.12.2016 г.	Очакван отчет към 31.12.2017 г.	Бизнес план към 31.12.2018 г.
1	2	3	4	5	6
1	Изискуеми задължения към доставчици	хил.лв.	145	100	100
2	Изискуеми задължения към персонала	хил.лв.	0	0	0
3	Общо изискуеми задължения към доставчици и изискуеми задължения към персонала (р.1+р.2)	хил.лв.	145	100	100

**Отчет за 2016 г., очакван отчет за 2017 г. и разчет по Бизнес план за 2018 г. на показателя
"Оперативни разходи на 1 зает", съгласно чл. 6, ал. 1, т. 8 от Договора между Република
България и ДП НКЖИ**

№ по ред	Индикатор / измерител	Мярка	Отчет 2016 г.	Очакван отчет 2017 г.	Бизнес план 2018 г.
1	2	3	4	5	6
1	Влаккилометри		29 405 105	29 941 519	28 589 840
2	Оперативни разходи	хил.лв.	256 902	253 300	278 200
3	Среден списъчен брой персонал	бр.	11 443	11 363	11 300
4	Производителност на труда - влаккм. на 1 зает (р.1/р.3)		2 570	2 635	2 530
5	Оперативни разходи на 1 зает - (р.2/р.3)	хил.лв.	22,451	22,292	24,619

**Отчет за 2016 г., очакван отчет за 2017 г. и разчет по Бизнес план за 2018 г.
на показателя "Брой персонал на 1 км железен път",
съгласно чл. 6, ал. 1, т. 9 от Договора между Република България и ДП НКЖИ**

№ по ред	Индикатор / измерител	Мярка	Отчет към 31.12.2016 г.	Очакван отчет към 31.12.2017 г.	Бизнес план към 31.12.2018 г.
1	2	3	4	5	6
1	Среден списъчен брой персонал за м. декември	брой	11 368	11 304	11 280
2	Текущ железен път за м. декември	км	4 029	4 029	4 029
3	Среден списъчен брой персонал на 1 км текущ железен път - (р.1/р.2)		2,82	2,81	2,80

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

№ по ред	РАЗХОДИ ПО ПЕРА	НЕОБХОДИМИ СРЕДСТВА (в лева)	ЗАБЕЛЕЖКА
а	1	2	3
1	Разходи за Отбранително мобилизационна подготовка на ДП НКЖИ	261 696	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	793 850	Средствата се изплащат от Държавна агенция „Държавен резерв и военновременни запаси” (ДА "ДР ВВЗ") на основание сключен договор за съхранение на ВВЗ, сключен между НКЖИ и ДА "ДР и ВВЗ"
3	Възстановяване на щети от бедствия и аварии	1 200 000	Средствата се отпускат от Междуведомствена комисия за възстановяване и подпомагане към МС
4	Осигуряване на лични предпазни средства	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		2 421 546	

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

Прогноза за 2018 г.
за необходимите средства в BGN за проектите, финансирани по: ОП "Транспорт и транспортна инфраструктура" и Механизма за свързване на Европа (МСЕ)

в лева						
Наименование на проекта		Индикативна стойност с ДДС	2018 г.			
			ОПТТИ/МСЕ	Национално съфинансиране /НС/	Съфинансиране ДП НКЖИ	ДДС - общо
Проекти по оперативна прогрма "Транспорт и транспортна инфраструктура"						
Ос 1 " Развитие на жсп инфраструктура по „основната” трансевропейска транспортна мрежа "						
1	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2	810 018 562	74 923 946	13 221 873		17 434 956
2	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	21 339 148	2 694 577	475 514		634 018
3	Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези	20 286 501	773 917	136 574		158 098
4	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец	1 301 273 600	102 659 146	18 116 320		21 655 073
5	Техническа помощ за модернизация на железопътна линия София – Перник - Радомир – Гюешево – граница с Република Македония	31 311 538	4 567 445	806 020		1 074 693
	Всичко по ос 1	2 184 229 349	185 619 031	32 756 300		40 956 838
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	7 327 000	1 230 800	217 200		274 000
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	5 929 787	922 250	162 750		194 200
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	18 039 766	168 300	29 700		24 000
	Всичко по ос 3	31 296 553	2 321 350	409 650		492 200
Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика,						
1	Внедряване на ETCS в участъка Русе - Каспичан	43 995 594	3 187 500	562 500		750 000
2	Проектиране и внедряване на СУВР в ДП НКЖИ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (контролни точки "check-points")	21 600 000	1 530 000	270 000		360 000
	Всичко по ос 4	65 595 594	4 717 500	832 500		1 110 000
Ос 5 "Техническа помощ"						
1	Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирането, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС	815 820	565 633	99 818		133 090
2	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман – железопътен участък Петърч-Драгоман – граница с Република Сърбия	2 362 959	896 993	158 293		211 057
3	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	1 188 602*	808 250	142 632		
4	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	3 000 000	212 617	37 521		50 028
5	Техническа помощ за укрепване капацитета на НКЖИ, като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, финансирани със средства на ЕСИФ	8 772 739	2 125 000	375 000		286 800
	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	300 914	168 021	29 651		39 534
	Всичко по ос 5	15 252 432	4 776 514	842 914		720 509
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ:	2 296 373 928	197 434 394	34 841 364		43 279 547
Проекти по Механизма за свързване на Европа (МСЕ)						
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк	244 582 910	38 411 065	8 543 882		9 341 789
2	Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин	159 559 584	25 288 591	4 786 542		5 989 427
3	Модернизация на железопътната линия София – Пловдив в участък Костенец - Септември	418 369 936	54 032 335	14 863 439		9 594 023
4	По-добри железопътни проектичрез по-добри познания	609 869	130 000	19 500		28 000
5	Развитие на жп възел Пловдив	242 860 653	54 961 565	8 244 235		12 641 160
6	От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки	117 349	68 454	0		13 691
	ОБЩО ПО ПРОЕКТИ - МСЕ	1 066 100 301	172 892 010	36 457 598		37 608 090
Рекapитyлация за 2018 г.						
	ОБЩО ПО ПРОЕКТИ ОПТТИ и МСЕ	3 362 474 229	370 326 404	71 298 962		80 887 637

Обобщена таблица за дейността на ДП НКЖИ за 2018 г. (в млн. лева)

No по ред	ПРОЕКТ	Средства по проекти за изпълнение през 2018 г.	В т.ч. по източници на финансиране							
			ДБ Капиталов трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Инфраструктурни такси	КФ/МСЕ	ЕФРР	15% нац. съфин.-ДБ
Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020										
Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната“ трансевропейска транспортна мрежа "										
1.	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2	88,146						74,924		13,222
2.	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	3,170						2,695		0,476
3.	Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези	0,910						0,774		0,137
4.	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец	120,775						102,659		18,116
5.	Техническа помощ за модернизация на железопътна линия София – Перник - Радомир – Гюешево – граница с Република Македония	5,373						4,567		0,806
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	1,448							1,231	0,217
2.	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	1,085							0,922	0,163
3.	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	0,198							0,168	0,030
Ос 4 Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"										
1.	Внедряване на ETCS в участъка Русе - Каспичан	3,750							3,188	0,563
2.	Проектиране и внедряване на СУВР в ДП НКЖИ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (контролни точки "check-points")	1,800							1,530	0,270
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	0,665							0,566	0,100
2.	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София- Драгоман – железопътен участък Петърч-Драгоман – граница с Република Сърбия	1,055							0,897	0,158
3.	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, финансирани със средства на ЕСИФ	2,500							2,125	0,375
4.	Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	0,951							0,808	0,143
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	0,198							0,168	0,030
6.	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	0,250							0,213	0,038
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		232,276	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	185,619	11,815	34,841
Проекти, съфинансирани по Механизма за свързване на Европа										
1.	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк	46,95						39,91		7,04
2.	Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин	30,08						25,56		4,51
3.	Модернизация на железопътната линия София – Пловдив в участък Костенец - Септември	68,90						58,56		10,33
4.	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	0,15						0,15		0,00
5.	Развитие на жп възел Пловдив	63,21						53,72		9,48
6.	От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки	0,07						0,07		
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		209,350	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	177,980	0,000	31,370
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер										
1.	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	28,639	28,639							
2.	Модернизирание на осигурителни системи и прелезни устройства	9,445	9,445							
3.	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции"	5,084	5,084							
4.	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	23,527	23,527							
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.	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	4,341	4,341							
8.	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	35,000	35,000							
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР		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 през 2018 г.	277,800		145,000	34,500	41,600	56,700			
ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ		277,800	0,000	145,000	34,500	41,600	56,700			
ОБЩО		834,425	115,000	145,000	34,500	41,600	56,700	363,599	11,815	66,211

Източник на финансиране	Общо за 2018 г.
Капиталов трансфер	115,000
Субсидия	145,000
Собствени средства на ДП "НКЖИ"	34,500
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	41,600
Инфраструктурни такси	56,700
Кохезионен фонд/МСЕ	363,599
Европейски фонд за регионално развитие	11,815
Национално съфинансиране	66,211
ОБЩО	834,425