

УТВЪРЖДАВАМ:

Министър на транспорта,
информационните технологии и съобщенията



ПРОГРАМА

ЗА РАЗВИТИЕТО И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА
ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА
2019-2023 г.

2018 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ	2
СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ	4
СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ	6
1. ВЪВЕДЕНИЕ	7
2. ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ	11
2.1 ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ОБЩАТА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА НА ЕС	11
2.2 СЪСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕС	12
2.3 РАЗВИТИЕ НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА И ИНТЕГРИРАНЕТО НА БЪЛГАРСКАТА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА В НЕЯ	15
3. МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПЕРСПЕКТИВИ И ДЪРЖАВНО ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ	22
3.1 МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПЕРСПЕКТИВИ	22
3.2 ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ НА РЕАЛНИЯ СЕКТОР	23
4. РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ	24
4.1. ДЪРЖАВНО РЕГУЛИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР	24
4.2. УЧАСТИЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	25
5. КАЧЕСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	28
5.1 СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА	28
5.2 СЪСТОЯНИЕ НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ	31
5.3 СЪСТОЯНИЕ НА ЕНЕРГИЙНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ	37
5.4 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА	40
5.5 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД	42
5.6 СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ И ТЕРМИНАЛИ ЗА КОМБИНИРАНИ ПРЕВОЗИ	43
5.7 СЪСТОЯНИЕ НА СРЕДСТВАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ, СИГУРНОСТ И ОТБРАНИТЕЛНО-МОБИЛИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ ПРИ БЕДСТВИЯ И КРИЗИСНИ СИТУАЦИИ	45
6. ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ДЕЙНОСТТА НА ДП НКЖИ КАТО УПРАВИТЕЛ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – 2019-2023 г.	51
6.1. Основни приоритети на ДП НКЖИ	51
6.2. Приоритети на Програмата за развитие на железопътната инфраструктура	52
6.3. Основни цели за развитие на ДП НКЖИ	53
6.4. Технологични и технически цели и задачи	53
6.5. Търговски цели и задачи	54
6.6. Финансови цели, задачи и принципи	55
6.7. Основни източници за финансиране на дейността на ДП НКЖИ	56
6.8. Организационни и управленски цели и задачи	58
6.9. Международни отношения и евроинтеграция – цели и задачи	62
6.9.1 Двустранно сътрудничество	63
6.9.2 Многостранно сътрудничество	63
6.9.3 Европейска интеграция	73
6.10. Маркетингова политика	73
6.11. Екологична политика	75
7. ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2019-2023 г.	78

7.1. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2019-2023 Г.	78
7.2. ИНВЕСТИЦИОНЕН ПЛАН ЗА ОБНОВЯВАНЕ И НОВО СТРОИТЕЛСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА, С ВКЛЮЧЕНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ И НАЧИН НА РАЗХОДВАНЕ ЗА ПЕРИОДА 2019-2023 Г.	79
7.2.1 ПРОЕКТИ С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 Г.	80
7.2.2 ПРОЕКТИ С ФИНАНСИРАНЕ ОТ МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА (МСЕ)	81
7.2.3 ДРУГИ ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ ЧРЕЗ НАЦИОНАЛНО ФИНАНСИРАНЕ, ЕВРОПЕЙСКО ФИНАНСИРАНЕ И/ИЛИ ДЪРЖАВНИ ЗАЕМИ ОТ МЕЖДУНАРОДНИ ФИНАНСОВИ ИНСТИТУЦИИ	82
8. ПРОГРАМА НА ДП НКЖИ ЗА УСВОЯВАНЕ НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ	83
8.1. УЧАСТИЕ НА ДП НКЖИ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ	83
8.2. ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА ДП НКЖИ ЗА УЧАСТИЕ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ	83
9. ПРОГРАМА ЗА ПОДОБРЯВАНЕ СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ДО 2023 г.	86
ПРИЛОЖЕНИЯ	89

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

АЛС	Автоматична локомотивна сигнализация
АРП	Анализ за разходи и ползи
БВП	Брутен вътрешен продукт
ДБ	Държавен бюджет
ДП НКЖИ	Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“
ЕИБ	Европейска инвестиционна банка
ЕК	Европейска комисия
ЕК	Енергиен контрол
ЕМЦ	Електромеханична централизация
ЕРП	Поделение „Електроразпределение“
ЕС	Европейски съюз
ЕС	Електроснабдяване
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕФСИ	Европейски фонд за стратегически инвестиции
ЕЦ-М	Електрическа централизация за малки гари
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИМТ	Интермодален терминал
КЕВР	Комисия за енергийно и водно регулиране
МКЦ	Маршрутно-компютърни централизации
МРЦ	Маршрутно-релейни централизации
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
НПР БГ2020	Национална програма за развитие: България 2020
ОВОС	Оценка на въздействието върху околната среда
ОЕМ	Ориент/Източно-Средиземноморски
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
ОСЖД	Организацията за сътрудничество на железниците
ОТ	Осигурителна техника
ПАБ	Полуавтоматична блокировка
ПЕ	Подрайони по експлоатация
ПУ	Пункт за управление
ПУВМ	Предварително установени влакови маршрути
РССМ	Релсова самоходна специализирана машина
РУКЗ	Релейна уредба за ключова зависимост
СиТ	Поделение „Сигнализация и телекомуникации“
ТЖК	Товарни железопътни коридори
ТЖК АЗБ	Товарен железопътен коридор Алпийско-Западно Балкански
ТК	Телекомуникации
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост

AGTC	Европейска спогодба за важни международни линии за комбиниран транспорт и съответните съоръжения
ENIM	Единна мрежа на европейските управители на железопътна инфраструктура
ERTMS	Европейска система за управление на железопътния трафик
ETCS	Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация)
ITS	Интелигентни транспортни системи
GSM-R	Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации)
TEN-T	Трансевропейска транспортна мрежа
CER	Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании
C-OSS	Система за обслужване на едно гише на международния товарен трафик
HORIZON 2020	Рамкова програма за научни изследвания и иновации
PRIME	Платформа на управителите на железопътна инфраструктура в Европа
RIS	Речни информационни услуги
RNE	RailNetEurope – Организация на европейските управители на железопътна инфраструктура
SCADA	Система за контрол, визуализация и събиране на данни
SERG	Югоизточна регионална група
Shift2Rail	Публично-частно партньорство, насочено към насърчаване и по-добро координиране на инвестиции на ЕС в научни изследвания и иновации в железопътния транспорт
TIS	Train Information System
PCS	Path Coordination System
UIC	Международен съюз на железниците

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ

При подготовката на Програмата за развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура за периода 2019-2023 г. са спазени основните изисквания на правната и икономическа рамка за развитие на железопътния транспорт в Република България и са взети предвид следните документи:

- Закон за железопътния транспорт, приет от XXXVIII Народно събрание на 15.11.2000 г. и в сила от 01.01.2002 г. с последващите го изменения и допълнения в т.ч.: изм. и доп. ДВ., бр. 17 от 23.02.2018 г.;
- Европейски директиви и Регламенти на Европейската комисия (ЕК) за развитие на железопътния транспорт;
- Национална програма за развитие: България 2020;
- Тригодишен план за действие за изпълнението на Националната програма за развитие: България 2020 в периода 2017-2019 г.;
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. (ОПТТИ 2014-2020 г.);
- Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от Европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014-2020 г.;
- Общ генерален план за транспорта на България;
- Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.;
- Договор между Държавата и ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ) и заложените в него показатели за качество на услугата и допустими ангажименти на държавата;
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
- Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г.;
- Национална програма за реформи на Република България в изпълнение на стратегия „Европа 2020“ – актуализация 2017 г.;
- Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012-2022 г.;
- Актуализиран национален план за изпълнение на техническа спецификация за оперативна съвместимост относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в Европейския съюз;
- Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система в Република България (2013-2020);
- Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията;
- Конвергентна програма на Република България (2017-2020 г.);
- Средносрочна бюджетна прогноза за периода 2019-2021 г., одобрена с Решение на Министерския съвет № 264 от 19 април 2018 г.;
- Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2018 г.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2019-2023 г. е актуален средносрочен стратегически документ, който има за цел да очертае най-важните насоки за развитие на железопътната инфраструктура в следващия петгодишен период. В нея се планират действията, проектите, ресурсите и задачите, като се предвиждат и условията за осигуряване на дейностите по проучване, проектиране, внедряване на системите за управление и сигурност на движението, за спазване на нормите за експлоатация на железопътната инфраструктура и за организиране на ремонта за възстановяване на отделни елементи от железопътната инфраструктура след стихийни бедствия и производствени аварии, както и за изпълнението на утвърдената програма.

ДП НКЖИ управлява и изпълнява следните инфраструктурни проекти:

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

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

По линия на Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие Република България разполага с 1,604 млрд. евро (Кохезионен фонд – 1,144 млрд. евро и Европейски фонд за регионално развитие – 0,460 млн. евро) за изграждане на транспортна инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа. Средствата се разходват по ОПТТИ 2014-2020 г., одобрена на 19.12.2014 г.

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

Стратегията на ОПТТИ 2014-2020 г. гарантира завършване на основни национални и Общоевропейски транспортни направления на територията на страната. Основните инвестиции се насочват по направления с напреднала степен на изпълнение, в основни линии финансирани по Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. (ОПТ), целящо в максимална степен приключване на модернизацията им или тяхното доизграждане. За железопътната инфраструктура това е направление Драгоман – София – Пловдив – Бургас. В рамките на ОПТ 2007-2013 г. са изпълнени инвестиционни проекти по участъци от жп линиите София – Пловдив (участъка Септември – Пловдив) и Пловдив – Бургас (участъците Михайлово – Калояновец, Стара Загора – Зимница и Церковски – Бургас). Също в рамките на ОПТ 2007-2013 г. са изпълнени проекти за подготовка на строителство на инвестиционни проекти, допълващи направление Драгоман – София – Пловдив – Бургас, а именно: участъците Пловдив – Оризово, Стралджа – Церковски, жп възли Пловдив и София, както и участъка Елин Пелин – Ихтиман – Септември.

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

Инвестициите в участъците София – Елин Пелин и Костенец – Септември, както и развитието на жп възел Пловдив, ще бъдат финансирани със средства от МСЕ.

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

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

Всички мерки, финансирани от ОПТТИ 2014-2020 г. са в съответствие с Общностните изисквания за правилно прилагане на хоризонталните принципи и политики, и по-конкретно – със свързаните разпоредби на чл. 7 на Общия регламент за постигане на равни възможности и липса на дискриминация.

Една от основните цели и задачи на програмата е свързана с развитие и укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент на финансова помощ от различни източници на ЕС, 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 от Европейски структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ) и МСЕ.

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

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

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

Съгласно Общия регламент за програмния период 2014-2020 г., помощта от фондовете на ЕС се концентрира за дейности, имащи най-голяма „европейска“ добавена стойност – принос към постигане на целите на стратегията „Европа 2020“ за интелигентен, приобщаващ и устойчив растеж. В Общия регламент са идентифицирани 11 тематични цели, с които страните-членки се съобразиха в процеса на подготовка на оперативните програми, като инвестициите за развитие на транспортната инфраструктура са изцяло съобразени тематична цел № 7. „Насърчаване на устойчивия транспорт и подобряване на мрежовите инфраструктури“.

Изпълнението на големите инфраструктурни проекти се очаква да доведе до:

- намаляване времепътуването на железопътните превози;
- увеличаване пропускателната способност на железопътните линии;
- повишаване на комфорта, сигурността и безопасността на железопътните превози;
- подобряване на екологичните условия в страната;

- осигуряване на заетост в районите на строителство, в това число директно и индиректно заети в строителството, съпътстващите услуги и др.;
- подобряване на бизнес климата и инвестиционната среда в районите на реализираните проекти;
- развитие на бизнеса, свързан с железопътния транспорт;
- допълнително използване на капацитета на инсталираните оптични кабели, GSM-R и др. високотехнологично оборудване в района на проекта.

С разработването на настоящата програма се цели:

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

Направените допускания са, че държавата ще:

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

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

- модернизация на жп линиите, които не са част от „основната“ и „широкообхватната” Трансевропейска транспортна мрежа, но са важни за икономиката на страната;

-
- постигане на максимална продължителност на престой на граничните пунктове от 30 минути;
 - модернизация на телекомуникационната система, за да бъде предоставяна за съвместно ползване или използвана по друг начин за генериране на допълнителни приходи;
 - внедряване на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS) по отношение на националните железопътни линии;
 - постигане на максимална механизация на дейностите по поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура.

Всички усилия на ДП НКЖИ са насочени към навременното приключване на одобрените за финансиране проекти. Компанията има готовност да участва в процеса на подготовка и разработване на програмните документи в сферата на транспорта за следващия програмен период 2021-2027 г., както и в процеса на кандидатстване – подготовка, изготвяне и представяне на „зрели” проектни предложения, като основно ще се акцентира върху проекти, съответстващи на приложимите стратегически европейски и национални документи, свързани с развитие на транспортната инфраструктура. Компанията ще разработва проекти за развитие на трансграничните връзки и железопътната инфраструктура по Трансевропейска транспортна мрежа. В дейностите по модернизация и при осигурено финансиране трябва приоритетно да се развиват участъците от направление „Север-Юг” на Коридор „Оrient/Източно-Средиземноморски“, както и дейности по внедряване в пълен обхват на ERTMS в съответствие с приложимите условия и срокове.

2. ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

2.1 ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ОБЩАТА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА НА ЕС

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

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

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

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

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

Основните предизвикателства пред европейската транспортна система са следните:

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

Стратегията на ЕС в областта на транспорта се изразява преди всичко в подобряване и по-рационално използване на инфраструктурата и транспортните средства, постигане на по-голяма сигурност и качество за потребителите на транспортни услуги и по-добра защита на околната среда. Националната стратегия за адаптация към климатичните промени все още не е одобрена, но Република България следва приоритетните цели на ЕС. За реализирането на тези стратегически цели се предвижда да се изгради ефективна Трансевропейска транспортна мрежа, като се осигури висока степен на интеграция на различните видове транспорт.

2.2 СЪСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕС

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

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

В изложената стратегия има заложили 40 конкретни инициативи с цел изграждането на конкурентоспособна транспортна система, която ще увеличи мобилността, ще премахне основните бариери в ключови области и ще допринесе за растежа и заетостта. Новите

предложения на ЕК очертават нови цели пред железопътния транспортен сектор, но и целите, поставени в предишните периоди, остават валидни и актуални.

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

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

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

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

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

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

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

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

➤ Четвъртият железопътен пакет цели подобряване на качеството на железопътните услуги в Европа. Пакетът включва шест законодателни инициативи, насочени към три ключови области:

- подновяване на правилата за структура на управление на инфраструктурата и транспортните операции;
- осигуряване на по-нататъшно отваряне на пазара за вътрешни услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт;
- повишаване на качеството и ефективността на железопътните услуги чрез премахване на оставащите бариери на пазара и засилване на хармонизирането на

оперативна съвместимост и безопасност, за да се гарантира по-висока степен на хармонизация на железопътната мрежа на ЕС.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Подобряване на сътрудничеството между управителите на инфраструктура за премахване на граничните ограничения пред железопътните товарни превози, подобряване на трафика в международен план, оптимизиране на инвестициите в инфраструктура и управление на капацитета.

- Развитие и управление на интегрирани (интермодални) терминали, обслужващи железопътния транспорт.
- Осигуряване на високи нива на качество и надеждност на инфраструктурния капацитет, определен за железопътни товарни превози.

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

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

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

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

Карта на Трансевропейската железопътната мрежа на територията на Република България

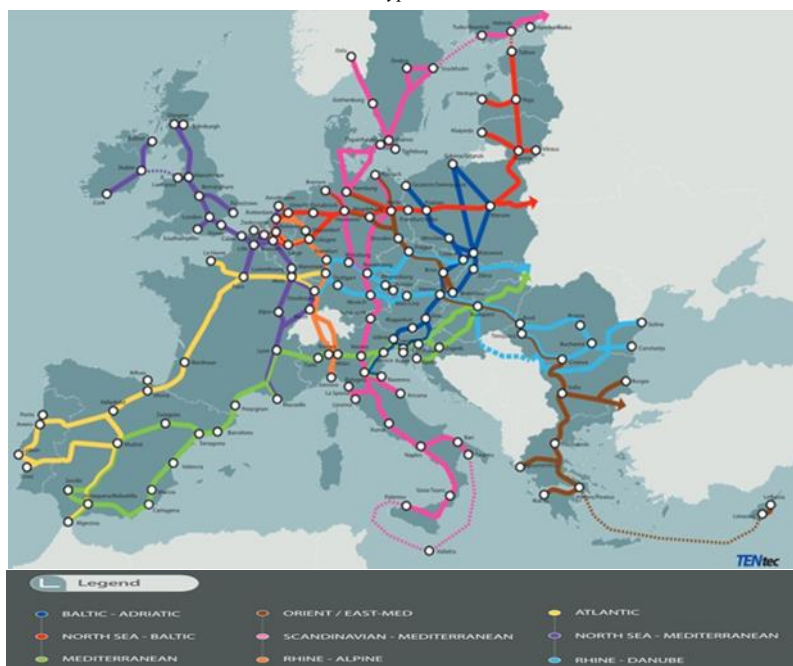
Фигура № 1



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

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

Фигура № 2



През територията на Република България преминават:

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

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

✚ **коридор „Рейнско-Дунавски“.**

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

Фигура №3



Развитието на TEN-T е подкрепено от МСЕ и от ЕСИФ посредством годишни и многогодишни работни програми.

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

Средствата са фокусирани върху:

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

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

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

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

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

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

Хоризонтални приоритети, допустими за финансиране чрез МСЕ:

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

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

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

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

- **съвместно предприятие Shift2Rail** – с **Регламент (ЕС) № 642/2014 на Съвета от 16 юни 2014 г.** се създаде съвместното предприятие **Shift2Rail**, с което официално се установи ново публично-частно партньорство за управление на научноизследователски и

иновационни дейности с цел подпомагане на развитието на по-добри железопътни услуги в Европа. Учредителите на предприятието включват Съюза, представляван от Комисията, и осем други партньори от сферата на промишлеността, а именно: Alstom Transport, Ansaldo STS, Bombardier Transportation, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, Network Rail, Siemens Aktiengesellschaft, Thales и Trafikverket. Целта на предприятието е да спомогне за постигане на целите на Бялата книга за транспорта от 2011 г. и за модалния преход към железопътен транспорт от други по-малко устойчиви видове транспорт, което да се осъществи чрез повишаване на икономическата ефективност и привлекателността на железопътния транспорт.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Инвестициите от европейските фондове за инфраструктура трябва да бъдат насочени към развитие на участъци от коридор ОИС от основната Трансевропейска транспортна мрежа, а именно: направление Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград – турска граница и Пловдив – Бургас. До края на периода на програмата усилията са насочени към направление „Изток – Запад“ през Южна България: от София през Пловдив до Бургас и

Свиленград – турска граница. В дейностите по модернизация и при осигурено финансиране трябва да се включат и участъци от направление „Север – Юг“ – Видин – Медковец и София – Перник – Радомир. Ще продължи процесът на обновяване на няколко ключови железопътни гари по цитираното направление, аналогично на вече модернизирани София, Бургас, Пазарджик, а именно Стара Загора, Нова Загора, Карнобат, Подуяне, Искър и Казичене. Новоизградените линии ще бъдат оборудвани със съвременни системи за управление на трафика.

На 06.09.2017 г. бе подписан Меморандум за разбирателство между Република България и Гръцката Република за развитието на железопътната връзка Солун – Кавала – Александруполис – Бургас – Варна – Русе, което е свързано с изпълнението на проекта Sea2Sea. Същият е финансиран от ЕС и има за цел създаване на мултимодален транспортен коридор чрез изграждане на железопътна връзка между гръцките пристанища Кавала и Александруполис на Егейско море с българските пристанища Варна и Бургас на Черно море и с пристанище Русе на река Дунав.

Потенциал за развитие на връзките Европа – Азия има в идеята за реализиране на железопътна връзка към пристанище Текирдаг на Мраморно море, което е свързано с националната железопътна мрежа на Република Турция.

3. МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПЕРСПЕКТИВИ И ДЪРЖАВНО ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ

3.1 МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПЕРСПЕКТИВИ

През 2018 г. се очаква растежът на световната икономика да продължи плавно да нараства подкрепен от повишената икономическа активност в развиващите се страни и ускорението на ръста на brutния вътрешен продукт (БВП) на САЩ.

Ръстът на европейската икономика ще започне да се забавя в резултат на прекратяване на действието на временните фискални стимули в някои страни и недостига на квалифицирана работна сила в други, което ще ограничи растежа на заетостта. Несигурността, свързана с последствията от предстоящото излизане на Великобритания от ЕС, се очаква да потисне икономическата активност в региона. Растежите на европейската и американската икономика ще се забавят през 2019 г. и ще продължат да следват низходяща динамика, като постепенно ще се доближават до потенциалното си ниво.

Международна среда и основни макроикономически показатели

Показател	отчетни данни		прогноза			
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Световна икономика (реален растеж, %)	3,2	3,7*	3,9	3,9	3,8	3,7
Европейска икономика – ЕС 28 (%)	2	2,4	2,3	2,1	1,9	1,8
Валутен курс щ.д./евро	1,11	1,13	1,23	1,23	1,23	1,23
БВП (млн. лв.)	94 130	98 631	104 674	111 145	117 890	124 919
БВП (реален растеж, %)	3,9	3,6	3,9	3,8	3,7	3,7
Дефлатор на БВП, %	2,2	1,2	2,1	2,3	2,3	2,2
Средногодишна инфлация (ХИПЦ) (%)	-1,3	1,2	1,8	2	2,1	2,1
Компенсации на един нает (%)	5,8	7,5	7,4	6,9	6,5	6,3
Коефициент на безработица (НРС) (%)	7,6	6,2	5,9	5,7	5,5	5,4
Текуща сметка (% от БВП)	5,3	3,9	1,7	1,2	0,8	0,2
Преки чуждестранни инвестиции (% от БВП)	2,2	2,7	2,7	2,7	2,8	2,8

Източник: РМС № 264 от 19 април 2018 г. за одобряване на средносрочна бюджетна прогноза за периода 2019-2021 г.

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

Българската икономика се очаква да нарасне с 3,9% през 2018 г., като основен принос за растежа ще има вътрешното търсене. Частното потребление също слабо ще се ускори, подкрепено от подобреното доверие на потребителите, продължаващото нарастване на заетостта и реалното увеличение на разполагаемия доход на домакинствата. Растежът на БВП слабо ще се забави до 3,8% през 2019 г. и 3,7% в периода 2020-2021 г. Вътрешното търсене ще продължи да бъде водещо за повишението както по линия на потреблението, така и на инвестициите.

Средногодишната инфлация през 2018 г. се очаква да бъде положителна от 1,8%, като повишението на общото равнище на потребителските цени в края на годината се очаква да достигне 1,9%. Средногодишното повишение на ХИПЦ през 2019 г. се очаква да бъде 2,0%, като инфлацията леко ще се ускори до 2,1% през 2019 г. и 2021 г.

Данъчната политика за периода 2019-2021 г. се характеризира с предвидимост, като същевременно се насърчава развитието на бизнеса и инвестиционната активност чрез

запазване на ниските данъчни ставки за преките данъци, широка данъчна основа и малко на брой данъчни преференции. Важна роля за постигане на целите на данъчната политика и за увеличаване на приходите от данъци, осигурителни вноски и такси има повишаването на ефективността при тяхното администриране.

Осигурителната политика за периода 2019-2021 г. предвижда запазване на размера и съотношенията на осигурителните вноски за фондовете на държавното обществено осигуряване на ниво от 2018 г.

В средносрочен план се предвижда увеличаване размера на минималната работна заплата от 510 лв. на 560 лв. от 1 януари 2019 г., на 610 лв. от 1 януари 2020 г. и на 650 лв. от 1 януари 2021 г.

3.2 ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ НА РЕАЛНИЯ СЕКТОР

Политиката в областта на транспорта е насочена към развитие на базисната транспортна инфраструктура, повишаване на качеството на предлаганите транспортни услуги и устойчивото развитие на транспорта. Основни приоритети са осигуряването на високо ниво на безопасност и сигурност, стимулиране използването на обществените видове транспорт и програми за промяна в разпределението по видове транспорт с цел намаляване на вредното въздействие на автомобилния транспорт. Ангажираността на държавата към бъдещото развитие на устойчив транспорт е съобразена с нарастващата загриженост за опазване на околната среда, като се насърчава развитието на по-екологосъобразните видове транспорт и се прилага балансиран подход при използване на техния потенциал.

Субсидия за ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“

Размерът на финансирането се определя в рамките на дългосрочен договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, от една страна, и ДП НКЖИ от друга страна. Средствата за субсидии са предвидени за осигуряване на дейностите по текущото поддържане и експлоатацията на железопътната инфраструктура. В Средносрочна бюджетна прогноза за периода 2019-2021 г. е предвидено средствата за субсидии да се запазят на равнището им от 2018 г. – по 145 млн. лв. на година.

Капиталови трансфери за ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“

Със средствата за капиталови трансфери се финансират проектите от железопътната инфраструктура, за които не се осигуряват средства от Европейски и структурни инвестиционни фондове. Капиталовите трансфери се насочват за поддържане на техническото и експлоатационното състояние на съществуващата железопътна инфраструктура и съоръженията по сигнализация и безопасно управление на превозната дейност. В Средносрочна бюджетна прогноза за периода 2019-2021 г. се предвижда средствата за капиталови трансфери да се завишат с 5 млн. лв. в сравнение с 2018 г. и да бъдат в размер на 120 млн. лв. на година. Разпределението на средствата в рамките на отделните години от периода ще бъде в съответствие с провежданата от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) политика по отношение на железопътната инфраструктура и предвидените мероприятия и дейности в Годишните програми за изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура.

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

4.1. ДЪРЖАВНО РЕГУЛИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР

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

- Предоставянето на Управителя на железопътната инфраструктура да управлява публична и частна държавна собственост.
- Извършването на обществени услуги за превоз на пътници, 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 на Комисията от 12 юни 2015 година относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга и прилагането на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година 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.

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

➤ 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 със следните железопътни превозвачи: „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, „БЖК“ АД, „Булмаркет рейл карго“ ЕООД, „Газтрейд“ АД, „Ди Би Карго България“ ЕООД, „Експрес Сервиз“ ООД, „Карго Транс Вагон България“ АД, „Порт Рейл“ ООД, ДП „Транспортно строителство и възстановяване“, „Рейл Карго Кериър – България“ ЕООД, „ТБД Товарни превози“ ЕАД, „Пимк Рейл“ ЕАД, „Мини Марица-изток“ ЕАД и „ДМВ Карго Рейл“ ЕООД.

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

4.2. УЧАСТИЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Ролята на държавата се свежда до:

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

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

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

- да изгражда, поддържа и развива железопътната инфраструктура в съответствие с годишната програма по чл. 3, ал. 1, т. 2 от Договор ДА-2/29.12.2015 г.;

- чрез реализиране на проектите за модернизация на инфраструктурата в съответствие с тяхната приоритетност да подобрява качеството на железопътната мрежа и повишава скоростите за движение в ремонтираните участъци;
- да осигурява възможно най-ефективно използване на инфраструктурния капацитет, като се стреми да минимизира ограниченията в него и при необходимост разработва програма за подобряването му и др.

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

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

Предимства от прилагането на тази политика:

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

Резултати:

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

-
- Модернизирана и поддържана жп инфраструктура, допускаща скорости от 120-160 км/ч, с гарантирана безопасност и сигурност на превозите.
 - Подновен подвижен железопътен състав, предпочитан от потребителите.
 - Достигане на високо качество на жп транспортна услуга на 50% по-ниска цена, поради използване на фондове от ЕС.

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

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

5. КАЧЕСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

5.1 СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА

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

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

Основни параметри на железопътната мрежа на ДП НКЖИ

- Общата разгъната дължина на железния път – 6 458 км, в т.ч.:

– Единични жп линии с нормално междурелсие (1435 мм)	– 3 905 км;
– Двойни жп линии с нормално междурелсие	– 990 км;
– Гарови коловози с нормално междурелсие	– 1 410 км;
– Единични жп линии теснопътни (760 мм)	– 125 км;
– Гарови коловози теснопътни	– 13 км;
– Гарови коловози с широко междурелсие (1520 мм)	– 15 км.
- 757 бр. прелези;
- 145 бр. тунели с обща дължина 44 862 м по нормалните жп линии;
- 41 бр. тунели с обща дължина 3 068 м по теснопътните жп линии;
- 976 бр. жп мостове с обща дължина 42 556 м по нормалните железопътни линии;
- 23 бр. жп мостове с обща дължина 644 м по теснопътните железопътни линии;
- 6 300 броя железопътни стрелки.

Мрежата има 298 железопътни гари и 17 разделни поста.

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

- I-ва жп линия – от сръбска граница до турска граница през Пловдив и Свиленград – част от коридор от основната TEN-T мрежа „Ориент/Източно-Средиземноморски“;
- II-ра жп линия – София – Мездра – Горна Оряховица – Варна – част от основната TEN-T мрежа;
- III-та жп линия – Илиянци – Карлово – Зимница – Карнобат – Варна фериботна;
- IV-та жп линия – граница – Русе пътническа – Горна Оряховица – Стара Загора – Димитровград – Подкова – част от основната TEN-T мрежа;
- V-та жп линия – София – Владая – Перник – Радомир – Кулата – част от коридор от основната TEN-T мрежа „Ориент/Източно-Средиземноморски“;

- VI-та жп линия – Радомир – Гюешево – част от основната TEN-T мрежа, важен транс-граничен участък;
- VII-ма жп линия – Мездра – Видин – част от коридор от основната TEN-T мрежа „Ориент/Източно-Средиземноморски“;
- VIII-ма жп линия – Пловдив – Стара Загора – Карнобат – Бургас в участъка Пловдив – Михайлово – част от коридор от основната TEN-T мрежа „Ориент/Източно-Средиземноморски“;
- IX-та жп линия – Русе разпределителна – Каспичан;
- реструктуриране на жп възли София, Пловдив, Бургас във връзка с модернизацията на новите жп линии Пловдив – Свиленград – турска граница, Михайлово – Бургас, Пловдив – Септември и подобряване на интермодалността в градски условия.

По отношение на железния път се предвиждат следните дейности:

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

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

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

Очаквани резултати:

- Осигуряване на устойчив График за движение на влаковете и оптимизиране на броя на ограниченията на скоростта.
- Завишаване на скоростите на движение на влаковете чрез механизано подновяване и механизан среден ремонт на железния път.
- Мероприятия по отводняване и подобряване на носимоспособността на земното легло в участъци, където тя е нарушена.
- Доставка на най-необходимите резервни части и изпълнение на ремонти за поддържане на механизацията в добро техническо състояние.
- Подобряване на техническото състояние на някои от второстепенните железопътни линии, които имат статут на „рокадни“ за главните железопътни линии.

ДП НКЖИ ще се стреми осезаемо да подобри техническото състояние на железопътната инфраструктура – фактор, рефлектиращ и върху безопасността на превозите. С това ще се повишат не само търговските параметри на железопътната инфраструктурата, но и ще се намали броят на произшествията и щетите от тях. Основна цел е железопътните линии, попадащи в „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа, да отговарят на изискванията заложи в Регламент (ЕС) № 1315/2013. Към момента почти напълно изпълнени са изискванията за пълна електрификация, за нормално междурелсие от 1435 мм и за допустимо натоварване от 22.5 т/ос на железопътните линии от „основната“ мрежа. По отношение на електрификацията, почти всички направления от „основната“ мрежа са електрифицирани, с изключение на отсечките Радомир – Гюешево и Димитровград – Подкова. По отношение на показателите за скорост на движение от 100 км/ч, възможност за движение на влакове с дължина 740 м и пълно внедряване на ERTMS – Република България все още не отговаря в по-голямата си част от „основната“ мрежа на тези изисквания на Регламента, но в момента се изпълняват и се планират за реализиране редица проекти по ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ, чрез които се цели да бъдат обхванати линиите от „основната“ мрежа, които да бъдат модернизирани така, че да отговарят на изискванията на Регламент (ЕС) № 1315/2013.

Техническото състояние на железния път и съоръженията към него, в т.ч. и на отделните елементи към него, към началото на 2018 г. е, както следва:

- Наличие на участъци от железопътната мрежа с почти изчерпани възможности за задържане на скоростите на движение и гарантиране сигурност и безопасност: в рамената Димитровград – Подкова по IV-та жп линия, Радомир – Кюстендил – Гюешево по VI-та жп линия, Русе – Каспичан по IX-та жп линия и др.
- Земното платно е с недостатъчна носимоспособност, което вследствие на динамичните натоварвания от подвижния състав води до значителни деформации. Липсва предпазен пласт, което води до интензивни деформации през летните сухи периоди, поради явяващите се големи пукнатини в короната на земното платно и изтичане на баласта в тях. На места липсва противозамръзващ пласт, което е предпоставка за интензивни деформации през пролетния сезон вследствие на размразяването.
- В мрежата съществуват над 600 хиляди траверси СТ-4 ПAK68И, напукани и с разбити гнезда за анкерния болт, което надвишава 9% от вложените такива.
- В местата с вложени траверси тип СТ4-Т и СТ4-Д при криви с радиуси, по-малки от 500 м, се наблюдава масово скъсване на един и повече тирфони, с което се създават предпоставки за увеличаване на междурелсието и се застрашава сигурността на движение на подвижния железопътен състав.
- Значителни по дължина са участъците от железния път с масово компрометирано скрепление ПAK68И (изолационните и уплътнителни втулки са смачкани, ПAK болтовете са завъртени или скъсани, ребровите подложки са счупени, голям брой от здравите са с елипсовидни отвори, което позволява напречно и надлъжно изместване на релсовите нишки и счупени пружинни пръстени).
- Използват се предимно релси втора употреба, които също са в количества, неотговарящи на необходимостите. Вследствие на това съществуват релси със сработване, близко до допустимото, откриват се голям брой дефектни, налице са и голям брой избукувани и с вълнообразно износване релси.
- Влагането на нови железопътни стрелки е недостатъчно. В редица големи гари като Централна гара София, Пловдив, Стара Загора, Мездра, Синдел, Тулово, Дъбово и други са въведени намаления на скоростта, поради износване на стрелкови елементи.
- Основните проблеми при стоманени железопътни мостове са високата степен на корозия, изтичането на олово под лагерите, пукнатини по елементите на

конструкциите, слаби или липсващи нитове, което отслабва връзките и изисква спешно отстраняване. Това са най-често срещаните констатации при Генералната ревизия на мостовете. Преобладаващата неизправност при масивните мостове е нарушената хидроизолация.

- Основни проблеми в състоянието на почти всички тунели са липса на хидроизолация, пукнатини в облицовката и влошено отводняване, поради лошо изпълнение на отводнителните канали.
- При средна проектна скорост 108,3 км/ч за главните жп линии, допустимата скорост по книжка-разписание за пътнически влакове е 91,5 км/ч, т.е. разликата от 16,8 км/ч е осезаема.

В периода 2019-2023 г. се планира изпълнението на ремонти по количества и стойности, съгласно информацията в Приложения №№ 2÷9. В тези приложения са отразени програмите, разработени от експлоатационните поделения, в които са показани необходимите средства за подновяване на железния път, за извършване на ремонти по главните жп линии и на тежката пътна механизация, за ремонт на мостове и тунели, за заздравяване на слабите места, за развитие на осигурителната техника и телекомуникациите и за развитието на енергостопанството. Основната цел при разпределението на средствата е необходимостта от привеждане на съоръженията на железния път в съответствие с изискванията на ЕС и въвеждането на Техническите спецификации за оперативна съвместимост.

5.2 СЪСТОЯНИЕ НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ

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

Осигурителната техника (сигнализацията) осъществява обективен контрол на местоположението на подвижния жп състав върху железния път, контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура и контрол и управление на скоростта на движение на влаковете.

Телекомуникационните съоръжения реализират всички видове съобщителни връзки в железопътната инфраструктура (служебни вътрешногарови, междугарови, диспечерски, влакови диспечерски радиовръзки, маневрени, телексни, селекторни) и пренос на данни.

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

Един от основните фактори, оказващи негативно въздействие върху качеството на предлаганата от компанията железопътна услуга, е наличието в железопътната мрежа на Република България на голям брой неефективни и морално и/или физически остарели съоръжения и апаратура от различни технологии и поколения на ОТ, телекомуникациите и електроснабдяването. Разчетите показват, че за преодоляване на натрупаното в годините техническо и технологично изоставане, извън финансовите средства, предоставяни на Република България от европейските кохезионни фондове, са необходими ежегодни инвестиции за модернизация, рехабилитация и поддръжка на системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване в минимален обем от близо 50 млн. лв. от националния бюджет или от други финансови източници.

В последните десет години големи инвестиции в съоръжения и устройства на ОТ, ТК и ЕС и ЕК са извършени със средства по международни програми и държавно съфинансиране. Изградени са модерни осигурителни инсталации, телекомуникационно оборудване и

съоръжения на електроснабдяването в обекти от национално значение като: Дунав мост 2: Видин – Калафат, Електрификация и реконструкция на жп линии Пловдив – Свиленград и Свиленград – гръцка/турска граници. Извършва се обновяване на железопътната инфраструктура в участъци от жп линии Пловдив – Бургас и София – Пловдив.

От 2009 г. до 2017 г. със средства от държавния бюджет са автоматизирани 128 бр. прелези, а за подаване на информация към водачите на пътни превозни средства, съгласно изискванията на Наредба № 17 за регулиране на движението със светлинни сигнали, на 260 бр. прелези са монтирани нов тип шосейни светофари с трети фар с бавномигаща бяла светлина.

Поделението извършва инженеринг, реконструкция и модернизация на телефонна кабелна мрежа и апаратура, като изпълнява всички европейски изисквания за оперативна съвместимост и безопасност на превозите. През последните години със средства от капиталов трансфер се изгражда и развива оптична мрежа средно по 70 км на година.

Планът за развитие на Поделение СиТ е показан подробно по години и обекти в хил. лв. с ДДС в Приложение № 10 – Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването в периода 2019-2023 г.

Осигурителна техника

Състоянието на осигурителната техника влияе пряко върху безопасността, качеството и ефективността на железопътната услуга. Безопасното движение на влаковете по железопътната мрежа се сигнализира (разрешава) чрез подаване на светлинни сигнали от светофори по скоростната или по обикновената сигнализация. Сигналните показания се регламентират от действащата нормативна база (Наредба № 58 на МТ от 2006 г.).

Действащите в момента общо 315 железопътни гари и разделни постове са съоръжени със следните средства на ОТ: Маршрутно-компютърни централизации, Релейни централизации с микрокомпютърна визуализация (ЕЦМ-МКВ), Маршрутно-релейни централизации (МРЦ), Електромеханични централизации (ЕМЦ) и Релейни уредби за 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 условията на пробна експлоатация.

От всички железопътни прелези, 518 броя 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 Автоматичната локомотивна сигнализация (АЛС) е прекъснато в междугарието Подуяне-Искър и в междугарието Пловдив-Пловдив разпределителна. Поради строителни дейности действието на АЛС е прекъснато в участъка от гара Стара Загора до гара Бургас и в участъка от гара Белозем –Оризovo.

В процес на изграждане и въвеждане в експлоатация, съгласно изискванията на Наредба № 57 са следните участъци, на които е изградено полево 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. Системата работи ефективно само при наличие на съответното бордово оборудване на локомотивите, но поради препоръчителния характер на изискването и липса на финансови стимули превозвачите не си оборудват локомотивите, преминаващи по тези линии.

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

- ПАБ – релейна полуавтоматична блокировка.
- Автоблокировка с проходни сигнали.
- Автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси.

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, като подаваните данни са от информационен характер.

С реализацията на проект „Реконструкция и електрификация на жп линията Пловдив – Свиленград – Турска/Гръцка граница” са въведени в експлоатация 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 два броя двупътни системи „Check Point” за контрол на загрети букси, дерайлиране и взна, като системата в междугарието Септември-Тодор Каблешков е съоръжена и с габаритна рамка.

С изграждането на маршрутно-компютърни централизации (МКЦ) от най-ново поколение в жп гари Синдел, Горна Оряховица и жп възел Дупница, ще се осигури възможност за телеуправление само от едно работно място в посочените гари, което изключително ще облекчи работата на експлоатационния персонал от службите по движението. Новоизградените МКЦ ще осигуряват маршрутно придвижване на влаковете и маневрените състави съобразно коловозните развития и технологията на работа в гарите. Ще се подобрят технологичните възможности за работа в експлоатационните пунктове. МКЦ ще се проектира със система за самодиагностика, чрез която ще се изявява предотказното състояние на елементите на централизацията, ще се контролират всички откази, като информация за това се извежда на работното място на дежурния електромеханик.

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

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

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

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

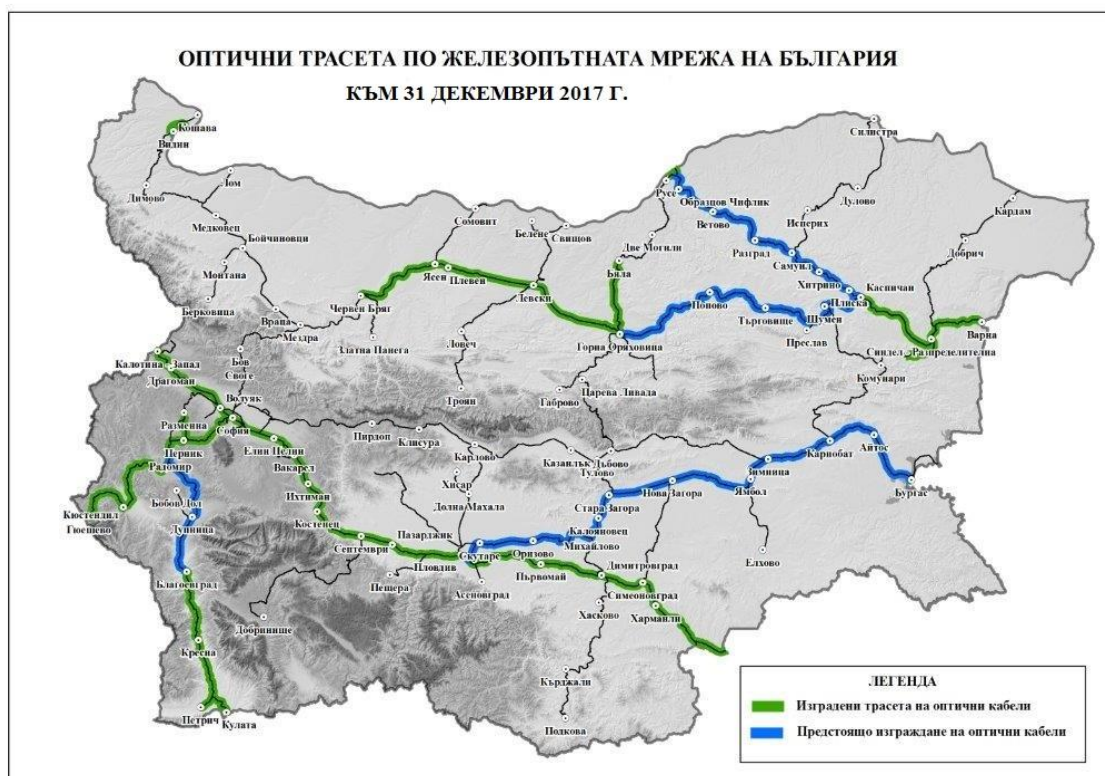
Резултатът от всички планирани инвестиции в системата за сигнализация (гарови централизации, оборудване за осигуряване на движението в междугарията, пресъоръжаване на прелезите и тяхната модернизация) ще бъде: високо ниво на безопасност на превозите; достигане на максимална пропускателна способност; подобряване на управлението на влаковото движение и реален икономически ефект от снижаване на разходите за експлоатация.

Телекомуникации

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

По-долу е показана карта на железопътната мрежа на Република България, като в зелен цвят са оцветени изградени трасета на оптични кабели, а в син цвят предстоящи за изграждане трасета на оптични кабели в средносрочен план.

Фигура № 4



Общото състояние на телекомуникационната мрежа като цяло е добро, като новоизградените през последните години с оптични кабели мрежи и цифрови системи по ОПТ 2007-2013 г. и с национално финансиране – Проект 4 са в отлично техническо състояние.

Медните телекомуникационни кабели – магистрални и вътрешно гарови, са силно амортизирани и подложени на непрекъснати посегателства и кражби, както и на постоянни

увреждания. Те са със силно нарушени технически параметри, съгласно констативните измервателни протоколи и реално застрашават надеждността на всички системи, работещи по тях. Аналоговите преносни системи, както и аналоговите телефонни централи от 3-та равнина са с изтекъл амортизационен ресурс, морално и технически остарели и не отговарят на съвременните изисквания за телекомуникации. Железопътните телекомуникации са базирани на кабелна мрежа, състояща се от 4630 км магистрални кабели, 159 км въздушни кабелни линии и 750 км оптични кабелни линии. Все още по второстепенни участъци от жп линиите има въздушни ТТ линии с крайно ограничен капацитет.

Изградена е мрежа за предаване на данни, състояща се от 4 главни възела, свързани помежду си. В участъците с изграден оптичен кабел и цифров пренос се изграждат високоскоростни мрежи за пренос на данни със значително по-високи 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.

ДП НКЖИ има изградени специализирани влакови радио-диспечерски и маневрени връзки. Диспечерските аналогови радио връзки 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 заплащането на лицензионни такси за използван радио-честотен спектър. Маневрените радио връзки, 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 радио връзки по стандарт GSM-R, в съответствие с изискванията за тези коридори.

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

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

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

В дългосрочната инвестиционна програма на Поделение СиТ се предвижда изграждане на оптични кабелни мрежи и цифрови преносни системи по главните жп линии, които да заменят неефективната телекомуникационна кабелна мрежа изградена с медни кабели и аналогов пренос. Целта е изграждане на оптичен пръстен, обхващащ всички големи гари на територията на страната и възможност за голям обем пренос на данни. С изграждането на цифрова преносна система ще се постигне осигуряване на всички необходими, определени в специфичната нормативна уредба на ДП НКЖИ телекомуникационни връзки и ще се обезпечи работата на системите за осигурителна техника и за телеконтрол и управление на енергетичните обекти.

Планирано е проектиране и изграждане на оптични връзки и телекомуникационно оборудване на близо 800 км по протежение на железния път в участъците: Горна Оряховица – Каспичан; Радомир – Благоевград; София – Карлово – Пловдив; София – Мездра – Червен бряг; Русе – Бяла; Симеоновград – Нова Загора; Разменна – Волуяк; Величково – Карнобат; Горна Оряховица – Стара Загора; Михайлово – Димитровград и Карлово – Тулово.

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

Електроснабдяване и енергиен контрол

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 отоплението 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, осветление и т.н.

Поделение СиТ поддържа: 294 броя трафопоста 20 (10) kV/ 0.4 kV, 714 бр. желязо-решетъчни пилони с монтирани осветителни тела, въздушни и кабелни линии СрН и НН (медни, алуминиеви и маслени) с приблизителна дължина около 2 400 км; разпределителни уредби СрН, разпределителни уредби НН, разпределителни касети, разпределителни и електромерни табла.

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

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.

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

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

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

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

- Обновяване на външно осветление на жп гари с енергоспестяващи (LED) осветители;
- Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове;
- Обновяване и подмяна на маслени кабели СрН и НН;
- Преустройство на системите за електрическо отопление на жп стрелки;
- Подмяна на разпределителни и електрически табла СрН и НН;
- Доставка на високоволтови измервателни уреди за лаборатории тип Б;
- Доставка и монтаж на фотосоларни панели за собствени нужди.

5.3 СЪСТОЯНИЕ НА ЕНЕРГИЙНИТЕ СЪОРЪЖЕНИЯ

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

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

С прилагане на Директива 2012/34/ЕС от 2019 година ще се таксува минимален достъп до електрифицираните жп участъци, което определя и нова методика за определяне на цената за тягово разпределение, която ще се определи от КЕВР за следващия регулаторен период.

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

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

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

Тяговите подстанции са разположени на територията на цялата страна, като структурно са обособени също на териториален принцип и са общо 54 на брой, с обща инсталирана мощност 1 186 MW.

Контактната мрежа представлява специална електропреносна мрежа, която пренася електрическата енергия от тяговите подстанции до тяговия електрически подвижен състав и я предава чрез непосредствен контакт с неговия токоприемник. Захранването на контактната мрежа с електрическа енергия се извършва от тяговите подстанции чрез така наречените захранващи фидери (въздушни проводници). Електрическата енергия, след като мине през тяговите двигатели на електрическия подвижен състав, се връща обратно по релсовия път и през земята. Релсовият път се свързва с тяговата подстанция чрез обратните фидери. По този начин веригата за протичане на тяговия ток се затваря. Контактната мрежа, захранващите, обходни и обратни фидери образуват тяговата мрежа на електрифицирания участък. Разгънатата дължина на контактната мрежа към м. март 2018 г. е 4 717 км.

Голям процент от контактната мрежа е в експлоатация над 45 години, при срок на експлоатация 25 – 30 години, което определя и неотложната ѝ подмяна. Незадоволително е състоянието на носещите и контактни проводници, поради наличие на много допълнителни ремонтни връзки, изменение на стандартите за височинна геометрия на мрежата, износване на контактните проводници, нарушено антикорозионно покритие на металните стълбове и конзоли носещи контактната мрежа и др.

Контактната мрежа се поддържа в непрекъснато работно състояние от оперативни енергийни диспечери и аварийно-ремонтен персонал в подрайони по експлоатацията (ПЕ). Работните средства за поддръжка на контактната мрежа са релсовите самоходни

специализирани машини. Механичните параметри на контактната мрежа се контролират с измерителни мобилни лаборатории на железопътен ход.

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

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

Цели на поделение ЕРП

✓ Тягови подстанции

Основни видове дейности при осъществяване на предстоящи проекти са:

- Подмяна на съоръженията на тяговите подстанции, изграждане на система за телеуправление.
- Централизирано управление на съоръженията за тягово енергоснабдяване от енергодиспечерите и подобряване оперативността при експлоатация им от съответните енергодиспечерски участъци.
- Повишаване надеждността на захранване на контактната мрежа, респективно електрическият подвижен състав и осигуряване нормално по ниво напрежение в контактната мрежа, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 50163.
- Постигане на оперативна съвместимост с Трансевропейската железопътна система, чрез модернизация на тяговите подстанции и електрическият подвижен състав, като съставен елемент на структурна подсистема „Енергия”, в съответствие с изискванията на Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на ЕС.
- Повишаване пропускателната способност на съответните жп участъци и създаване предпоставки за по-пълно изпълнение графика за движението на влаковете, изпълнение изискванията по отношение на новия електрически подвижен състав, за поддържане нивото на напрежение в контактната мрежа в строго определени граници.
- Осигуряване повече време за работа по съоръженията на контактната мрежа от персонала на подрайоните по контактната мрежа.
- Намаляване вредното влияние върху околната среда, чрез подмяна на съоръженията, съдържащи вредни, отровни и канцерогенни вещества (трансформаторно масло, течен електролит в акумулаторните и кондензаторните батерии и др.).
- Намаление на персонала, зает с експлоатацията на тягови подстанции, поради безотказната работа на съвременните съоръжения и липсата от възможност за профилактични изпитания (комплексната разпределителна уредба е херметически затворена и съоръженията разположени в нея, не се нуждаят от профилактични изпитания).

✓ Контактна мрежа

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

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

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

Инвестиционни намерения 2019-2023 г.

Общият размер на инвестицията за пет годишния период 2019-2023 г. за модернизацията на контактната мрежа, тяговите подстанции, механизация и сгради, се предвижда да бъде в размер на 175,152 млн. лв. с ДДС, от които собствени средства – 17,600 млн.лв. с ДДС, инфраструктурни такси – 112,200 млн.лв. с ДДС и капиталови трансфери – 45,352 млн. лв. с ДДС.

✓ **Модернизация на тягови подстанции**

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

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

За периода 2019-2023 г. се предвижда със средства от държавния бюджет да се извърши:

- Модернизация на осем броя тягови подстанции: Величково, Варна, Русе, Червена вода, Разград, Хитрино, Столник и Карлово, което включва:
 - подмяна на съоръженията на 110 kV;
 - подмяна на съоръжения в закрити разпределителни устройства ЗРУ 27,5 kV;
 - подмяна на съоръжения на открити разпределителни устройства ОРУ 27,5 kV;
 - ремонт на 34 бр. тягови трансформатори;
- изграждане на SCADA за участъците София – Пловдив, София – Горна Оряховица – Варна и Русе – Каспичан.

Със собствени средства се предвижда изграждане на SCADA в жп участъка София – Дупница – Генерал Тодоров.

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

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

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

✓ **Подновяване на контактната мрежа**

Една от целите на поделение ЕРП до 2021 г. е електрификация на 83-та жп линия Нова Загора – Симеоновград. Електрификацията на коловози в товарна гара Димитровград ще приключи през 2018 г.

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

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

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

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

Подновяването на контактната мрежа и съоръженията към нея в участъци извън оперативните програми, ще се финансира със собствени средства, като монтажът ще се изпълнява от производствените звена. Намеренията са за подмяна на носещи въжета на около 300 км на година и подмяна на 50 км на година контактен проводник.

Предвижда се подмяна на напукани, наклонени и силно амортизирани стълбове, които са предпоставка за аварийни ситуации и застрашават графика за движението на влаковете. Годишно ще се подменят около 250 бр. стълба, което е съобразено с възможностите за тяхната подмяната. Общо за крайно належаща подмяна са около 1 488 бр. стълба, за което има и сключен договор. Обектът е преходен и ще приключи през 2019 г.

В програмата на поделението е залегнало боядисване на железорешетъчни стълбове, ремонт на фундаменти и преустройство на контактната мрежа в закрити гари.

5.4 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА

От голямо значение и с пряка зависимост за състоянието на железния път е състоянието на жп механизацията в условията на намаления персонал през последните години.

Техническото състояние на наличната жп механизация и автомобилния парк се характеризира с това, че е морално и физически остаряла, което изисква значителни средства за преустройство и ремонт.

Въпреки закупуването на нова механизация (единични бройки), сегашното състояние на съществуващата специализирана механизация е тежко, защото са вече амортизирани и с чести дефекти и изискват сериозни средства за ремонт и възстановяване. Доставените машини през периода 1996-2000 г. по „Проект за оздравяване на железницата“ са в експлоатация повече от 17 години и не отговарят на съвременните изисквания за поддръжка и ремонт на железния път.

Тежката пътна механизация, доставена по оздравителната програма, е в сравнително добро състояние. Гаранциите на тази механизация отдавна са изтекли и липсва подходяща сервисна база за ремонт и поддръжка. Фирмите с валиден сертификат за функция по поддържане, съгласно Наредба № 59, чл. 62б, ал. 3, т .2., е силно ограничен, което забавя много ремонтите и създават сериозни затруднения по своєвременното отстраняване на явили се повреди и извършване на средни ремонти. Необходимите резервни части за машините са изчерпани и липсата на такива води до значителни престои на някои от водещите машини.

С най-много проблеми са моторните влекачи работещи в железопътните секции, които се експлоатират много интензивно, произведени през 70-те години на XX век и не отговарят на съвременните изисквания.

Аналогично е състоянието и с подвижния железопътен състав, автомобилната и транспортна техника. Възрастта им е между 35÷60 години. Годишните разходи за доставка на резервни части, ремонтни дейности и поддържане на тази технологично необходима техника възлизат на над 8,0 млн. лв.

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

Силно амортизираната техника изисква значителни финансови ресурси за доставка на резервни части, ремонтни дейности и ежедневно текущо поддържане. По тази причина изостава навременното развозване и прибиране на жп материали и се затруднява своевременното изпълнение на редица дейности по поддържането и ремонта на железния път. Не са редки случаите, когато се удължава времето за възстановяване на движението при аварийни случаи поради липса на такъв специализиран транспорт.

Във връзка с влошаване на техническото състояние на влекачите тип ДГку, АГму и АДМ (всички са над 40 години), през периода 2019÷2023 г. е необходимо да се доставят резервни части за около 4,5 млн. лв., специфицирани по видове и количества за да бъдат поддържани машините в експлоатация. Ще бъдат извършени средни и аварийни ремонти на гореспоменатите машини за около 2,5 млн. лв.

В програмата на поделение ЖПС за периода 2019-2023 г. е предвидена доставка на нова специализирана механизация, която ще се доставя поетапно в годините и включва:

- Доставка на тежка железопътна механизация за среден ремонт на железния път включваща: баластопресевна машина, баластопланировъчна машина и траверсоподбивна машина;
- Доставка на железопътни моторни влекачи "лек тип" и "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;
- Доставка на един брой теснопътен влекач;
- Доставка на хидравлични багери с обратна кофа на автомобилен и железопътен ход за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи оборудвани с косачка и хресторез;
- Доставка на един брой челен товарач тип "Фадрома" и кариерни самосвали за кариера Карлуково;
- Доставка на възстановителни средства тип Унимог с оборудване;
- Доставка на двупътни автомобили с талига, пета, платформа и краново устройство и хресторез;
- Доставка на специализиран автомобил с висока проходимост за превоз на работници и оборудване за ремонт на релсови самоходни специализирани машини (мобилни работилници);
- Доставка и монтаж на хидравличен кран стрелови ХИАБ оборудван с хидравлична станция и ДДВГ;
- Доставка на микробуси 8+2 места на двоен ход;
- Доставка на шина бус от 10 до 12 места на жп ход.

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

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

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

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

В програмата на поделение ЕРП за периода 2019-2023 г. е предвидена доставка на нова специализирана механизация, която ще се доставя поетапно в годините и включва:

- доставка на машини за движение и работа по железен път, оборудвани с телескопична подемна платформа, работна кошница, монтирана на подемната платформа и хидравличен кран;
- доставка на машини на двоен ход – за движение и работа по автомобилен път и железен път, оборудвани с телескопична подемна платформа и хидравличен кран.

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

5.5 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД

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

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

На база планираните средства за Проект 20 „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания” в периода 2019-2023 г. е предвидено:

- През 2019 г. в проекта са предвидени довършване на ремонтните работи по преходните обекти от 2018 г. – жп гара Айтос и изграждането на перони при спирка Товарна гара Русе. През 2019 г. продължава изпълнението на преходните от 2017 г. ремонти по жп гари Ямбол и Септември и Шумен.
- През 2020 г. продължава изпълнението на ремонтните работи по жп гара Септември, Ямбол и Шумен.
- През 2021 г. продължава изпълнението на ремонтните работи по жп гара Септември, Ямбол и Шумен.
- През 2022 г. ще бъде довършен ремонта на жп гара Ямбол. Продължава изпълнението на ремонтните работи по жп гари Септември и Шумен.
- През 2023 г. е предвидено да се довършат ремонтните дейности по жп гари Шумен и Септември.

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

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

5.6 СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ И ТЕРМИНАЛИ ЗА КОМБИНИРАНИ ПРЕВОЗИ

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

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

- Подобряване на цялостната транспортна ефективност и икономическото развитие.
- Намаляване на процента на нарастване на автомобилния товарен трафик, чрез предоставяне на допълнителни стимули за използване на железопътен и воден транспорт, посредством подобрени интермодални съоръжения.

- Стимулиране на устойчиво развитие на транспорта и екологична защита, чрез пренасочване на пътническия и товарен трафик от автомобилния транспорт към железопътния, който е по-екологичен вид транспорт.

Съгласно **Регламент (ЕС) № 1315/2013** от 11 декември 2013 г. на ЕП и на Съвета на ЕС относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа, приоритетните инфраструктурни направления на българска територия за развитието на комбинирания превози, които са описани в Приложение II на Регламента, са следните:

- **Линейни:**
 - Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград;
 - Калотина – София;
 - София – Горна Оряховица – Варна;
 - Гюешево – София – Бургас/Варна;
 - Русе – Димитровград/София/Варна.
- **Точкови:**
 - Пристанища: Варна, Бургас, Лом, Видин, Оряхово, Свищов;
 - Интермодални терминали: София, Драгоман, Горна Оряховица, Пловдив, Русе, Силистра, Свиленград.

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

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

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

С финансиране по ОП „Транспорт“ 2007 2013 г. се изпълни **проектът „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив“**, който обхващаше изработване на технически проект и строителство на интермодален терминал (ИМТ). С Решение на МС от 16.08.2017 г., Правителството определи „Терминали“ ЕАД за концесионер на Интермодалния терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив. Концесионерът е избран след проведена открита процедура за предоставяне на концесия за срок от 27 години.

През 2015 г. с финансиране по ОПТ 2007-2013 г. беше изпълнен проект „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“, по който се извършиха всички подготвителни дейности за изграждането на ИМТ Русе. В обхвата на проекта бяха изпълнени: прединвестиционно проучване за определяне на нуждите от предлагане на услуги за интермодални превози; определяне на местоположение на терминалната площадка; изработване на генерален план, идеен проект, финансово-икономически анализ, подробен устройствен план и подготовка на отчуждителни процедури. Строителството на интермодалния терминал беше предвидено за реализация през текущия програмен период 2014-2020 г. със средства по ОПТТИ, но с оглед постъпили възражения относно целесъобразността за изграждането му, ДП НКЖИ се ангажира да проведе допълнителни проучвания за развитие на жп инфраструктурата по направление Север-Юг (гр. Русе – турска и гръцка граници).

С финансиране по приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на ОПТТИ 2014-2020 г. се планира реализация на следния проект:

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

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

- Основните маршрути за вътрешни и международни контейнерни превози съвпадат с направленията на българските участъци, включени в Европейската спогодба за важни международни линии за комбиниран транспорт и съответните съоръжения (AGTC) и направленията от „основната“ и „широкообхватната“ TEN-T мрежа. През Република България преминава трасето на товарен коридор за конкурентоспособни товарни превози „Ориент/Източно-Средиземноморски“: Прага – Виена/Братислава – Будапеща – Букурещ – Констанца и – Видин – София – Солун – Атина, който беше пуснат в експлоатация на 8 ноември 2013 г.
- Съществува регулярен и устойчив трафик на тежкотоварни автомобили от Република България и страните от Близкия изток към Европа, който позволява организирането на международни комбинирани превози на унифицирани транспортни единици, регламентиран срок на доставка, гарантиране потребителска стойност на стоките и стимулиращи цени.
- Не съществуват лимитиращи габаритни ограничения, свързани с тунели, мостове и др. при използване на подходящ подвижен състав.

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

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

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

За подготовката за работа във военно време са изготвени **План за привеждане от мирно на военно положение и План за свързките във военно време**. Изготвена, утвърдена и въведена в действие е система за оповестяване при привеждане от мирно на военно положение. Обезпечено е управлението на движението на влаковете при военно време от специално оборудвани Оперативни сектори (ОС). За стабилизиране на свързочните възможности на пунктовете за управление (ПУ) и оперативните сектори 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. Изготвен е Анализ на риска, съгласно който всички мерки за защита на класифицираната информация са спазени и остатъчната заплаха се свежда до нейното допустимо проявление, т.е. природни бедствия или външни фактори, които не биха могли да бъдат предвидени (за защита на класифицираната информация в извънредни кризисни ситуации, включително и от военен характер, в ДП НКЖИ има създадена необходимата организация за преминаване на сценарийно управление).

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

- ✓ **Железен път и съоръжения:** Извършено е обезопасяване на слаби места чрез обрушване, полагане на предпазни мрежи и укрепване на скални откоси, неотложни мероприятия за отводняване на железния път, изграждане на дренажни системи в жп тунели. Предприети са процедури за проектиране в определени железопътни участъци, където периодически възникват събития от аварийен характер, с което да се предотвратят бъдещи аварийни ситуации и да се подобри безопасността на движението на влаковете.
- ✓ **Сигнализация и телекомуникации:** Осигурен е оптимален оперативен резерв от външни съоръжения, кабелна мрежа и нейната арматура. Резервирани са системите на осигурителната техника, с което е осигурена устойчива работа на експлоатационните пунктове и междугаровите системи – светофори и стрелкови обръщателни апарати.
- ✓ **Електроразпределение:** С цел повишаване устойчивостта и надеждността на съоръженията е извършено подновяване на съоръженията на контактната мрежа, на съоръжения в тягови подстанции и основни секционни постове.

През 2018 г. са подновени исканията за 5 проекта за трайно укрепване на обекти от железопътната инфраструктура, засегнати от бедствия на обща стойност 5 278 486 лв. Проектите са внесени през 2016 и 2017 г. но не са разглеждани и не е взето решение за финансиране от Междуведомствената комисия за възстановяване и подпомагане към Министерски съвет. За разплащане на непредвидени разходи за извършени неотложни аварийни работи са подновени исканията и са внесени нови разходооправдателни обекти през 2018 г. за 10 обекта на обща стойност 510 483 лв.

През 2017 г. беше 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 м на междугарието Захарна Фабрика – Горна баня“ на стойност 9 523 240 лв. за разглеждане и финансиране от Междуведомствената комисия за възстановяване и подпомагане към Министерски съвет. През 2018 г. е стартиран и се изпълнява изграждането на тези укрепителни съоръжения.

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

Прогноза за средствата по отбранително мобилизационните мероприятия и кризисни ситуации е посочена в Приложение № 12 – Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за периода 2019-2023 г.

Съвременните реалности в Република България като държава-членка на НАТО и ЕС и усложнената обстановка в световен мащаб, налагат все по-масово използване на средства за видеонаблюдение и пожароизвестяване, като мярка за подобряване на сигурността в обектите, предоставени за управление на Управителя на инфраструктурата. В изпълнение на Решение на Министерския съвет № 669 от 02.11.2017 г. бяха разработени планове за противодействие на тероризма и защита при терористична дейност за стратегическите обекти на Управителя на инфраструктурата. Същите са съгласувани със съответните териториални, областни и регионални структури на Държавна агенция „Национална сигурност“, Министерство на вътрешните работи и Пожарна безопасност за защита на населението.

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

През периода 2019-2023 г. се предвижда да се изградят такива системи на още 10 големи гари. Това са: Благоевград, Дупница, Перник, София Север, Червен бряг, Враца, Сливен, Карлово, Ямбол, и Карнобат.

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

Освен технически средства за повишаване на сигурността, Управителя на инфраструктурата използва и физическа охрана. ДП НКЖИ има сключен тригодишен договор с частна фирма за физическа охрана на 56 бр. обекти и сключен договор за осигуряване на противопожарно обслужване в обектите си с оглед предотвратяване на пожари и превантивна дейност. В момента се провежда процедура по ЗОП за сключване на нов тригодишен договор за охранителна дейност за охрана на 61 бр. обекти.

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

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

Основните дейности и мероприятия по превантивна дейност са:

- ✓ За поделение „Железен път и съоръжения“

– възстановяване на деформирани земни насипи, обезопасяване на земно-скални откоси, чрез обрушване и замреждане, укрепване на стълбове и фундаменти, подновяване на железния път;

– ремонт и възстановяване, привеждане на тунелните съоръжения в съответствие с ТСОС (тези съоръжения не попадат на Трансевропейски коридор и не се очаква финансиране от ЕС).

✓ **За поделение „Сигнализация и телекомуникации”**

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

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

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

✓ **За поделение „Електроразпределение“**

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

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

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

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

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

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

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

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

Съгласно Наредба за реда за създаване, съхраняване, обновяване, поддържане, предоставяне и отчитане на запасите от индивидуални средства за защита, приета с ПМС № 3 от 10.01.2009 г., Управителя на инфраструктурата е длъжен ежегодно да планира и заделя финансови средства за създаване, съхраняване, обновяване и поддържане на запасите от индивидуални средства за защита. Разработен е разчет за закупуване на недостигащите индивидуални средства за защита. За период от 10 г. обновяването и поддържането на тези средства възлиза на 1 660 000 лв., тъй като годността им е средно за 10 години.

Средствата за защита при кризи от военен характер са същите, както и при кризи от невоенен характер. Особено внимание се отделя на постоянната готовност на пунктовете за управление и оперативните сектори, осигуряващи възможността за управление движението на влаковете в кризисни ситуации (вкл. и във военно време). Направени са разчети за осигуряване на запаси (кризисни и военновременни) от материали за осигурителната техника и контактната мрежа.

Инспекция „Безопасност на превозите“ се състои от два сектора – **Сектор „Безопасност на превозите“** и сектор **„Технически спецификации за оперативна съвместимост и оценка на риска“**.

Сектор „Безопасност на превозите“ – осъществява контрол върху:

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

Сектор „Технически спецификации за оперативна съвместимост и оценка на риска“ – осъществява контрол върху:

- ✓ функционирането на системата за управление на безопасността (СУБ) в ДП НКЖИ. Отговаря за изпълнението на вътрешната процедура по „Определяне и оценка на риска“ ПБ 2.09, която е част от СУБ на ДП НКЖИ, при постъпване на предложения за ново строителство, подновяване и реконструкция, преустройство и модернизация на подсистеми „Инфраструктура“, „Енергия“ и „Контрол, управление и сигнализация по железопътната линия“, съгласно 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.
- ✓ участва в процеса на подготовка на необходимите документи за въвеждане в експлоатация на нови и модернизиран/обновени структурни подсистеми или техни съставни елементи на оперативната съвместимост, в съответствие с изискванията на Наредба № 57.

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

- ✓ спазване на държавната политика в областта на измерванията, осъществявана от Български институт по метрология и Държавна агенция по метрологичен и технически надзор, като контролира, координира и ръководи методически метрологичната дейност, дейностите по безразрушителен контрол и подпомага всички дейности в структурата на Управителя на инфраструктурата с надеждни измервания.
- ✓ съдейства за осигуряване на безопасността на движението, нормалната експлоатация и ремонт на елементите на железопътната инфраструктура чрез процесите на измерване, които са необходими за получаване на информация за свойствата на обектите от заобикалящата ни среда, и чрез метрологично осигуряване и контрол на средствата за измерване. В условията на глобалния пазар качеството на продуктите е важно условие за конкурентоспособността на всяка организация. Предлаганият продукт трябва да отговаря на определени изисквания, осигуряването на които не е възможно без измервания.

Ежегодно в **Инспекция „Здраве и безопасност при работа“** се изработват Програми за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд. Тези програми имат за цел да посочат стратегията на развитие на безопасността при работа, подобряване на условията на

труд и повишаване качеството на работните места в Управителя на инфраструктурата. Успешно да се съчетават и прилагат мерките за превенция и контрол, както и сътрудничество със социалните партньори и с други контролни органи. Превенцията трябва да е в основата на дейността, включваща оценка на риска, обучение на персонала и изпълнение на програмите и мероприятията за привеждане на работните места в съответствие с изискванията на нормативните актове. В тази връзка добрата практика трябва да е водеща при професионално разработване на ръководства, методики, кодекси за добри практики и други инструменти, които да повишават информираността и мотивацията на работниците за ефективно прилагане на действащото законодателство по ЗБУТ. В сравнение с предходния период се очаква резултатите от взетите превантивни мерки за ограничаване на риска по работните места да отразяват намаляване на трудовите злополуки.

6. ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ДЕЙНОСТТА НА ДП НКЖИ КАТО УПРАВИТЕЛ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – 2019-2023 г.

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

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

6.1. Основни приоритети на ДП НКЖИ

- Пазарна ориентация на Управителя на инфраструктурата и политика за утвърждаването ѝ като обществено отговорна организация.
- Изграждане на конкурентоспособна организация и търговско ориентирано предприятие.
- Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.
- Изготвяне на програма за създаване на нови връзки с товародателите.
- Хоризонтална и вертикална интеграция с участници на националните и международни пазари и усъвършенстване на функционалната и продуктова структура.
- Хармонизиране на условията и последваща интеграция в рамките на европейската железопътна транспортна система, с преимуществено подобряване на връзките с железопътната инфраструктура на съседните на Република България държави и постигане на координация при управление на транспортните потоци.
- Модернизиране и привеждане на железопътната инфраструктура в съответствие с европейските стандарти за оперативна съвместимост.
- Прилагане на инструментите на публично-частно партньорство/концесии за обекти от железопътната инфраструктура.
- Усъвършенстване на системата за организационно, материално-техническо и финансово управление на Управителя на инфраструктурата с цел повишаване динамичността, гъвкавостта и адаптивността ѝ.

- Привличане на инвестиции с цел модернизация и обновяване на железопътната инфраструктура.
- Преход от поддържаща стратегия към възстановяване на проектни мощности и последващо изпреварващо развитие на инфраструктурата, транспортната и управленска технология.
- Намаляване на разходите за ремонт и обновяване на инфраструктурата в дългосрочна перспектива.
- Инвестиране в проекти с висока добавена стойност.
- Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората.
- Постигане на висока степен на безопасност 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 европейските фондове.
- Високопрофесионален кадрови потенциал.
- Осигуряване на качествен и леснодостъпен жп транспорт (премахване на транспортни бариери) за лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

6.2. ПРИОРИТЕТИ НА ПРОГРАМАТА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

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

технологии, базирани на високоскоростни оптични и GSM-R мрежи за предаване на данни

- Постигане покриване на всички разходи, пряко натрупани като резултат от предоставяне на влаковата услуга, с таксите за ползване на инфраструктурата.
- Ефективно и пълно усвояване на средства от Структурните и Кохезионния фонд.
- Активно участие в RailNetEurope (RNE) – Организацията на европейските управители на железопътна инфраструктура за насърчване на международния железопътен бизнес.
- Повишаване конкурентоспособността на железопътния транспорт в рамките на транспортните услуги.

6.3. ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ДП НКЖИ

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

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

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

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

6.4. ТЕХНОЛОГИЧНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

В дългосрочен план ДП НКЖИ ще се стреми:

- да бъде технически ефективна в поддържането на железния път и експлоатацията на мрежата;

- да постигне високо ниво на безопасност;
- да възстанови проектните параметри на мрежата;
- да изпълни одобрените програми за инвестиции.

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

- Осигуряване на безопасност и сигурност на превозите чрез дейностите по проект: „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости”;
- Модернизация и рехабилитация на съоръжения и устройства на осигурителна техника и изграждане на надеждна рингова структура на оптични трасета, чрез дейностите по проект: „Модернизиране на осигурителните системи и прелезни устройства”;
- Модернизация и реконструкция на тягови подстанции;
- Възстановяване на проектните параметри чрез проекти: София-Карлово-Зимница, София-Мездра, Русе-Варна и др.;
- Модернизация на железния път, осигурителната техника и енергосъоръженията по част от железопътната мрежа чрез проекти: София-Пловдив, Карнобат-Синдел, София-Драгоман и др.;
- Изграждане на GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на жп инфраструктурата по приоритетна ос 1 по ОПТТИ 2014-2020 г.);
- 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.
- Постоянен контрол върху техническото състояние на железния път и съоръженията и планиране на ремонтите;
- Поддържане на система „Симулиране на наклони и криви” за уеднаквяване на административните разстояния, получени на база първоначалното реперирание на мрежата и реалните разстояния, получени след реконструкциите.
- Постоянно актуализиране на базата данни във вътрешните системи за планиране, съгласуване и отчитане на влаковата работа (График генератор, Ръководене и отчитане на влаковата работа) със съответните им модули;
- Поддържане и прилагане на RNE Path Coordination System – 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.

6.5. ТЪРГОВСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Търговските цели пред ДП НКЖИ са:

- Привличане на нови клиенти – оператори, които да използват подобреното качество на жп мрежата, чрез модернизацията на части от железния път и повишаване проектните скорости както за пътническите, така и за товарните влакове.

- Предоставяне на нови услуги.
- Разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт.

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

- Повишаване на качеството и ефективността на железопътните превози чрез ремонт на жп линии за възстановяване на проектните скорости и изграждане на трасета, позволяващи високи скорости и съкратено времепътуване.
- Модернизиране на приемните здания и площите около тях в гари по определени приоритети (гранични гари, 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.

6.6. ФИНАНСОВИ ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПИ

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

Финансовите цели:

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

Задачи:

- Постигане на заложените в годишните Бизнес-планове на Управителя на инфраструктурата показатели за финансов резултат – ежемесечен контрол.
- Оптимизация на управлението на собствеността с цел увеличение на приходите.
- Превръщане на неоперативните активи в парични средства.
- Осигуряване и ефективно усвояване на заявените средства за възстановяване и поддържане на техническите параметри на железопътната инфраструктура.
- Оптимизиране на разходите – многостепенен контрол при изразходването на финансовите средства.
- 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 на необходимите ресурси с най-малки разходи, 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.
- Целенасоченост и целесъобразност – икономическа и финансова целенасоченост и целесъобразност на управленческите решения на всички нива на управление и контрол на ефективността.
- Прозрачност – осигуряване на публичен достъп до данни, относно изпълнението на бюджетната програма.
- Законосъобразност – спазване на приложимото законодателство, на вътрешните актове и на договорите.

6.7. Основни източници за финансиране на дейността на ДП НКЖИ

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

Приходите от дейността на ДП НКЖИ включват: нетни приходи от продажби, приходи от финансираня, финансови и извънредни приходи.

Нетните приходи от продажби са формирани от:

- **приходи от инфраструктурни такси** – за достъп и използване на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения;
- **приходи от разпределение на тягова електрическа енергия;**
- **приходи от други услуги** – от ремонтни дейности и други услуги по ценова листа;
- **други приходи** – от търговска дейност на Управителя на инфраструктурата;
- **приходи от продажба на нетекущи активи.**

Приходи от инфраструктурни такси. Те са основен източник за финансиране на разходите, свързани с текущото поддържане на железния път и обслужващите го съоръжения. С приходите от инфраструктурни такси ДП НКЖИ покрива преките разходи, възникнали директно от извършването на влаковата услуга.

През 2018 г. е запазен размерът на ставките за инфраструктурни такси в сила от 01.01.2014 г. (0,7902 лв. за влакилометър и 0,0025 лв. за брутотонкилометър) и на ставките за комбинирани превози с блок-влакове и за превоз на товарни автомобили с блок-влакове.

Приходите от инфраструктурни такси за 2017 г. са в размер на 57 506 хил. лв.

За 2018 г. разчетените приходи от ИТ са 56 700 хил. лв., а за периода 2019-2023 г. са прогнозирани на 57 000 хил. лв. годишно.

Приходи от разпределение на тягова електрическа енергия. С Решение №Л-327/17.05.2010 г. е издадена лицензия на ДП НКЖИ за дейността разпределение на тягова електроенергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт. С приходите от тази дейност се покриват разходите на дейност „Електроразпределение” и се гарантира безотказността и ефективността на енергийната система, обслужваща железопътните превозвачи.

От 01.01.2014 г. превозвачите заплащат на управителя на железопътната инфраструктура утвърдена цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт. От 01.01.2016 г. приходите от тази

дейност се формират на цена за услугата в размер на 146,73 лв./MWh (без ДДС, одобрена от КЕВР). Цената е определена за три годишен период на регулиране (2016-2018 г.) и е изчислена чрез метода за регулиране на цената „горна граница на приходи“ (Наредба № 1/18.03.2013 г. за регулиране на цените на електрическата енергия) при технологични разходи 10%.

Приходи от дейност „Електроразпределение“ за 2017 г. са в размер на 41 296 хил. лв. (с изключени префактурирани мрежови надбавки за сметка на превозвачите). За 2018 г. разчетените приходи са 41 600 хил. лв., а за периода 2019-2023 г. са прогнозирани в размер на 42 700 хил. лв. годишно.

Приходите от други услуги са от: ремонтни дейности и услуги; предоставени на превозвачи съоръжения; кантарни участъци; приходи от съхранение на военно-временни запаси; дезинфекционни станции и други. За 2017 г. тези приходи са 9 509 хил. лв. За 2018 г. разчетените приходи от други услуги са 10 600 хил. лв., а за периода 2019-2023 г. са в размер на 10 800 хил. лв. годишно.

Другите приходи включват приходи от: отдадени под наем сгради, терени и жилища, продажба на материали и скрап, заприходени материали втора употреба, приходи от глоби и неустойки и други операции, свързани с обичайната дейност. За 2017 г. тези приходи са в размер на 14 735 хил. лв. За 2018 г. са разчетени 13 600 хил. лв., а за периода 2019-2023 г. са в размер на 14 000 хил. лв. годишно.

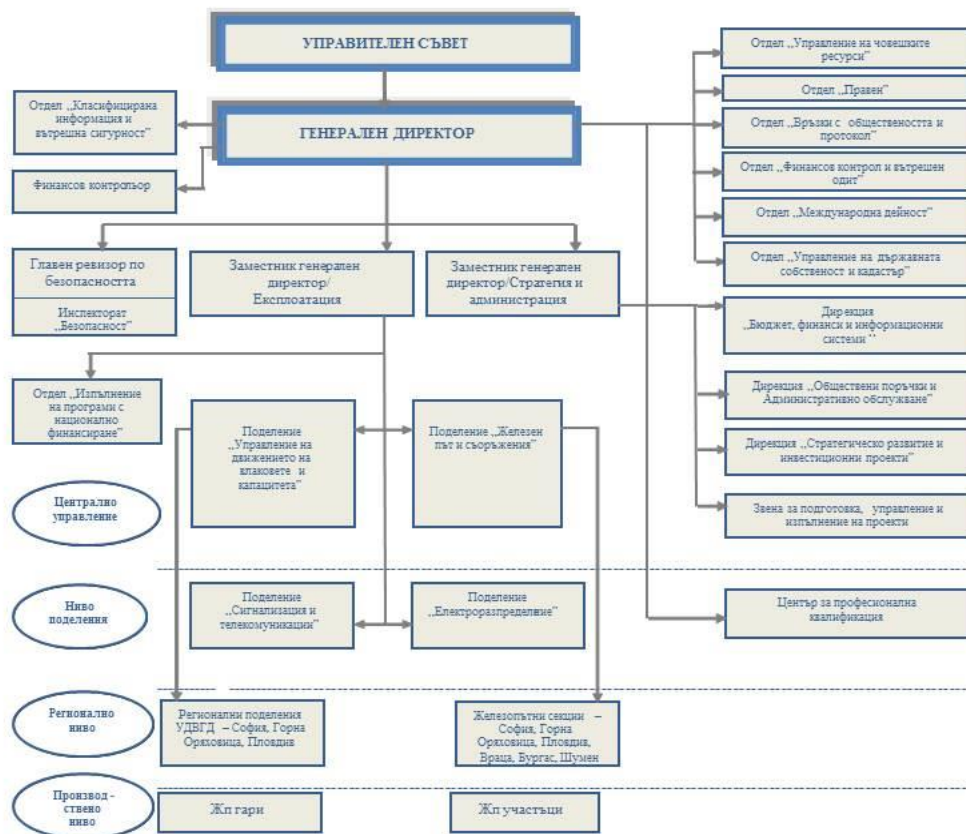
Приходите от финансираня включват: приходи от финансираня от държавата; от други източници (фонд „Стихийни бедствия“ и др.); от други финансираня (приходи, които отразяват начислената амортизации на безвъзмездно придобити активи, финансирани от ДБ и ЕСИФ, за срока на полезния живот на активите след въвеждането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

На основание на Договора между Република България и ДП НКЖИ и одобрената от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта и експлоатацията на железопътната инфраструктура, със Закона за Държавния бюджет на Република България за 2018 г., (ДВ, бр. 99 от 12.12.2017 г.) и ПМС № 332 от 22.12.2017 г. за изпълнение на ДБ (ДВ, бр. 103 от 28.12.2017 г.) на ДП НКЖИ са предоставени 115 000 хил. лв. капиталов трансфер и 145 000 хил. лв. субсидия.

6.8. ОРГАНИЗАЦИОННИ И УПРАВЛЕНСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

ДП НКЖИ стартира на 01.01.2018 г. със следната организационно-управленска структура:

Фигура № 5



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

I. През 2017 г. са извършени следните структурни и организационни промени в ДП НКЖИ:

- Извършено е вътрешно преструктуриране в подделение ЖПС 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 Управителния съвет – 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 ТСОС“ с два сектора: „Безопасност на превозите“ и „ТСОС 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 броя 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 СиТ и ЕРП.

За 2018 г. е одобрена конкретна **Програма за организационни и инвестиционни мероприятия** за 4-те експлоатационни поделения в ДП НКЖИ, включваща мероприятия, условия и действия, необходими за изпълнението ѝ, както и отговорните длъжностни лица.

Заложените в програмата мероприятия обхващат:

- закриване на експлоатационни пунктове;
- пресъоръжаване на прелези с автоматични прелезни устройства;
- промяна в технологията на работа в гари с изграждане на ОТ при изпълнение на проекти;
- организационно реструктуриране, свързано с модернизация, реконструкция и изграждане на системи за телеуправление и телесигнализация на тягови подстанции;
- промяна в организацията на работа и оптимизиране на персонал в резултат на въвеждане на нови технологии, съвместяване на дейности и др.

II. Организационните и управленски цели и задачи за периода 2019-2023 г. по дейности:

✓ Поделение „Железен път и съоръжения”

- Промяна на организацията на поддържане на железния път в участъците от мрежата, които са модернизирани и рехабилитирани по ОПТ (след изграждане на система от опорни пунктове за поддържане и аварийна готовност). Извършва се успоредно с изпълнението на програмата по ОПТ 2007-2013 г. и ОПТТИ 2014-2020 г.
- Налагане на оптимизирана система за периодичен контрол на железния път и съоръженията в участъци от мрежата, където трафикът е незначителен или експлоатацията е преустановена за продължителен период.
- Подобряване на състоянието на технологичния парк чрез доставка на нови машини и оборудване. Постепенно осигуряване на регионалните структури за поддържане с механизация от „среден“ клас за постигане на осезаемо намаляване на относителния дял на ръчния, физически, тежък, непривлекателен и неефективен труд. Насищане на железопътните участъци с „лека“ механизация от ново поколение.
- Постигане на регионално ниво на транспортна осигуреност, позволяваща мобилност на персонала, пряко зает с поддържане, чрез доставка на возила на релсов, шосеен и смесен ход.
- Налагане на технологични решения и практики, позволяващи оптимизиране на дейности и функции, свързани с поддържането и ремонта на железния път и съоръженията.
- Търсене на възможности за ангажиране на външни изпълнители за най-трудоемките подготвителни работи при ремонтите, изпълнявани със собствени мощности на поделение ЖПС.
- Налагане на постоянно действаща система за повишаване на нивото на техническа и технологическа подготовка на инженерно-техническия и изпълнителския персонал, пряко ангажиран с поддържане на железния път и съоръженията.
- Налагане на устойчива инвестиционна политика, ориентирана към постепенно възстановяване на проектните скорости и постигане на трайно стабилизиране на техническото състояние на железния път и стрелките в участъците от главните направления, оставащи извън обсега на европейските програми. Осезаемо завишаване

на обемите на основните ремонти по железния път, стрелките и на полагания безнаставов релсов път.

- Осигуряване с предимство на достатъчно жп материали за участъците от главните направления, в които има изоставане в ремонтната дейност, възможностите за ремонт през следващите години са ограничени и техническото състояние на железния път и стрелките е с тенденция към трайно влошаване.
- Оптимизиране на функциите на част от персонала, ангажиран със субективен контрол за състоянието на пътя и съоръженията, чрез постепенно въвеждане на ефективни системи за денонощен обективен контрол в участъците с интензивен трафик.
- Въвеждане на мотивираща система за заплащане на допълнителни възнаграждения на техническия и изпълнителския персонал, пряко зает с поддържане на железния път и съоръженията.
- Наемане на допълнителна работна сила, но само през активните сезони и при доказана необходимост.
- Анализ и оценка на възможностите на пазара за извеждане на някои специализирани дейности по поддържането и ремонта за изпълнение изцяло от външни изпълнители.

✓ Поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета”

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

- Създаване на оптимална организация на работа в гарите с цел редуциране на използваните технически съоръжения и персонал (преглед на необходимостта от наличие на дежурен ръководител движение второ лице; създаване на организация за работа в гарите без постови стрелочници; съвместяване на дейности и функции; закриване на гари за служба по движението за част от денонощието съобразно графика за движение на влаковете).
- Закриване на гари и преобразуване в разделни постове и маневрени райони.
- Пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери – с автоматични прелезни устройства.
- Замяна на остарели гарови системи осигурителна техника (РУКЗ) с ново поколение компютърни централизации.
- Изграждане на гарови компютърни системи за управление от едно работно място (гара) на няколко експлоатационни пунктове (други гари или разделни постове).
- Изграждане на диспечерски центрове за управление на влаковото движение, които да осигуряват диспечерско регулиране и контрол на движението на влаковете по жп линии и възлови гари чрез микропроцесорни (компютърни) системи за управление (СТС). Трите регионални диспечерски центрове в последствие да положат основата на единен диспечерски център (ЦДР) за управление и контрол на движението на влаковете в национален мащаб.
- Ремонт и модернизация на сградния фонд – преценка за нуждите от сградите на закрити гари и спирки, като ненужните и полуразрушените се премахнат.
- Изграждане на система от устройствата за динамично следене на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав, т.е. „точки за проверка“ (check points), разположени на определени възлови места по жп мрежата. Посредством тях по време на движението на влаковете ще се следи за отклонение от нормите на техническите параметри на подвижния състав и ще се повиши сигурността, надеждността и безопасността в железопътния транспорт.

- Замяна на сега действащите стари вагонни возни със съвременни електронни возни. Това ще доведе до подобряване на прецизността на извършените измервания и възможност за извършване на автоматизиран обмен на данни със системите, осигуряващи безопасност, както и на тези по управление, анализ и отчитане на влаковата работа на превозите.
- Проектиране, разработване и внедряване на „Система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП НКЖИ, която да автоматизира процесите по планиране, прогнозиране, управление и отчитане на влаковата работа. Системата ще осигури обмен на информация с останалите участници в железопътния процес (другите управители на инфраструктура, железопътни предприятия и други) по стандартите на TAF TSI и TAP TSI.
- Изграждане на общ интерфейс между системите СУВР, точките за проверка (check points) и електронните возни, с което да се обвържат в единна система процесите по безопасност, управление, отчитане на влаковата работа.
- Развитие на маркетинговата дейност и продажбите на трасета, с цел разработване на стратегия и инвестиционна политика.
- Определяне на услуги извън минималния пакет, които да бъдат предлагани на клиентите.

✓ Поделение „Електроразпределение”

В поделение ЕРП ще продължи процесът на модернизация, реконструкция и изграждане на система за телеуправление и сигнализация SCADA на тягови подстанции и основни секционни постове през периода 2019-2023 г., както следва:

- 2019 г. – Завършва преустройството на Тягова подстанция Величково и започва модернизацията на ТПС Варна; изграждане на система SCADA – София – Дупница – Генерал Тодоров.
- 2020 г. – Изграждане на система SCADA – София – Пловдив.
- 2021-2022 г. – Изграждане на система SCADA – Горна Оряховица – Варна, Русе – Каспичан.
- 2020 г. – 2022 г. – Започва модернизация на тягови подстанции Хитрино, Разград, Червена вода, Карлово и Столник и ще завърши модернизацията на ТПС Варна.
- 2023 г. – Ще започне модернизация на тягова подстанция Русе.

✓ Поделение „Сигнализация и телекомуникации”

В инвестиционната програма на поделение СиТ за периода от 2019 до 2023 г. са залегнали мерки, свързани с пълното оптично покритие на основната мрежа. На база тази цифрова среда следва да се извърши:

- Подновяване на осигурителната техника в приоритетните участъци от национално значение, като по възможност РУКЗ, ЕМЦ и маршрутно-релейни централизации тип WSSB да се заменят с релейни централизации МН-70 и ЕЦ-М от демонтираните в участъци, изградени с европейски средства, които могат да бъдат управлявани от диспечерски центрове.
- Изграждане на МКЦ от най-ново поколение в жп гари Синдел, Горна Оряховица и жп възел Дупница.
- Поетапно пресъоръжаване на 20 броя прелеза с автоматична прелезна сигнализация.
- Планира се подмяна в района на гарите и в прилежащите им междугария на релсови токови вериги тип импулсни – с токови вериги с броячи на оси.
- Изграждане на диспечерски централизации на гари, съоръжени с МРЦ в жп участъци: София – Карлово, София – Мездра и Пловдив – Карлово.

С изпълнението на програмата ще бъде постигнато високо ниво на безопасност на превозите, достигане на максимална пропускателна способност и подобряване на управлението на влаковото движение.

Направените инвестиции за модернизация в предложената програма ще се изплащат от икономии от разходи за възнаграждения на дежурни ръководители, стрелочници и прелезопазачи.

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

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

Основните цели, залегнали в стратегията са:

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

За периода 2019-2021 г. е изготвена прогноза за числеността на персонала по години със съответното намаление/увеличение при реализация на организационните и инвестиционни мероприятия.

- Професионално развитие. Определяне и развиване на професионални компетенции.
- Обучение и повишаване на професионалната квалификация.
- Изграждане на ръководители, способни да постигнат обвързаност на поставените стратегически цели на предприятието с управлението на човешките ресурси.
- Мотивиране на работниците и служителите за постигане на необходимите качество и ефективност на вложения труд. Управление на талантите.
- Развитие и укрепване на административния капацитет на структурите, отговорни за изготвяне, управление и изпълнение на проекти по ОПТТИ (дирекция СРИП и ЗПУИП).
- Развитие и усъвършенстване на социалната политика.
 - Повишаване ефективността от социалния диалог между работодателя и социалните партньори. Сключване на Колективен трудов договор за 2018-2020 г.
 - Повишаване на социалния статус чрез изпълнение на реална Социална програма.

✓ **Качествено нов подход за преодоляване на кадровия недостиг:**

- Изготвена петгодишна прогноза за нуждите от кадри в ДП НКЖИ по подразделения за периода 2018-2022 г.
- Разкриване на нови специалности в професионални гимназии по жп транспорт – по инициатива на ДП НКЖИ е създадена нова специалност „Ръководител движение“, която е включена в Списъка за професионалното образование и обучение по Закона за професионалното образование и обучение;
- Разработени и приети от УС:
 - Програма за изплащане на стипендии за ученици от средните училища и професионалните гимназии със специалности свързани с дейността на ДП НКЖИ.
 - Стипендиантска програма за студенти.
- Обучение за придобиване на нова квалификация за сметка на работодателя на външни на компанията лица, срещу сключване на договор.

6.9. МЕЖДУНАРОДНИ ОТНОШЕНИЯ И ЕВРОИНТЕГРАЦИЯ – ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

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

- ✓ Двустранното сътрудничество.

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

6.9.1 ДВУСТРАННО СЪТРУДНИЧЕСТВО

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

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

Качествено нов подход в развитието на двустранното сътрудничество с управителите на железопътна инфраструктура от съседни на Република България страни е създаването на двустранни работни групи на високо равнище, които да работят съвместно по въпроси от взаимен интерес. Първата такава работна група е създадена между ДП НКЖИ и TCDD, управителя на железопътната инфраструктура на Република Турция.

6.9.2 МНОГОСТРАННО СЪТРУДНИЧЕСТВО

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

- ✓ Международен съюз на железниците (UIC).
- ✓ Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER).
- ✓ Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД).
- ✓ Организацията на европейските управители на железопътна инфраструктура „RailNet Europe” (RNE).

ДП НКЖИ участва и в регионални сдружения и обединения за сътрудничество в железопътния транспорт като Югоизточната регионална група (SERG) и Асоциация коридор Х Плюс. От 2017 г. ДП НКЖИ е пълноправен член на PRIME (Платформа на управителите на железопътна инфраструктура в Европа). ДП НКЖИ участва активно в дейността на управителните органи и работните групи на Товарен Железопътен Коридор № 7

„Ориент/Източно-Средиземноморски“, който е единствения действащ европейски железопътен коридор преминаващ през територията на Република България.

• **Сътрудничество с UIC**

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

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

Подходът за управление и структуриране на дейността на компанията в посока управление на процеси води към оптимизиране на разходите, подобряване на ефективността от дейността, по-добра и по-евтина поддръжка на железопътната инфраструктура, повишаване на сигурността и безопасността на железопътните превози и в крайна сметка до повишаване на конкурентоспособността и жизнеспособността на Европейския железопътен сектор. Управлението на процеси е модерния мениджърски подход, който UIC се опитва да оптимизира и хармонизира. Основната цел е описанието на всеки конкретен процес при управление на железопътната инфраструктура и управлението на всички елементи на процеса по начин, който да доведе до оптимални резултати. Организацията е разработила много проекти, свързани с описание и управление на основните процеси в железопътния транспорт и конкретно за оптимизиране на поддръжката на железопътната инфраструктура. Достъп до резултатите от изпълнението на тези проекти имат само компании, които са участвали в тях.

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

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

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

Съвместното предприятие Shift2Rail е публично-частно партньорство, насочено към насърчаване и по добро координиране на инвестиции на ЕС в научни изследвания и иновации в железопътния транспорт. Програмата се финансира от ЕК и от участниците в нея. Участието в програмата може да стане под формата на участие в консорциум, в който участниците си поделят необходимото самофинансиране за изпълнение на проекти. UIC организира такъв консорциум и всички негови членове са поканени да се включат.

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

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

Платформата „Безопасност“ представлява сериозен интерес за ДП НКЖИ. Особено важни за компанията са проекти и дейности, насочени към осигуряване на безопасността на железопътните прелези.

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

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

- *Сътрудничество с CER*

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

- Преработка на Първия железопътен пакет (Директива 2012/34/ЕС) – предстои пълното транспониране на Директивата в българското законодателство и изготвяне на подзаконовите нормативни актове, като правилник за приложение, схеми за разпределение на капацитет, достъп до местата за обслужване и др. ДП НКЖИ може да представи и да защити своите позиции и предложения по тези въпроси.
- Четвъртия железопътен пакет и залегналите в него принципи, касаещи техническата експлоатация на железопътния транспорт, сертифицирането на превозните средства в железопътния транспорт, както и системата за управление на железопътния транспорт (структурното разделение между железопътни оператори и управители на железопътна инфраструктура). Пакетът е разделен на две части – технически стълб и пазарен стълб. Техническият стълб вече е приет и съответно трябва да бъде транспониран в законодателството на всяка страна-членка. На 14 декември 2016 г., Европейският парламент прие пазарния стълб на 4-ти железопътен пакет, който касае въпроси, свързани с управлението на железопътните компании, разделянето на превозвачи и инфраструктурни компании и други.
- Политиката относно изграждане на Трансевропейската транспортна мрежа и използване на МСЕ.
- Създаването на единен европейски управител на железопътна инфраструктура.
- Платформата за електрификация на наземния транспорт и много други.
- Планът Юнкер за възстановяване на европейската икономика след икономическата криза. Основният проблем, пред който е изправен европейският железопътен сектор е, че в плана Юнкер се предвижда отклоняване на средства от МСЕ и изграждане на TEN-T мрежата и включването им в Европейския фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ). Този фонд финансира стратегически проекти от всякакъв вид, които допринасят за икономическото възстановяване на Европа. Тъй като се прилага принципът на конкуренцията, проектите които кандидатстват за финансиране, трябва да са качествени и да се изпълнят в срок. Сътрудничеството на ДП НКЖИ с CER дава възможност за подготовка на компанията за работа в условията на европейско финансиране по този инструмент, което ще остане единствената възможност за финансиране на големи инфраструктурни проекти след спиране на ЕСИФ.

Не по-малко важни въпроси, по които трябва да се произнесе железопътният сектор в Европа, са свързани с безопасността и сигурността на железопътната инфраструктура и железопътните превози, намаляване на шумовото замърсяване от железопътния транспорт,

създаване на еднакви условия за равнопоставена конкуренция между автомобилния и железопътния транспорт, таксуването за достъп до железопътната инфраструктура и др.

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

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

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

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

Участието в специализираните групи по интереси на CER (особено в групата по интереси „Инфраструктура“) дава възможност на експерти от ДП НКЖИ да участват пряко в обсъждането и разработването на законови и подзаконови актове, свързани с европейския железопътен транспорт и да получават предварителна информация за тенденциите и бъдещото развитие на железопътния сектор.

• *Сътрудничеството с ОСЖД*

Сътрудничеството с ОСЖД е доминирано от въпросите на експлоатацията на железопътната инфраструктура, планирането и изграждането, поддържането и ремонта на съоръженията. В плана са предвидени участия за важните проекти и за подготовка на документите на организацията.

В комисията по транспортна политика се разработват мерки за намаляване на престоите по граничните преходи при международните жп превози Европа – Азия. Работи се и по създаване на разпределена международна база данни за научно-техническа и икономическа информация на ОСЖД по транспорт.

В комисията по товарни превози се обсъждат въпроси на организацията на комбинираните превози в международно съобщение; усъвършенстване на Споразумението за организационните и експлоатационни аспекти на комбинираните превози в съобщение Европа – Азия; организация на превози на ГТК в съобщение Европа – Азия.

Комисията по инфраструктура и подвижен състав определя параметрите на железен път и съоръжения (разработване на комплекса от технически въпроси по проектиране, конструкция, строителство и поддържане на жп линиите с международно значение в съобщение Европа – Азия; разработване на комплексна система за диагностика на техническото състояние на конструкцията на железния път и съоръженията; осигурителна техника и телекомуникации (изграждане на съвременни високопроизводителни

телекомуникационни мрежи в страните от ОСЖД и свързването им със същите в страните от UIC; разработване на системи за диагностика на осигурителната техника и телекомуникациите, технологични проблеми и разработване на изисквания за осигуряване на безопасност); енергетика (хармонизация на техническите изисквания и разработване на въпроси на електрификацията на железниците и електрическата тяга за скоростно и високоскоростно движение, системи за диагностика) и др.

ДП НКЖИ е председател на работната група по „Железен път и съоръжения”. Все повече се засилва сътрудничеството и взаимодействието между ОСЖД и UIC, предвид все по-нарастващата необходимост от развитието на железопътните превози по направление Европа – Азия. Оперативната съвместимост е задача номер 1 и пред двете организации. Тук трябва да бъдат решени различни проблеми, свързани с железопътната инфраструктура, както и проблеми, свързани с езиковата подготовка на екипажите и техническата съоръженост на подвижния състав.

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

- Преработка на паметката за сътрудничество между ОСЖД и UIC относно стандартизацията и по-специално създаване на хармонизирани стандарти за железопътен транспорт с цел създаването на единно европейско железопътно пространство.
- Разработка и реализация на конкретни мерки по усъвършенстване на превозите и развитието на железопътните коридори на ОСЖД. Тази задача има голямо значение за развитието на железопътните превози между Европа и Азия, както и за осъществяване на свързаност между мрежите на страните-членки на ОСЖД и страните-членки на UIC. Оперативната съвместимост, техническите параметри на инфраструктурата, унификацията на системите за контрол и управление на движението на влаковете и контактната мрежа, са в основата на успешното изпълнение на тази задача и максимално използване на предимствата, които предоставя коридорния подход за развитие и хармонизация на железопътните мрежи.
- Разработване на стратегия за развитие на скоростното и високоскоростното движение на пътнически влакове на територията на страните-членки на ОСЖД.
- Разработване на мерки за облекчение на преминаването на граничните преходи при международно съобщение. Това е един особено важен въпрос, тъй като много голяма част от проблемите в международно съобщение са свързани със сериозните закъснения, които пътническите и товарните влакове натрупват при преминаване през граничните преходи.
- Дефиниране на възможностите за стратегическо развитие на железопътния транспорт в страните-членки на ОСЖД.

• **Сътрудничество с Rail Net Europe**

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

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

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

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

Организацията има разработени редица продукти, които могат да се използват от членовете и при облекчени условия. Най-популярните от тях са т. нар. Train Information System (TIS), която дава възможност за следене на движението на международните влакове в реално време и Path Coordination System (PCS), която дава възможност за автоматично определяне на трасета. През 2015 г. ДП НКЖИ внедри TIS по своята мрежа, като на първия етап необходимите данни се въвеждат ръчно, а след изграждането на централизирана информационна система – данните ще се попълват автоматично. ДП НКЖИ активно използва и системата PCS, която е единственият инструмент за заявяване и получаване на капацитет и влакови трасета за международни превози, включително и за превоз по Железопътен товарен коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“.

ЕК счита, че RNE ще бъде организацията, която ще играе основна роля при евентуалното създаване на единен европейски управител на железопътната инфраструктура. Това е една нова идея, чиято цел е да се прехвърли част от функциите на националните управители на инфраструктурата на този единен европейски управител, който да координира процеса по предоставяне на капацитет, сътрудничеството между отделните национални управители, контрола на движението на международните влакове, както и координиране на инвестиционния процес в отделните страни-членки с цел да не се допусне значително ограничаване на железопътния капацитет по протежение на даден коридор в резултат на мащабни строителни дейности в няколко страни и по едно и също време.

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

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

• Членство в Товарен железопътен коридор № 7 „Ориент/Източно-Средиземноморски“ (ОЕМ)

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

От месец ноември 2013 г. функционира преминаващият през територията на Република България Товарен железопътен коридор № 7 (Ориент/Източно-Средиземноморски), който започва от Чехия, преминава през Австрия, Унгария, Румъния и Република България и завършва в Гръцката Република. През 2018 г. предстои включването на Германия. Изграждането на ТЖК е задача на национално равнище и затова изграждането и функционирането на тези коридори се следи пряко от съответните министерства на транспорта.

ТЖК ОЕМ има двустепенна форма на управление. В Изпълнителния съвет на ТЖК 7 влизат представители на националните министерства на транспорта, а в Управителния съвет влизат представители на националните управители на железопътна инфраструктура. Управителният съвет е отговорен за ежедневната работа на коридора и единното гише за обслужване на клиенти, както и за изпълнението на редица програми, проекти и изисквания за хармонизиране на процесите и оперативна съвместимост на коридора. Управителният съвет докладва на Изпълнителния съвет, който поддържа пряк контакт с ЕК. С цел по-добра координация и хармонизация, двата управителни съвета провеждат съвместни заседания веднъж годишно. Участието в Изпълнителния съвет на ТЖК ОЕМ е задължение и отговорност на националните управители на железопътна инфраструктура. ТЖК ОЕМ е сформирал работни групи на експертно равнище, които работят по конкретни въпроси, свързани с функционирането на коридора и движението на международните товарни влакове по него. Представителите на ДП НКЖИ в работните групи на Коридора работят активно за изготвяне на регулаторната и техническата рамка за работа, както и за координация и своевременно оповестяване на прекъсвания на трафика, координиране на инвестициите, оптимизиране на процеса за преминаване на граничните преходи, изготвяне на „предварително установени влакови маршрути“ (ПУВМ) и разписания на коридорните влакове, както и във всички процеси, свързани с международното сътрудничество и координация между участващите управители на железопътна инфраструктура и железопътни предприятия. Създадена е система за обслужване на едно гише на международния товарен трафик – C-OSS (Corridor One-Stop Shop), което предоставя ПУВМ на железопътни превозвачи, които ползват коридора.

Изискванията пред управителите на железопътна инфраструктура, които налагат новата политика на ЕК за създаване на Единно европейско железопътно пространство, са комплексни, сложни и далеч надхвърлят дейността им като национални управители на железопътна инфраструктура. Това налага нов подход към подготовката на кадрите, който включва езикова подготовка, умения за координация и хармонизация на дейностите с други управители на железопътна инфраструктура, изграждане на комуникационна и информационна среда, която осигурява взаимна информираност на всички участници в процеса, синхрон със съседни управители на железопътна инфраструктура и координация на европейско равнище на процесите и прекъсванията, изготвяне на съвместни планове за развитие и много други. Със стартирането на ТЖК ОЕМ, ДП НКЖИ вече е Европейски управител на железопътна инфраструктура с всички права и задължения, които произтичат от това. Много сериозен проблем е физическото изграждане на Коридора, за което, специално на територията на Република България, е необходим значителен финансов ресурс (за модернизация на жп линията Видин – София и направлението София – Кулата). Предвид цялостната геополитическа обстановка на Балканите, развитието на ТЖК ОЕМ по направление към Гръцката Република придобива приоритет за ЕС и модернизацията на жп линията по направление Видин – София – Кулата е повече от необходимо.

• **Членство в Товарен железопътен коридор 10 – Алпийско-Западно Балкански**

Със свое Решение за изпълнение от 22 март 2018г., ЕК одобри създаването на нов **Товарен железопътен коридор 10 – Алпийско-Западно Балкански (ТЖК АЗБ), който преминава по трасето Залцбург – Вилах – Любляна – /Велс/Линц – Грац – Марибор – Загреб – Винковци/Вуковар – Товарник – Белград – София – Свиленград (българско-турска граница).** Този ТЖК е създаден по инициатива на страните членувачи в Асоциация Коридор 10 Плюс – Австрия, Словения, Хърватия, Република Сърбия и Република България. Трансформирането на тази Асоциация в ТЖК, създаден по смисъла на Регламент(ЕС) № 913/2010 е голям успех за всички участници, особено поради това, че република Сърбия не е членка на ЕС и беше необходимо да се преодолеят всички пречки, произтичащи от този факт.

Основните предимства от този коридор за Република България и в частност за ДП НКЖИ, са както следва:

- Потвърждава конкурентното предимство на страната в развитието ѝ като транспортен хъб, произтичащо от географското положение на Република България.
- Дава възможност за финансиране с предимство на проекти, които се изпълняват по направление на коридора.
- Подпомага постигането на целите, записани в Бялата Книга за Транспортa от 2011 г. за модално изместване на товарния трафик от шосе на релси и редуциране на вредните емисии от транспорта.
- Допринася за нарастването на конкурентоспособността на железопътния транспорт.
- Дава възможности за предлагане на нови продукти, технологии и услуги на потенциалните клиенти на коридора.
- Допринася за европейската интеграция на страните от Западните Балкани и повишава възможностите за тясно сътрудничество между управителите на железопътна инфраструктура на страните-участнички.
- Допринася за изпълнението на стратегическата цел на ДП НКЖИ за свързване на сръбската и турската граница с железопътна линия, която отговаря изцяло на изискванията за железопътна линия от основната TEN-T мрежа.

След приемането на това Решение за изпълнение, страните-участнички имат двугодишен период, за да постигнат нормално функциониране на този коридор и да започнат да предлагат предварително определени влакови трасета (PaP) по него. За този двугодишен период трябва да бъдат изготвени основните документи на ТЖК АЗБ, като: Проучване на

транспортния пазар, Коридорен информационен документ, Проучване за тесните места по коридора, Инвестиционен план и Правилата за функциониране; както и да бъдат структурирани управляващите органи на коридора (Изпълнителен съвет и Управителен съвет), съответните работни и координационни групи, да се финализира юридическият статут на изпълнителните органи на коридора (секретариат и др.) и да бъде създадено Единно гише за обслужване на коридора.

- ***PRIME (Платформа на управителите на железопътна инфраструктура в Европа)***

PRIME е инициатива на ЕК, с която се установява платформа за сътрудничество между европейските управители на железопътната инфраструктура и ЕК. Новата транспортна политика на ЕС налага по-всеобхватно сътрудничество между управителите на железопътна инфраструктура. Поради това ЕК лансира идеята за създаване на тази платформа, където Комисията и представители на европейските управители на железопътна инфраструктура обсъждат съвместно и намират практически решения на мащабни въпроси, свързани с развитието на железопътните превози в Европа. Тази инициатива е насочена и към изграждане на Единна мрежа на европейските управители на железопътна инфраструктура (ENIM), което може да се разглежда като първа стъпка към създаване на Единен управител на железопътна инфраструктура в Европа. От 2017 г. ДП НКЖИ е пълноправен член на PRIME.

- ***SERG (Югоизточна регионална група)***

Групата е създадена в рамките на UIC, а след преструктуриране на организацията влиза в рамките на UIC Европа. В нея участват железопътни компании и управители на железопътна инфраструктура от Република България, Гръцка република, Румъния, Република Турция, Република Сърбия и Република Македония. Заседанията са във формат среща на асистентите, където се подготвят въпросите, които ще бъдат представени за обсъждане от пленарното заседание, в което участват генералните директори или техни представители, което взема решения по представените за обсъждане въпроси. Тази група играе ролята на платформа, която осигурява постоянен контакт между железопътните компании и управители на железопътна инфраструктура от региона и подпомага европейската интеграция на страните от Западните Балкани и Република Турция. Важни въпроси, като нарастване на железопътния трафик в региона, модернизация на железопътната инфраструктура, координация на инвестициите в железопътна инфраструктура, постигане на пълна оперативна съвместимост, модернизация на подвижния състав и решаването на конкретни технически или търговски проблеми, са част от основните въпроси, по които се провеждат заседания на групата и се вземат конкретни решения.

Предвид новата европейска политика за създаване на единно европейско железопътно пространство – установяване на мрежи от оперативно съвместими и технически унифицирани коридори за превоз на пътници и товари (TEN-T мрежата за превоз на пътници и Мрежата от товарни коридори за превоз на товари), регионалното сътрудничество придобива все по-голямо значение. Двустранното сътрудничество дава възможност, чрез координиране на стратегиите за развитие и координация на инвестициите в железопътна инфраструктура, да се постигне изграждането на цялостни коридори, които да повишат конкурентоспособността на железопътния транспорт и да спомогнат за постигането на основните цели, записани в Бялата книга за транспорта на ЕК, издадена през 2011 г. В момента ДП НКЖИ председателства работния форум „Инфраструктура“ на SERG.

- ***Асоциация Коридор X Плюс***

След Решението за изпълнение на ЕК за създаване на ТЖК 10 – Алпийско-Западно Балкански, Асоциацията ще преустанови своята дейност и ще бъде трансформирана в Европейска група по икономически интереси или Група по икономически интереси, в зависимост от юридическата форма за организиране на изпълнителните органи на коридора. В момента Генералната асамблея на Асоциация коридор X Плюс играе ролята на

Управителен съвет на ТЖК АЗБ, което ще продължи до окончателното конституиране на управляващите органи на коридора.

6.9.3 ЕВРОПЕЙСКА ИНТЕГРАЦИЯ

Все по-тясното интегриране на българската железопътна мрежа с европейската железопътната мрежа, изграждане на транспортни коридори, напълно отговарящи на изискванията за основната TEN-T мрежа, хармонизиране на правилата и процедурите за движение на влаковете, оперативна съвместимост на системите за комуникация, контрол, управление и мониторинг на влаковете са основните цели на ДП НКЖИ. Стриктното изпълнение на законодателството на ЕС в железопътния сектор и своевременното транспониране на европейските норми в българското законодателство, е пътят за успешно изпълнение на целите за все по-тясна и по-комплексна европейска интеграция в сферата на транспорта и по-специално в сферата на железопътния транспорт.

Няколко са основните директиви и регламенти, които регулират цялостния процес на европейска интеграция. По-важните от тях изискват прилагането на нормативи и изисквания, водещи до хармонизация и унификация, като крайната цел е създаването на Единно европейско железопътно пространство. Новата европейска политика за създаване на това пространство изисква създаване на коридори на TEN-T мрежата (за превоз на пътници) и мрежата от товарни коридори (за превоз на товари). Общото между двете мрежи е изискването за еднакви параметри на инфраструктурата, пълна оперативна съвместимост, унифицирано електрическо захранване и инсталирана европейска система за управление на движението на влаковете. Още по-голямо задълбочаване на европейската интеграция в железопътния транспорт ще бъде постигната и със създаването на Единен европейски управител на железопътна инфраструктура, като платформата PRIME е първа стъпка в тази посока. Основна роля за създаването на Единно европейско железопътно пространство играе Четвъртия железопътен пакет, който поставя качествено нови изисквания пред Европейския железопътен сектор. Процесът на все по-тясна европейска интеграция поставя с особена сила въпроса за човешките ресурси в железопътния транспорт и тяхната професионална и езикова подготовка. Европейска интеграция е ясно дефиниран процес на взаимодействие и сътрудничество, свързан с участие в работни групи, форуми на високо равнище и членство в различни организации, което налага много сериозни изисквания по отношение на човешките ресурси в железопътния сектор.

6.10. МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА

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

За да се отговори адекватно на промените в търсенето, развитието на товарните жп превози трябва да се базира на логистичния подход при експлоатацията на соваков и блок-влакове и вагонни пратки, както и на бъдещата диверсификация на товарните превози в транспортно-екологичен аспект. Могат да се използват ресурсите и финансовия капацитет на ЕС, който ясно заявява подкрепата си за развитие на жп превозите и инфраструктурата в Източна и Югоизточна Европа в областта на железопътния транспорт.

Предизвикателствата пред Управителя на инфраструктурата налагат:

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

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

Маркетинговата дейност на Управителя на инфраструктурата може да допринесе за привличане на повече товари, които да бъдат превозвани с железопътен транспорт. Позициите на пазара могат да се подобрят, чрез: пазарно ориентирано ценообразуване на предлаганите услуги, тяхното активно популяризиране, създаване на условия за конкуренция между операторите, разширяване на диапазонът от услуги, предлагани на операторите и потребителите в конкурентна среда.

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

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

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

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 пакета за минимален достъп 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.

6.11. ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА

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

Съвременното европейско законодателство в областта на околната среда се характеризира с изключителна динамика, с налагане на все по-стриктни екологични мерки и това, в съчетание с обема му, представя истинско предизвикателство пред прилагане на политиката за опазване на околната среда пред Общността и пред всяка страна-членка, в това число и 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 и на Република България по опазване на околната среда се развива в контекста на международните ангажменти и е насочена към достигане на висока степен на защита на база превантивни действия. Рамковите закони транспонират основополагащи изисквания на рамковите директиви на ЕС в съответните области чрез нормативни актове, които са приети и се прилагат.

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

Общата структура на ефективен режим за управление на отпадъците в Република България е установена със Закона за управление на отпадъците и наредбите към него. Част от

наредбите в тази област установяват изискванията за разрешаване и експлоатация на съоръженията и инсталациите за обезвреждане на отпадъците (депа и инсталации за изгаряне). Друга група наредби се отнася до третирането на специфични типове отпадъци като отработени масла, луминесцентни лампи, гуми, опаковки, хартия, батерии и акумулатори и излязло от употреба електронно и електрическо оборудване.

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

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

- изготвя Сертификати за произход на отпадъците, генерирани от дейността на Компанията, които са неразделна част от договорите за продажба;
- изготвя Работни листа за класификация на отпадъците;
- изготвя Годишни отчети за генерираните количества отпадъци по отчетни книги, за всяка една обособена площадка и за отпадък;
- изготвя Идентификационни документи при транспортиране на опасни отпадъци.

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

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

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

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

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

- Дейности по отношение на енергийната ефективност:
 - при извършване на ремонт на гарите се подновява изцяло дограмата с нова алуминиева дограма;
 - санират се всички части на сградата и се изграждат топлоизолационни окачени тавани, които намаляват светлата височина на сградата и увеличават топлината в нея.
- Дейности по отношение намаляване на шумовото натоварване чрез:

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

7. ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2019-2023 г.

7.1. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2019-2023 г.

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

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

- Реконструкция и електрификация на железопътната линия София – Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граници – проектът е частично завършен, като направлението от Септември до Свиленград-турска/граници е изцяло модернизирено;
- Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас;
- Модернизация на железопътната линия Волуяк – София.

✓ Балансирано и взаимно обвързано развитие на отделните видове транспорт

Принципите за равнопоставеност между различните видове транспорт и особено загрижеността за околната среда трябва да бъдат спазвани при инвестирането в транспорта. Инвестициите следва да бъдат пренасочени към по-устойчиви и екологични видове транспорт по линия на TEN-T с оглед Република България да изпълни своите цели по стратегията „Европа 2020“, свързани с емисии и енергийна ефективност. Това ще гарантира хармонично развитие на инфраструктурата за всички видове транспорт, като в същото време се поддържат пазарните принципи и се поощрява конкуренцията при удовлетворяване на конкретните национални транспортни нужди.

Развитието на железопътната инфраструктура за интермодални превози с цел изграждане на нови терминали, товарни и логистични центрове ще повиши конкурентоспособността на железопътната инфраструктура. Създаването на ефективни логистични вериги изисква оптимална комбинация на видовете транспорт (ко-модалност), обмяната на добри практики за подобряване на стандартизацията и оперативната съвместимост между различните видове транспорт. Завършен е проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район на планиране за България – Пловдив”.

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

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

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

✓ Съответствие на програмата с проблемите на околната среда

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

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

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

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

При развитието на комбинирания транспорт очакваните ефекти са:

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

7.2. ИНВЕСТИЦИОНЕН ПЛАН ЗА ОБНОВЯВАНЕ И НОВО СТРОИТЕЛСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА, С ВКЛЮЧЕНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ И НАЧИН НА РАЗХОДВАНЕ ЗА ПЕРИОДА 2019-2023 Г.

На база резултатите от стратегическия анализ, част от който е техническото и технологично състояние на железопътната инфраструктура, са определени целите,

приоритетите и мерките за развитие на ДП НКЖИ за относително по-дълъг период от 5 години. В основата на настоящата Петгодишна програма и план за развитие на железопътната инфраструктура до 2023 г., са планирани:

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

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

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

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

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

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

- **Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“** – обща стойност на проекта 810,018 млн. лв. с ДДС.
- **„Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец“** – обща стойност на проекта – 1 301,274 млн. лв. с ДДС.
- **„Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“** – индикативна стойност на проекта 31,312 млн. лв. с ДДС.
- **„Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“** – обща стойност на проекта 21,339 млн. лв. с ДДС.
- **„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“** – обща стойност на проекта 20,287 млн. лв. с ДДС.

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

- **Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“** – индикативна стойност на проекта 7,400 млн. лв. с ДДС.

- „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“ – обща стойност на проекта 5,844 млн. лв. с ДДС
- „Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“ – индикативна стойност на проекта 17,865 млн. лв. с ДДС.
- Предварителни проучвания за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг“ – индикативна стойност на проекта 3,026 млн. лв. с ДДС.

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

- „Изграждане на ETCS в участъка София – Септември“ – индикативна стойност на проекта 48,000 млн. лв. с ДДС.
- „Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе – Каспичан“ – индикативна стойност на проекта 43,996 млн. лв. с ДДС.
- „Разширяване функционалния обхват на Географска Информационна Система на ДП НКЖИ“ – индикативна стойност на проекта 18,000 млн. лв. с ДДС.
- „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и монтаж на контролни точки за проверка параметрите на подвижния състав по време на движение“ – индикативна стойност на проекта 21,600 млн. лв. с ДДС.

По приоритетна ос 5 „Техническа помощ“

- Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София – граница с Република Сърбия“ – обща стойност на проекта 2,363 млн. лв. с ДДС.
- „Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ“ – обща стойност на проекта 1,426 млн. лв. с ДДС.
- „Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирани, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от Европейските фондове“ – обща стойност на проекта 0,816 млн. лв. с ДДС.
- „Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 г. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ“ – обща стойност на проекта 8,773 млн. лв. с ДДС.
- „Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ“ – обща стойност на проекта 0,301 млн. лв. с ДДС.

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

- „Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“ – стойност 132,966 млн. лв. без ДДС. Проектът е в процес на изпълнение.
- „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волуяк“ – стойност 203,819 млн. лв. без ДДС. Проектът е в процес на изпълнение.

- **„По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания”** – стойност 0,610 млн. лв. без ДДС. Проектът е в процес на изпълнение.
- **„Модернизация на жп линия София – Пловдив, жп участък Костенец – Септември“** – стойност 348,642 млн. лв. без ДДС.
- **„Развитие на жп възел Пловдив“** – стойност 202,384 млн. лв. без ДДС.
- **„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 по споразумение – 0,098 млн. лв. без ДДС.

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

- **„Модернизация на железопътната линия Видин – София: железопътен участък Видин – Медковец“** – индикативна стойност на проекта: 737,348 млн. лв. без ДДС.
- **„Модернизация на жп линията София – Перник“** – индикативна стойност на проекта: 400,000 млн. лв. без ДДС.
- **„Възстановяване на проектните параметри на жп линията Русе – Варна“** – индикативна стойност на проекта: 749,083 млн. лв. без ДДС.
- **„Модернизация и рехабилитация на железопътната линия София – Варна (участъци Мездра – Горна Оряховица – Каспичан)“** – индикативна стойност на проекта: 1113,663 млн. лв. без ДДС.
- **„Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) и на отсечки от линията“** – индикативна стойност на проекта: 567,191 млн. лв. без ДДС.
- **„Техническа помощ за предпроектни проучвания за модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград“** – индикативна стойност на проекта: 7,000 млн. лв. без ДДС.
- **„Подготовка на жп участъците Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник“** – индикативна стойност на проекта: 105,615 млн. лв. без ДДС.
- **„Модернизация на жп линията Перник – Радомир“** – индикативна стойност на проекта: 238,692 млн. лв. без ДДС.
- **„Развитие на жп възел София“** – индикативна стойност без отсечката София – Волуяк: 419,625 млн. лв. без ДДС.
- **„Модернизация на жп участъци Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник“** – индикативна стойност на проекта: 2277,200 млн. лв. без ДДС.
- **„Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево“** – индикативна стойност на проекта: 690,000 млн. лв. без ДДС.
- **„Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“** – индикативна стойност на проекта: 43,055 млн. лв. без ДДС.
- **„Модернизация на жп линията Драгоман – София“ в участъка Волуяк – Драгоман“** – индикативна стойност на проекта 323, 295 млн. лв. без ДДС.
- **Модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград“** – индикативна стойност на проекта 1 985,049 млн. лв. без ДДС.
- **„Модернизация на жп линия Радомир – Кулата“** – индикативна стойност на проекта 1 691,155 млн. лв. без ДДС.

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

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

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

За ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ със статут на държавно предприятие, осигуряването на средства за съфинансиране на проектите се оказва сериозно предизвикателство, поради следните причини:

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

С Постановление № 226 от 13 октомври 2017 година за одобряване на допълнителни трансфери по бюджета на МТИТС за 2017 г. са отпуснати средства в размер на 18,967 млн. лв. за национално съфинансиране за периода 2015-2017 г. по проекти финансирани по МСЕ, сектор „Транспорт“.

Средствата са осигурени за сметка на предвидените трансфери по чл. 1, ал. 2, раздел III, т. 1.11 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2017 г.

ДП НКЖИ има готовност да участва със „зрели проекти“ при кандидатстването и усвояването на средства от европейските фондове и през следващия програмен период 2021-2027 г., като запази принципите на приоритизиране на проектите и надграждане на базата на приемственост с получените резултати в края на настоящия програмен период.

Преглед на изпълнението на етапните цели – 2018 г.

През 2018 г. се планира извършване на преглед на изпълнението на етапните цели на ОПТТИ 2014-2020 г. на ниво приоритетна ос, в изпълнение на изискванията на чл. 21 от Регламент (ЕС) № 1303/2013. Дефинирани са предварителни условия, кратък и изчерпателен набор от обективни критерии за тяхната оценка, с цел да се гарантира наличието на необходимите предпоставки за ефективно и ефикасно използване на подкрепата на Съюза. Изпълнението на тези условия обуславя продължаващо финансиране от фондовете на ЕС до края на текущия програмен период, така че ДП НКЖИ в качеството му на бенефициент има за цел да допринесе в максимална степен за постигане на очакваните резултати в съответствие с тези условия.

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

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

- **Интегриране на българската железопътна транспортна система в европейската.** Чрез подобряване и развитие на физическите железопътни инфраструктурни връзки и

постигане на оперативна съвместимост да се постигне привличане на международен трафик през страната и повишаване конкурентоспособността на българските железници.

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

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

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

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

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

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

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

- **Повишаване на административния капацитет на предприятието.** За периода до 2020 г. ДП НКЖИ изпълнява комплексна обучителна програма за повишаване на административния капацитет по проект за техническа помощ чрез използване на средства от ос 5 „Техническа помощ” на ОПТТИ 2014-2020 г. и по проект за техническа помощ, финансиран от МСЕ.

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

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

9. ПРОГРАМА ЗА ПОДОБРЯВАНЕ СЪСТОЯНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ДО 2023 г.

Актуализацията на Програмата за подобряване състоянието на железопътната инфраструктура за периода 2019-2023 г. е разработена след оценка на техническото състояние на цялата железопътна мрежа по отношение на:

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

Основната цел на Програмата 2019-2023 г. е ускоряване процеса на стабилизиране на железопътната мрежа и повишаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт. Предлагащите решения за реализация са съобразени със следните необходими условия:

- ремонт на тежка пътна механизация и доставка на нова такава, позволяваща да започне премахване на технологични операции, изискващи ръчен, физически тежък и непривлекателен труд и качествено техническо пресъоръжаване на ДП НКЖИ;
- възможно най-пълно задоволяване на потребностите от траверси, скрепления и стрелкови части;
- обновяване на стрелковото стопанство чрез въвеждане на стрелки тип UIC 60 на стоманобетонна траверсова скара;
- ремонт и поддържане на стоманените и стоманобетонни мостове;
- мероприятия по отводняване и подобряване на носимоспособността на земното легло в участъци, където тя е нарушена;
- доставка на най-необходимите резервни части и изпълнение на ремонти за поддържане на механизацията в добро техническо състояние;
- осигуряване на железопътни участъци с високо проходими транспортни средства, в т.ч. и на смесен ход „шосе – железопътна линия”;
- ремонти за завишаване на скоростите на цели участъци (рамена), които не са включени в големите инфраструктурни проекти. Подновяването на железния път по главните железопътни линии да се извършва с нова конструкция горно строене (стоманобетонни траверси с еластично скрепление и релси UIC 60 кг/м);
- подновяването обхваща също текущия път в гарите и лежащите на него стрелки;
- увеличаване дела на безнаставовия релсов път, водещо до намаляване на разходите за поддържане на железния път и подобряване комфорта на пътуване;
- заложи са за ремонт предимно отсечки, в които разликите между проектните и скоростите по книжка-разписания са най-големи, като приоритет се дава на I-ва, II-ра, III-та, IV-та, V-та и IX-та жп линии;
- модернизация, обновяване и ново строителство на съоръжения и устройства на осигурителна техника;
- изграждане на надеждна рингова структура на оптични трасета и създаване на условия за внедряване на модерни информационни системи и системи за управление на влаковото движение от високо технологично ниво;
- изграждане на нов вид гласова комуникация по стандарт GSM-R;

- модернизация на външно гарово осветление с LED осветителни тела.

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

- До достигане на проектните скорости в посочените участъци от железопътната мрежа като резултат от изпълнено подновяване на железен път в периода 2019-2023 г.
- Намаление на времепътуването на влаковете в ремонтираните участъци.
- Намаление броя и времето за отстраняване на аварийите.
- До завишаване на скоростите на движение на влаковете в посочените участъци от железопътната мрежа като резултат от изпълнен среден ремонт на железния път в периода 2018-2020 г.
- Намаление на енергийните разходи.
- Подобряване комфорта на пътуване.
- Привличане на повече товари и пътници.
- Осигуряване на устойчив График за движение на влаковете и оптимизиране на броя на ограниченията на скоростта.
- Подобряване на техническото състояние на някои от второстепенните железопътни линии, които имат статут на „рокадни“ за главните железопътни линии.
- Осигуряване на надеждност на контактната мрежа и съоръженията и привеждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (ТСОС и произтичащите от тях стандарти и европейските норми).
- Намаление на разходите за поддържане.

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

- Построени нови участъци от железопътни линии (км).
- Рехабилитирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа).
- Електрифицирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа).
- Удвоени железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа).
- Железопътни линии, осигурени с нови системи за безопасност, сигнални и съобщителни системи (% от цялата железопътна мрежа).
- Икономисано време от железопътния транспорт (времепътуване x обем товари/брой пътници).
- Брой новопостроени мостове и тунели.
- Преоборудване на тунели, с дължина по-голяма от 500 м, съгласно европейските изисквания за безопасност (километри, % от съществуващите).
- Повишаване скоростите на движение по жп мрежата в ремонтираните участъци (км/ч).
- Повишаване безопасността на превозите чрез намаление броя на събитията, допуснати по вина на ДП НКЖИ (бр.).

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

Показатели за въздействие

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

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

Поддръжка на новоизградената жп инфраструктура

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

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

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

ПРИЛОЖЕНИЯ

- **Приложение № 1** – Разчет-Отчет за приходите и разходите на ДП НКЖИ за периода 2017-2023 г.
- **Приложение № 2** – Програма за подновяване на железния път с нови материали за периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 3** – Програма за механизирани среден ремонт на железния път за периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 4** – Програма за ремонт на мостове по жп линиите по мрежата на ДП НКЖИ за периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 5** – Програма за ремонт на тунелите по основните жп линии и отклоненията от жп мрежата на ДП НКЖИ за периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 6** – Програма за укрепване на „слабите места“ по жп линиите от мрежата на ДП НКЖИ за периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 7** – Програма за ремонт и доставка на резервни части за лека и тежка железопътна механизация, подвижен железопътен състав, както и доставка на нова лека и тежка жп механизация за периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 8** – Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 9** – Необходими средства по видове дейности на поделение „Железен път и съоръжения“ за периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 10** – Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването в периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 11** – Програма за развитие на енергостопанството в периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 12** – Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за периода 2019-2023 г.
- **Приложение № 13** – **Обобщена таблица за дейността на ДП НКЖИ за 2019-2023 г. (в млн. лв.).** Показано е в табличен вид обобщено дейността на ДП НКЖИ, според която планираните разходи и дейности на компанията обхващат едновременно европейските и национални източници на финансиране. *Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответствие с „Прогноза за необходими средства за проекти, финансирани по ОПТ 2007-2013 г., ОПТТИ 2014-2020 г. и за проекти, финансирани от Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)“, актуализирана към м. февруари 2018 г. във връзка с разработването на бюджетна прогноза за периода на 2019-2021 г. на ДП НКЖИ.* Инвестициите в областта на железопътния транспорт са приоритет, поради доказано положителната им роля за дългосрочния устойчив икономически ръст.

РАЗЧЕТ - ОТЧЕТ
за приходите и разходите на ДП "Национална компания Железопътна инфраструктура"
Отчет 2017 г., БП 2018 г. и прогноза 2019 - 2023 г.

	Наименование на разходите	Отчет 2017	Бизнес план 2018	Прогноза 2019	Прогноза 2020	Прогноза 2021	Прогноза 2022	Прогноза 2023		Наименование на приходите	Отчет 2017	Бизнес план 2018	Прогноза 2019	Прогноза 2020	Прогноза 2021	Прогноза 2022	Прогноза 2023
	a	1	2	3	4	5	6	7									
A.	РАЗХОДИ ЗА ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ																
I.	РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ																
1	Разходи за материали в т.ч.:	39 622	41 200	43 200	43 200	43 200	43 200	43 200	A.	ПРИХОДИ ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ							
1.1.	разходи за материали	24 317	25 000	25 500	25 500	25 500	25 500	25 500	I.	НЕТНИ ПРИХОДИ ОТ ПРОДАЖБИ							
1.2.	гориво	4 660	5 000	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	1	Приходи от продажба на продукция							
1.3.	ел. енергия в т.ч.:	10 463	11 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	2	Приходи от продажба на стоки							
	ел. енергия за технологични нужди	3 772	4 560	4 800	4 800	4 800	4 800	4 800	3	Приходи от услуги в т.ч.:	108 311	108 900	110 500	110 500	110 500	110 500	110 500
1.4.	топлоенергия	182	200	200	200	200	200	200	3.1.	Приходи от инфраструктурни такси	57 506	56 700	57 000	57 000	57 000	57 000	57 000
2	Разходи за външни услуги	33 982	36 000	36 500	36 500	36 500	36 500	36 500	3.2.	Други услуги	9 509	10 600	10 800	10 800	10 800	10 800	10 800
3	Разходи за амортизации	187 839	176 000	205 000	210 000	212 000	212 000	212 000	3.3.	Приходи от електроразпределение	41 296	41 600	42 700	42 700	42 700	42 700	42 700
4	Разходи за възнаграждения	132 241	146 200	160 000	174 000	174 000	174 000	174 000	4	Други приходи	14 735	13 600	14 000	14 000	14 000	14 000	14 000
5	Разходи за осигуровки	38 018	41 800	44 500	47 000	47 000	47 000	47 000	5	Приходи от продажба на нетекущи активи	1 625	10 300	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
6	Други разходи	14 820	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000		ВСИЧКО ПО ГРУПА I:	124 671	132 800	127 500	127 500	127 500	127 500	127 500
a)	в т.ч. обезценка на активи								II.	ПРИХОДИ ОТ ФИНАНСИРАНИЯ							
б)	в т.ч. провизии								1	в т.ч. от държавата	153 540	166 000	167 100	167 100	167 100	167 100	167 100
									2	в т.ч. от други източници	727	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
									3	други финансираня	103 341	89 600	125 000	132 000	134 000	134 000	134 000
	ВСИЧКО ПО ГРУПА I:	446 522	454 200	502 200	523 700	525 700	525 700	525 700		ВСИЧКО ПО ГРУПА II:	257 608	256 600	293 100	300 100	302 100	302 100	302 100
II.	СУМИ С КОРЕКТИВЕН ХАРАКТЕР									ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА / I + II /	382 279	389 400	420 600	427 600	429 600	429 600	429 600
1	Отчетна стойност на продадени материали	1 636							III.	ФИНАНСОВИ ПРИХОДИ							
2	Разходи за придобиване и ликвидация на дълготрайни активи по стопански начин	(11 934)	(16 000)	(16 000)	(16 000)	(16 000)	(16 000)	(16 000)	1	Приходи от лихви	31						
3	Изменение на запасите от продукция и незавършено производство	(73)								в т.ч. лихви от свързани предприятия							
4	Други суми с корективен характер	(697)	(900)	(900)	(900)	(900)	(900)	(900)	2	Приходи от участия	698	1 700	1 700	1 700	1 700	1 700	1 700
	ВСИЧКО ПО ГРУПА II :	(11 068)	(16 900)	(16 900)	(16 900)	(16 900)	(16 900)	(16 900)		в т.ч. дивиденсти							
	РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА:	435 454	437 300	485 300	506 800	508 800	508 800	508 800									
III.	ФИНАНСОВИ РАЗХОДИ								3	Положителни разлики от операции с финансови активи и инструменти							
1	Разходи за лихви	160							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:	729	1 700	1 700	1 700	1 700	1 700	1 700
3	Отрицателни разлики от промяна на валутните курсове	57															
4	Други финансови разходи	30	100	100	100	100	100	100	Б.	ОБЩО ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА (I + II + III)	383 008	391 100	422 300	429 300	431 300	431 300	431 300
	ВСИЧКО ПО ГРУПА III:	247	100	100	100	100	100	100	В.	ЗАГУБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ	52 693	46 300	63 100	77 600	77 600	77 600	77 600
Б.	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА (I+II+III)	435 701	437 400	485 400	506 900	508 900	508 900	508 900	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)	383 008	391 100	422 300	429 300	431 300	431 300	431 300
	ВСИЧКО ПО ГРУПА IV:	-	-	-	-	-	-	-									
Г.	ОБЩО РАЗХОДИ (Б + IV)	435 701	437 400	485 400	506 900	508 900	508 900	508 900	Д.	СЧЕТОВОДНА ЗАГУБА	52 693	46 300	63 100	77 600	77 600	77 600	77 600
Д.	СЧЕТОВОДНА ПЕЧАЛБА	-	-	-	-	-	-	-	В.	Приходи от отсрочени данъци	2 007						
V.	РАЗХОДИ ЗА ДАНЪЦИ	-	-	-	-	-	-	-	Е.	ЗАГУБА (Д + V)							
1	Данък върху печалбата									(общо разходи + данъци - общо приходи)	50 686	46 300	63 100	77 600	77 600	77 600	77 600
2	Други данъци																
Е.	ПЕЧАЛБА																
	ВСИЧКО (Г+V+Е)	435 701	437 400	485 400	506 900	508 900	508 900	508 900		ВСИЧКО (Г + Е)	435 701	437 400	485 400	506 900	508 900	508 900	508 900

ПРОГРАМА

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

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина железен път (км)	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (хил. лв)
a	1	2	3	4	5	6	7
1	2	Реброво - Своге път № 2	70	70	9,54		7 286
2	2	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози	70	50/70	1,74	10	2 000
3	2	Стражица - Славяново път № 2 (сп.Горица-Ся)	65	65	4,2		6 720
4	2	Каспичан - Провадия път № 2	130	80	29,467		24 213
5	3	Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра	90	40	5,815		8 477
6	3	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/					200
7	3	Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп"	---	---	по проект		330
8	3	Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп.Прилеп - РП Ведрово от км.29+600 до км.34+809 с дължина 5209 м	85	60	5,209		5 548
9	3	Преустройство коловозно развитие гара Синдел Разпределителна (преходен)	---	---	по проект		3 567
10	4	Тулово - Змейово	75	60	12,321		3 000
11	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Самуил-Висока поляна	80	60	6,025		9 600
12	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Образцов чифлик	85	70	1,356	7	5 198
13	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Самуил	80	80/60	2,431	15	6 699
14	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Ветово	95	80	1,791	7	6 162
15	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Просторно	95/100	95/80	0,831	2	1 000
ОБЩО							90 000

ПРОГРАМА

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

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина железен път (км)	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (хил. лв)
a	1	2	3	4	5	6	7
1	2	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози	70	50/70	1,740	10	1 995
2	2	Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горица-Ся)	65	65	4,200		6 720
3	2	Каспичан - Провадия път № 2	130	80	29,467		24 213
4	3	Копривщица	100	100/40	1,302	8	3 709
5	3	Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра	90	40	5,815		16 317
6	3	Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп"	---	---	по проект		330
7	3	Търнак - РП Струя	85	80	4,521		7 234
8	3	Преустройство коловозно развитие гара Синдел Разпределителна (преходен)	---	---	по проект		4 100
9	4	Змейово, 3-ти коловоз (текущ път)	65	60/55	0,584	4	1 634
10	4	Тулово, 2-ри коловоз (текущ път)	120/65	100/60	0,962	12	3 633
11	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино	80	70	1,555	7	6 522
12	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Плиска	80	70	1,574	4	5 666
13	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Сеново	95	80/95	1,478	7	5 440
14	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Просторно	95/100	95/80	0,831	2	2 487
ОБЩО							90 000

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

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина железен път (км)	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (хил. лв)
a	1	2	3	4	5	6	7
1	2	Своге	70	70	по проект		16 618
2	2	Каспичан - Провадия път № 2	130	80	29,467		5 543
3	2	Провадия - Синдел път № 2	130	60	19,400		6 500
4	3	Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп"	---	---	по проект		10 000
5	3	Рекунструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 - до км.82+635 с дължина 2627 метра	85	80	2,627		16 567
6	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик	85	70	9,382		14 978
7	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ястребово-Ветово	95	80	6,875		7 695
8	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово-Сеново	95	80	12,015		4 400
9	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино	80	70	13,518		11 761
10	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Висока поляна	80	60/70	1,377	5	4 448
11	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово	85/95	70/80	1,575	5	5 538
12	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Разград	100/80	80/75	1,440	9	5 952
ОБЩО							110 000

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

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина железен път (км)	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
1	2	Провадия - Синдел път № 2	130	60	19,4		15 400
2	3	Ботев (сп.Свежен) - Калофер	100	70	5,196		11 000
3	3	Лозарево - Подвис	85	80	6,877		13 662
4	3	Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп"	---	---	по проект		10 000
5	3	Дъскотна - Търнак	85	60	9,395		10 000
6	3	Реконструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 - до км.82+635 с дължина 2627 метра	85	80	2,627		4 024
7	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ястребово-Ветово	95	80	6,875		10 000
8	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово-Сеново	95	80	12,015		14 354
9	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино	80	70	13,518		10 000
10	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска	80	70	18,515		21 560
ОБЩО							120 000

ПРОГРАМА
ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ ПРЕЗ 2023 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина железен път (км)	Железопътни стрелки (бр.)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
1	2	Провадия - Синдел път № 2	130	60	19,400		9 140
2	3	Иганово - Сопот	115	80	6,107		11 667
3	3	Калофер-Тъжа - 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа	100	70	8,143		16 800
4	3	Дунавци - Казанлък	120	70	8,621		15 931
5	3	Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп"	---	---	по проект		10 000
6	3	Дъскотна - Търнак	85	60	9,395		5 000
7	3	Величково - сп.Нова Шипка	130	70	6,409		12 600
8	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово	85	70	10,538		16 766
9	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска	80	70	18,515		8 195
10	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Плиска-Каспичан	70	70	6,375		11 088
ОБЩО							117 187

ПРОГРАМА
ЗА ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ С НОВИ МАТЕРИАЛИ В ПЕРИОДА 2019 - 2023 г.

№ по ред	ЖП линия	Междугарие, гара	Натурален изм.		Скорости		Стойност в хиляди лева					
			Железен път	жп стрелки	Проектна	Книжка р-е	ВСИЧКО	В това число:				
			[км]	[бр.]	км/ч	км/ч		2019	2020	2021	2022	2023
1	2	Реброво - Своге път № 2	9,540		70	70	7 286	7 286				
2	2	Своге	по проект		70	70	16 618			16 618		
3	2	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози	1,740	10 бр	70	50/70	3 995	2 000	1 995			
4	2	Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горица-Ся)	4,200		65	65	6 720		6 720			
5	2	Стражица - Славяново път № 2 (сп.Горица-Ся)	4,200		65	65	6 720	6 720				
6	2	Каспичан - Провадия път № 2	29,467		130	80	53 969	24 213	24 213	5 543		
7	2	Провадия - Синдел път № 2	19,400		130	60	31 040			6 500	15 400	9 140
8	3	Копривщица	1,302	8 бр	100	100/40	3 709		3 709			
9	3	Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра	5,815		90	40	24 794	8 477	16 317			
10	3	Иганово - Сопот	6,107		115	80	11 667					11 667
11	3	Ботев (сп.Свежен) - Калофер	5,196		100	70	11 000				11 000	
12	3	Калофер-Тъжа - 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа	8,143		100	70	16 800					16 800
13	3	Дунавци - Казанлък	8,621		120	70	15 931					15 931
14	3	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/					200	200				
15	3	Лозарево - Подвис	6,877		85	80	13 662				13 662	
16	3	Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп"	по прооект		---	---	30 660	330	330	10 000	10 000	10 000
17	3	Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп.Прилеп - РП Ведрово от км.29+600 до км.34+809 с дължина 5209 м	5,209		85	60	5 548	5 548				
18	3	Дъскотна - Търнак	9,395		85	60	15 000				10 000	5 000
19	3	Търнак - РП Струя	4,521		85	80	7 234		7 234			
20	3	Рекунструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 - до км.82+635 с дължина 2627 метра	2,627		85	80	20 591			16 567	4 024	
21	3	Величково - сп.Нова Шипка	6,409		130	70	12 600					12 600
22	3	Преустройство коловозно развитие гара Синдел Разпределителна (преходен)	по проект		---	---	7 667	3 567	4 100			

№ по ред	ЖП линия	Междугарие, гара	Натурален изм.		Скорости		Стойност в хиляди лева					
			Железен път	жп стрелки	Проектна	Книжка р-е	ВСИЧКО	В това число:				
			[км]	[бр.]	км/ч	км/ч		2019	2020	2021	2022	2023
23	4	Тулово - Змейово	12,321		75	60	3 000	3 000				
24	4	Змейово, 3-ти коловоз (текущ път)	0,584	4 бр	65	60/55	1 634		1 634			
25	4	Тулово, 2-ри коловоз (текущ път)	0,962	12 бр	120/65	100/60	3 633		3 633			
26	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик	9,382		85	70	14 978			14 978		
27	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово	10,538		85	70	16 766					16 766
28	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ястребово-Ветово	6,875		95	80	17 695			7 695	10 000	
29	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово-Сеново	12,015		95	80	18 754			4 400	14 354	
30	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Самуил-Висока поляна	6,025		80	60	9 600	9 600				
31	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино	13,518		80	70	21 761			11 761	10 000	
32	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска	18,515		80	70	29 755				21 560	8 195
33	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Плиска-Каспичан	6,375		70	70	11 088					11 088
34	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Висока поляна	1,377	5 бр	80	60/70	4 448			4 448		
35	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Образцов чифлик	1,356	7 бр	85	70	5 198	5 198				
36	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово	1,575	5 бр	85/95	70/80	5 538			5 538		
37	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино	1,555	7 бр	80	70	6 522		6 522			
38	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Самуил	2,431	15 бр	80	80/60	6 699	6 699				
39	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Плиска	1,574	4 бр	80	70	5 666		5 666			
40	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Ветово	1,791	7 бр	95	80	6 162	6 162				
41	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Сеново	1,478	7 бр	95	80/95	5 440		5 440			
42	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Разград	1,440	9 бр	100/80	80/75	5 952			5 952		
43	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Просторно	0,831	2 бр	95/100	95/80	3 487	1 000	2 487			
ВСИЧКО							527 187	90 000	90 000	110 000	120 000	117 187

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2019 ГОДИНА**

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
1	2	Плевен запад - Плевен, <i>път №1 и път №2</i>	75	75	4,390	1 141
2	2	Славяново - Попово <i>път № 2</i>	130	80	8,600	2 193
3	2	Попово - Дралфа <i>път № 2</i>	130	100	9,712	2 477
4	2	Дралфа - Търговище <i>път № 1</i>	130	80	18,046	4 692
5	2	Разделна - Повеляново <i>път №1 и път №2</i>	120	100	6,940	1 804
6	4	Полски Тръмбеш - Петко Каравелово	70	70	4,143	1 056
7	4	Гара Полски Тръмбеш - <i>2-ри коловоз</i>	70	70	0,700	179
8	4	Самоводене - Велико Търново	65	65	6,456	1 646
9	5	Гълъбник - Делян	130	80	5,400	1 500
10	5	Гарови коловози - Кочериново, Кресна, Струмяни, Кулата	70	70	5,000	1 250
11	7	Мърчево - Медковец и 2-ри кол. Медковец	70	70	11,442	2 860
12	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО					80,829	23 199

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2020 ГОДИНА**

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
1	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник <i>път №1 и път №2</i>	130	110	17,740	4 612
2	2	Ясен - Плевен запад, <i>път №1 и път №2</i>	95	95	10,736	2 791
3	2	Славяново - Попово <i>път № 1</i>	130	80	8,600	2 150
4	2	Попово - Дралфа <i>път № 1</i>	130	100	21,539	5 492
5	2	Търговище - рп. Надарево <i>път №2</i>	130	100	13,520	3 380
6	8	Тракия - Скуtare <i>път № 1</i>	130	90	8,256	2 105
7	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО					80,391	22 931

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2021 ГОДИНА**

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
1	2	Търговище - рп. Надарево <i>път №1</i>	130	100	13,520	4 030
2	2	Повеляново - Белослав <i>път №1</i> и <i>път №2</i>	120	100	11,124	2 892
3	3	Световрачене - Кремиковци	100	60	9,780	2 543
4	4	Табачка - Две могили + ТП гара Табачка	65	65	6,880	1 789
5	4	Велико Търново - Дебелец	65	65	3,000	780
6	4	Дебелец - Соколово	65	65	2,300	598
7	4	Соколово - Дряново	65	65	9,600	2 496
8	7	Враца - Бели извор <i>път № 1</i> и <i>път № 2</i>	90	80	11,000	2 860
9	7	2-ри коловоз в гара Ракево	80	80	1,259	320
10	72	Брусарци - Лом 10+500 до 22+371	90	90	11,871	3 000
11	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО					80,334	23 708

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2022 ГОДИНА**

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
1	2	Провадия - Синдел път № 1	130	60	20,000	5 200
2	3	Илиянци - Световрачене	100	60	6,000	1 560
3	3	Кремиковци - Яна	100	40	6,200	1 612
4	3	Яна - Столник	100	80	2,805	729
5	3	Столник - Саранци	90	80	13,538	3 520
6	3	Саранци - Макоцево	75	75	4,962	1 290
7	3	Сопот - Карлово	120	80	5,000	1 300
8	8	Пловдив - Тракия път № 1	100	100	6,000	1 560
9	81	Съединение - Панагюрище	60	50	6,000	1 560
10	4	Русе разпределителна - Русе запад	75	40	4,929	1 282
11	4	Русе запад - Русе	75	40	1,990	517
12	4	Русе разпределителна - 3-ти, 4-ти, 5-ти и 6-ти коловози	40	40	3,013	783
13	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО					80,437	23 314

**ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2023 ГОДИНА**

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
1	2	Лакатник - Елисейна път № 1	70	70	14,000	3 640
2	2	Зверино - Мездра юг път № 1 (до сп.Люти брод)	70	70	9,000	2 340
3	2	Кунино - Карлуково път № 1	130	100	6,500	1 690
4	2	Кунино - Карлуково път № 2	130	100	6,500	1 690
5	2	Карлуково - Червен бряг път № 2	130	100	15,000	3 900
6	2	Телиш - Горни Дъбник път № 2	130	110	11,000	2 860
7	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник път № 2	130	110	9,000	2 340
8	2	Долни Дъбник - Ясен път № 2	130	110	9,000	2 340
9	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО					80,000	23 200

ПРОГРАМА
ЗА МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ В ПЕРИОДА 2019 - 2023 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
		МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2019 ГОДИНА				
1	2	Плевен запад - Плевен, <i>път №1 и път №2</i>	75	75	4,390	1 141
2	2	Славяново - Попово <i>път № 2</i>	130	80	8,600	2 193
3	2	Попово - Дралфа <i>път № 2</i>	130	100	9,712	2 477
4	2	Дралфа - Търговище <i>път № 1</i>	130	80	18,046	4 692
5	2	Разделна - Повеляново <i>път №1 и път №2</i>	120	100	6,940	1 804
6	4	Полски Тръмбеш - Петко Каравелово	70	70	4,143	1 056
7	4	Гара Полски Тръмбеш - 2-ри коловоз	70	70	0,700	179
8	4	Самоводене - Велико Търново	65	65	6,456	1 646
9	5	Гълъбник - Делян	130	80	5,400	1 500
10	5	Гарови коловози - Кочериново, Кресна, Струмяни, Кулата	70	70	5,000	1 250
11	7	Мърчево - Медковец и 2-ри кол. Медковец	70	70	11,442	2 860
12	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
		ОБЩО			80,829	23 199
		МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2020 ГОДИНА				
1	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник <i>път №1 и път №2</i>	130	110	17,740	4 612
2	2	Ясен - Плевен запад, <i>път №1 и път №2</i>	95	95	10,736	2 791
3	2	Славяново - Попово <i>път № 1</i>	130	80	8,600	2 150
4	2	Попово - Дралфа <i>път № 1</i>	130	100	21,539	5 492
5	2	Търговище - рп. Надарево <i>път №2</i>	130	100	13,520	3 380
6	8	Тракия - Скуtare <i>път № 1</i>	130	90	8,256	2 105
7	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
		ОБЩО			80,391	22 931
		МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2021 ГОДИНА				
1	2	Търговище - рп. Надарево <i>път №1</i>	130	100	13,520	4 030
2	2	Повеляново - Белослав <i>път №1 и път №2</i>	120	100	11,124	2 892
3	3	Световрачене - Кремиковци	100	60	9,780	2 543
4	4	Табачка - Две могили + ТП гара Табачка	65	65	6,880	1 789
5	4	Велико Търново - Дебелец	65	65	3,000	780
6	4	Дебелец - Соколово	65	65	2,300	598
7	4	Соколово - Дряново	65	65	9,600	2 496
8	7	Враца - Бели извор <i>път № 1 и път № 2</i>	90	80	11,000	2 860
9	7	2-ри коловоз в гара Ракево	80	80	1,259	320

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)
10	72	Брусарци - Лом 10+500 до 22+371	90	90	11,871	3 000
11	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО					80,334	23 708
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2022 ГОДИНА						
1	2	Провадия - Синдел път № 1	130	60	20,000	5 200
2	3	Илиянци - Световрачене	100	60	6,000	1 560
3	3	Кремиковци - Яна	100	40	6,200	1 612
4	3	Яна - Столник	100	80	2,805	729
5	3	Столник - Саранци	90	80	13,538	3 520
6	3	Саранци - Макоцево	75	75	4,962	1 290
7	3	Сопот - Карлово	120	80	5,000	1 300
8	8	Пловдив - Тракия път № 1	100	100	6,000	1 560
9	81	Съединение - Панагюрище	60	50	6,000	1 560
10	4	Русе разпределителна - Русе запад	75	40	4,929	1 282
11	4	Русе запад - Русе	75	40	1,990	517
12	4	Русе разпределителна - 3-ти, 4-ти, 5-ти и 6-ти коловози	40	40	3,013	783
13	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО					80,437	23 314
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ ПРЕЗ 2023 ГОДИНА						
1	2	Лакатник - Елисейна път № 1	70	70	14,000	3 640
2	2	Зверино - Мездра юг път № 1 (до сп.Люти брод)	70	70	9,000	2 340
3	2	Кунино - Карлуково път № 1	130	100	6,500	1 690
4	2	Кунино - Карлуково път № 2	130	100	6,500	1 690
5	2	Карлуково - Червен бряг път № 2	130	100	15,000	3 900
6	2	Телиш - Горни Дъбник път № 2	130	110	11,000	2 860
7	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник път № 2	130	110	9,000	2 340
8	2	Долни Дъбник - Ясен път № 2	130	110	9,000	2 340
9	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.				2 400
ОБЩО					80,000	23 200
ВСИЧКО ЗА ПЕРИОДА 2019-2023 години:					401,991	116 352

ПРОГРАМА
за ремонт на МОСТОВЕТЕ ПО ЖП ЛИНИИТЕ по мрежата на ДП НКЖИ за периода 2019 - 2023 г.

ЖПЛ №	Път№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		2023 год.		Общо хил. лв.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
ГЛАВНИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ЛИНИИ																	
ЖП ЛИНИЯ № 1: КАЛОТИНА ЗАПАД (Държавната граница със СР Югославия)-СОФИЯ-ПЛОВДИВ-ДИМИТРОВГРАД-СВИЛЕНГРАД (Държавните граници с република Гърция и Република Турция)																	
Волюяк - Драгоман/Калотина																	
1	-	Драгоман-Калотина	42+900	СБ	Възстановяване на хидроизолация.	кв.м			0	0					540	80	80
1	-	Драгоман-Калотина	52+332	СТ	Шлосерски работи.	бр.					1	25					25
1	-	Драгоман-Калотина	53+097	СТ	Боядисване върхна конструкция.	кв.м							300	12			12
1	-	Драгоман-Калотина	53+125	СТ	Отстраняване на дефекти-шлосерски работи.	бр.									1	25	25
1	-	Драгоман-Калотина	53+125	СТ	Боядисване върхна конструкция.	кв.м									2 000	120	120
1	-	Драгоман-Калотина	53+855	СТ	Отстраняване на дефекти-шлосерски работи.	бр.	0	0					1	30			30
1	-	Калотина-Границата	53+855	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	0	0					600	30			30
1	-	Драгоман-Калотина	54+050	СБ	Основен ремонт хидроизолация и торкретиране.	кв.м							0	0	45	15	15
1	-	Участък Волюяк - Драгоман/Калотина		СТ/СБ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия		5	50	2	30	2	30	1	20	1	20	150
ОБЩО ЗА УЧАСТЪК КАЛОТИНА-СОФИЯ:								50		30		55		92		260	487
ЖП ЛИНИЯ №2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНАОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА																	
София - Мездра																	
2	2	София-Соф.север	1+500	СТ	Антикорозионно покритие.	кв.м			260	10							10
2	1	Своге-Бов	39+534	СТ	Възстановяване антникорозионно покритие.	кв.м					100	4					4
2	2	г. Бов	41+956	СБ	Възстановяване на бетоново покритие	бр.	1	16									16
2	1	Бов-Лакатник	42+850	СБ	Възстановяване на бетоново покритие	бр.	1	35									35
2	1	Лакатник-Левище	51+002	СБ	Смяна на хидроизолация и торкретиране.	кв.м			400	80							80
2	2	Лакатник-Левище	54+810	СБ	Смяна на хидроизолация и торкретиране.	кв.м			200	250							250
2	1	Левище -Елисейна	61+630	СБ	Възстановяване на бетоново покритие	бр.	1	35									35
2	2	Левище-Елисейна	61+662	СБ	Усилване конструкции-проект и изпълнение.	бр.					1	200					200
2	1	Зверино-Ребърково	75+186	СТ	Усилване конструкции-проект и изпълнение.	бр.			1	300							300
Мездра - Горна Оряховица																	
2	1 и 2	Мездра - Роман	99+186	СБ	Възстановяване на хидроизолация-360 м2, саниране на бетонови покрития-200 м2, напречни фуги-50 м.	кв.м							360	82			82
2	1 и 2	Мездра-Роман	102+515	СБ	Възстановяване на хидроизолация-60 м2, ремонт на напречни фуги-20 м.	кв.м	60	12									12
2	1 и 2	Мездра-Роман	104+230	СБ	Възстановяване на хидроизолация- 800 м2, ремонт на напречни фуги-50 м.	кв.м	800	130									130
2	1 и 2	Роман-Кунино	112+498	СБ	Укрепване радие под двата пътя.	бр.									1	20	20
2	1 и 2	Роман-Кунино	117+064	СБ	Възстановяване на хидроизолация-надлъжна фуга 36 м2, ремонт на напречни фуги-65 м. Укрепване радие под двата пътя.	бр.	1	40									40
Горна Оряховица - Каспичан																	
2	1,2	Горна Оряховица-Джулюница	306+929	СБ	Възстановяване на хидроизолация-80 м2 и ремонт на напречни фуги-25 м.	кв.м	80	18									18
2	1,2	Попово-Дралфа	354+717	СБ	Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста.	кв.м			80	40							40
2	1,2	Попово-Дралфа	355+333	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м					450	225					225
2	1,2	Попово-Дралфа	360+857	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.	М1	60	24									24
2	1,2	Попово-Дралфа	361+112	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.	М1			40	16							16
2	1,2	Попово-Дралфа	361+630	СБ	Ремонт на надлъжната фуга между конструкциите на път 1 и път 2.	М1					30	12					12
2	1,2	Дралфа-Търговище	386+470	СБ	Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста.	кв.м							80	40			40

ЖПЛ №	Път№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		2023 год.		Общо хил. лв.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
2	1,2	Дралфа-Търговище	397+254	СБ	Ремонт на надлъжната fuga между конструкциите на път 1 и път 2.	М1					15	6					6
2	1,2	Хан Крум-Шумен	425+440	СБ	Ремонт на дренажната система зад устоите и хидроизолацията на устоите на моста.	кв.м			80	40							40
2	1,2	Мътница-Каспичан	457+453	СБ	Ремонт на надлъжната fuga между конструкциите на път 1 и път 2.	М1			90	36							36
Каспичан - Синдел																	
2	1,2	Каспичан-Невша	470+200	СБ	Ремонт на надлъжната fuga между конструкциите на път 1 и път 2.	М1					30	12					12
Синдел - Варна																	
2	1,2	Тополите- Варна	538+400	СБ	Инженерингово изпълнение за изграждане нов в-к до плочен в-к 1.3/1.0 м и облицован отводнителен канал с L =150 м след него.	бр.	1	150			0	0					150
2	1,2	ЖП ЛИНИЯ №2		СТ/СБ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия		5	45	5	50	5	50	5	50	5	45	240
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНАОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА								505		822		509		172		65	2 073
ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ЗИМНИЦА и КАРНОБАТ--СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА																	
София - Карлово																	
3	-	Световрачане-Кремиковци	7+830	СТ	Замяна мостови к-ци от стоманена на стоманобетонова.	бр.	1	250									250
3	-	Световрачане-Кремиковци	8+010	СТ	Замяна мостови к-ци от стоманена на стоманобетонова.	бр.			1	250							250
3	-	Столник-Саранци	28+305	СТ	Възстановяване антникороз. Покритие.								1 200	50			50
3	-	Саранци-Макоцево	43+600	СБ	Възстановяване на хидроизолация и саниране на конструкция	кв.м			30	15							15
3	-	Мирково	67+548	СБ	Направа на експертна оценка за носимоспособността на моста. Проектиране и ремонт на нарушена хидроизолация, дилатационни fugи, оголена армировка на носещите главни греди на 2 бр. к-ции	бр.	2	200									200
3	-	Антон-Копривщица	92+578	СБ	Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни fugи - Хидроизолация 35 м2; Напречни fugи-15 м.	кв.м			0	0			35	7			7
3	-	Антон-Копривщица	93+451	СБ	Възстановяване на хидроизолация и ремонт напречни fugи - Хидроизолация 70 м2; Напречни fugи-15 м.	кв.м			0	0			70	12			12
3	-	Антон-Копривщица	94+523	СБ	Възстановяване на хидроизолация-420 м2; Саниране на бетонов свод-300 м2	кв.м	0	0			420	100					100
Карлово - Зимница																	
3	-	Габарево-Сахране	188+094	СБ	Хидроизолация.	кв.м					80	12					12
3	-	Тулово - Дъбово	224+665	СБ	Хидроизолация.	кв.м			45	7							7
3	-	Тулово - Дъбово	227+000	СБ	Хидроизолация.	кв.м			35	6							6
3	-	Дъбово-Николаево	230+250	СБ	Хидроизолация.	кв.м	200	30									30
3	-	Николаево-Гурково	243+348	СТ	Боядисване.	кв.м			1 000	57							57
4	-	Гурково -Твърдица	251+796	СТ	Смяна на оловните плочи	БР	4	3									3
3	-	Твърдица-Шивачево	254+573	СТ	Боядисване.	кв.м							600	34			34
3	-	Твърдица-Шивачево	266+133	СТ	Смяна оловни плочи.	БР			4	3							3
3	-	Твърдица-Шивачево	266+133	СТ	Боядисване.	кв.м			130	8							8
3	-	Чумерна-Гавраилово	270+900	СБ	Хидроизолация.	кв.м							250	37			37
3	-	Чумерна-Гавраилово	276+857	СБ	Хидроизолация.	кв.м					80	12					12
Карнобат -Синдел																	
3	1	Дъскотна-Търнак	59+263	СБ	Габаритна рамка на Айтоски проход път III-208. ГР 2015	бр.	2	50									50
3	1	Комунари	82+758	СБ	Ремонт на хидроизолацията. ГР 2015	кв.м							180	27			27
3	2	Комунари-Дългопол	86+100	СБ	Ремонт на хидроизолацията. ГР2009,2015	кв.м	0	0							800	120	120
3		ЖП ЛИНИЯ №3			Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.	бр	5	50	5	50	5	50	5	50	5	50	250
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ЗИМНИЦА и КАРНОБАТ--СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА								583		396		174		217		170	1 540
ЖПЛИНИЯ № 4: РУСЕ (Държавна граница с република Румъния)-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-ДЪБОВО и ТУЛОВО-СТАРА ЗАГОРА и МИХАЙЛОВО-ДИМИТРОВГРАД-ПОДКОВА																	
Русе - Горна Оряховица																	
4		Русе-запад-РП"Доростол"	7+505	СТ	Направа 2 бр. предпазни габаритни рамки (от Ген. Ревизия 1998г.).	бр					2	60					60

ЖПЛ №	Път.№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		2023 год.		Общо хил. лв.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
4		Русе-запад-РП"Доростол"	7+505	СТ	Фугиране на облицовката и отводняване на водите от шосето край устоите.	кв.м					60	5					5
4		Русе Р-Русе	6+820	СБ	Ремонт оголена армировка по главните греди на СтБ мостове чрез саниране	кв.м	250	20									20
4		Русе Р-Русе	6+820	СБ	Ремонт на хидроизолацията	кв.м	270	210									210
4		Моруница-Бяла	75+385	Кам.	Ремонт радието и свода на каменен водосток със светъл отвор 3м.	куб.м					10	3					3
4		Моруница-Бяла	75+085	СТ	Ремонт дефектни нитове и спукани елементи	бр			18	8							8
4		Бяла-Полски Тръмбеш	82+362	Кам.	Ремонт крилата и радието при изтичалото на сводов водосток със светъл отвор 3 м.	куб.м			10	3							3
4	1	Пкр-Ят	107+950	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м									3 000	180	180
Горна Оряховица - Дъбово																	
4	1	Втн-Дл	139+055	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м			2 000	60							60
4	1	Дебелец-Соколово	146+762	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м							1 300	52			52
4	1	Соколово-Дряново	157+044	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м											0
4	1	Дряново-Царева ливада	158+970	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м											0
4	1	Дряново-Царева ливада	160+142	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м							700	28			28
4		ЖП ЛИНИЯ №4			Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.	бр							5	50			50
4,42		ЖП ЛИНИЯ №4 1 № 2			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		60		60		60		60		60	300
Михайлово - Димитровград																	
4	-	Михайлово-Меричлери	2+830	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м			4	1							1
			2+830	СБ	Възстановяване на хидроизолацията	кв.м			200	30							30
4	-	Михайлово-Меричлери	13+574	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м					6	1					1
			13+574	СБ	Възстановяване на хидроизолацията	кв.м					400	60					60
Димитровград-Подкова																	
4	-	Хасково-Книжовник	13+770	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м					4	1					1
4			13+770	СБ	Възстановяване на хидроизолацията	кв.м					100	15					15
4	-	Хасково-Книжовник	24+104	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м									340	20	20
4		Хасково-Книжовник	39+606	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м			250	14							14
4	-	Хасково-Книжовник	40+985	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	330	19									19
4	-	Перперек-Кърджали	69+712	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м			26	5							5
4			69+712	СБ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м			2 060	310							310
4	-	Кърджали - Момчилград	88+532	СБ	Възстановяване на отводнителите.	бр.	24	12									12
4			88+532	СБ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м	850	128									128
4	-	Момчилград-Подкова	95+928	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м							14	3			3
4			95+928	СБ	Възстановяване на хидроизолацията	кв.м							1 060	160			160
4	-	Момчилград-Подкова	102+344	СБ	Възстановяване на отводнителите 12 бр.	кв.м			12	2							2
4			102+344	СБ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м			420	63							63
4	-	Момчилград-Подкова	104+163	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м					15	3					3
4			104+163	СБ	Възстановяване на хидроизолацията	кв.м					1 000	150					150
4	-	Момчилград-Подкова	100+124	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м	250	14									14
4	-	Момчилград-Подкова	108+515	СБ	Възстановяване на отводнителите.	кв.м							2	1			1
4			108+515	СБ	Възстановяване на хидроизолацията.	кв.м							240	36			36
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №4:								463		556		358		390		260	2 027
ДУНАВ МОСТ РУСЕ-ГЮРГЕВО																	
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Общи ремонтни работи.	бр.	1	10	1	10	1	10	1	10			40
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Ремонтни работи по антикорозионното покритие.	кв.м	4 000	300	4 000	300	4 000	300	4 000	300			1 200
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Подмяна на съществуващото “К” скрепление с еластично такова. (м/у опори 19 и 25) и дилатационно устройство 1 бр.	бр	7 400	150									150

ЖПЛ №	Път.№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		2023 год.		Общо хил. лв.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Саниране бетоновите повърхности на опорите.	кв.м	0	0	1 200	260	1 200	260	0	0	1 200	260	780
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Подмяна улици на отводнителната система на пътната настилка между опори 25 и 37	м									720	35	35
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Анализ на геодезическите и тензометрични измервания на металните греди под шосето, извършени в периода 2014/20 г. и даване техническа характеристика със заключение за състоянието им (извър. се от хабилитирани спец. конструктори на метални и стб. мостови конструкции).	бр							1	20			20
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Изготвяне на експертиза за влиянието върху сигурността на съоръжението, при вертикалните и хоризонтални отклонения на опорите от 22 до 37 опора, на база данни от замерванията от 2014 до 2020 г.	бр							1	5			5
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Измерване огъването и провисването на носещите греди на пътната част на полетата и опорите от 25 до 37 без натоварване и две полета с натоварване 31-32 и 32-33	бр	1	24	0	0	1	24	0	0	1	24	72
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Наблюдение и контрол на пукнатините в камерите на опора 37 (устой) при високи и ниски води.	бр	1	24	1	24	1	24	1	24	1	24	120
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Прецизна нивелация на лагерните площадки на опорите под непрекъснатите греди от опора 19 до опора 25 вкл. при високи и ниски води.	бр			1	24			1	24			48
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Геодезически измервания на опорите между оп. 19 и 37 при високи и ниски води.	бр	1	24	1	24	1	24	1	24	1	24	120
4	1	Русе разпр-Гюргево	0+000	СТ	Контролна проверка на плановата геодезическа основа на Дунав мост в т.ч. и чрез GPS измервания.	бр			1	24			1	24			48
ОБЩО ЗА ДУНАВ МОСТ:								532		666		642		431		367	2 638
ЖП ЛИНИЯ № 5: СОФИЯ-ВЛАДАЯ-РАДОМИР-ДУПНИЦА-КУЛАТА																	
София - Перник																	
Перник -Радомир																	
5		Перник разпределителна-Перник	31+720	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м	1 500	60									60
5	1	Перник-Кракра	33+628	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м							900	22			22
5,6		Кракра-Батановци	39+140	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м					1 000	60					60
5	2	Батановци-Радомир	45+850	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м	1 000	40									40
Радомир - Дупница																	
5	1	Долни Раковец-Гълъбник	58+800	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м	600	24									24
5	1	Долни раковец-Гълъбник	62+903	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м			1 000	40							40
5	1	Дяково-Дупница	86+468	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м	900	36									36
Дупница - Кулата																	
5	1	Дупница-Бобошево	102+636	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м					600	24					24
5		Благоевград-Симитли	128+588	СБ	Възстановяване на хидроизолация 30 м2; Ремонт напречни фуги-10 м; Саниране 30 м2.	кв.м									30	10	10
5		Кресна-Струмяни	169+380	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие 400 м2	кв.м			400	30							30
5		СОФИЯ-КУЛАТА			Остраняване неизправности от Ген.ревизия			10		10		10		10		10	50
		ЖП ЛИНИЯ №5, 51 и 52			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		60		60		60		60		60	300
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №5:								230		140		154		92		80	696
ЖП ЛИНИЯ № 6: ВОЛУЯК-РАЗМЕННА-БАТАНОВЦИ и РАДОМИР-ГЮЕШЕВО (Държавна граница с Република Македония)																	
Волуяк - Перник																	
Радомир - Кюстендил																	

ЖПЛ №	Път.№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		2023 год.		Общо хил. лв.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
6		Земен-Раждавица	39+346	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие на стоманена мостова конструкция	кв.м			1 200	72							72
6	1	Ръждавица-Копиловци	42+427	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м	1 500	90									90
Кюстендил - Гюешево																	
6	1	Кюстендил-Гюешево	54+903	СБ	Ремонт, направа хидроизолация.	кв.м			30	7							7
6	1	Кюстендил-Гюешево	66+448	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.	кв.м					600	26					26
6	1	Кюстендил-Гюешево	77+95	СТ	Възстановяване антикорозионно покритие.										600	36	36
6		ЖП ЛИНИЯ № 6			Остраняване неизправности от Ген.ревизия.			10		10		10		10		10	50
6		ЖП ЛИНИЯ №6			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		30		30		30		30		30	150
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №6:																	
								130		119		66		40		76	431
ЖП ЛИНИЯ № 7: МЕЗДРА ЮГ-РУСКА БЯЛА и МЕЗДРА-ВИДИН (държавна граница с Република Румъния)																	
7		Мездра юг-Руска бяла	0+879	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м			30	6							6
7		Мездра юг-Руска бяла	2+135	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м					25	5					5
7		Мездра-Руска бяла	2+135	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м							30	6			6
7		Мездра-Руска бяла	1+047	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м									25	5	5
7		Враца-Бели извор	27+135	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м	30	6									6
7		Враца-Бели извор	28+133	СБ	Ремонт хидроизолация.	кв.м	36	7									7
7		Медковец-Брусарци	86+960	СТ	Смяна мет. конструкция със стоманобетонна	м1			3	50							50
7		Брусарци-Дреновец	94+830	СТ	Възстановяване на антикорозионното покритие	кв.м							800	48			48
7		Брусарци-Дреновец	94+830	СТ	Смяна на оловни плочи	бр.											0
7		Брусарци-Дреновец	96+385	СТ	Смяна на оловни плочи /4 бр.- 45х45 см/	бр.	1	10									10
7		Брусарци-Дреновец	96+460	СТ	Смяна на оловни плочи /4 бр.- 45х45 см/	бр.					1	10					10
7		Срацимир-Видбол	168+069	СБ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м	300	18									18
7		Видбол-Видин	171+375	СТ	Песъкоструене и боядисване.	кв.м					300	18					18
		ЖП ЛИНИЯ №7, 71, 72			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		30		30		30		30		30	150
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №7:																	
								71		86		63		84		35	339
ЖП ЛИНИЯ № 8: ПЛОВДИВ-ФИЛИПОВО-СКУТАРЕ и ПЛОВДИВ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА-ИЗТОК-СТАРА ЗАГОРА-ЗИМНИЦА-КАРНАБАТ-БУРГАС																	
8		Филипово - Скуtare	9+056	СТ	Пясъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м	500	30									30
8	1и2	гара Стара Загора	105+360	СБ +СТ	Пясъкоструене и боядисване на стоманените носещи греди и цялостно саниране на стълбовете.	кв.м	0	0					250	20			20
8		Ямбол - Завой	191+765	СТ	Инженерингово изпълнение за направа стоманобетонов кожух на опората	бр. съорж.	1	30									30
8		Черноград -Айтос	254+376	СБ	Ремонт фуги-20 м и хидроизолация-100 м2.	кв.м									100	20	20
		Айтос-Българово	267+080	СБ	Възстановяване на 100 м2 хидроизолация										100	20	20
8		гара Дружба	276+133	СБ	Възстановяване 290 м2 хидроизолация	кв.м									290	45	45
		ЖП ЛИНИЯ № 8, 81, 82, 83		СБ/СТ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.	бр.		30		30		30		50		30	170
		ЖП ЛИНИЯ № 8, 81, 82, 83			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		60		60		60		60		60	300
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №8:																	
								150		90		90		130		175	635
ЖП ЛИНИЯ №9: РУСЕ-КАСПИЧАН																	
9		гара Ветово	34+140	СтБ	Ремонт на хидроизолацията на стоманобетонов мост от Генерална ревизия 2008г.	кв.м					0	0	200	104			104
9		гара Разград	66+111	СтБ	Ремонт на хидроизолацията на стоманобетонов мост от Генерална ревизия 2008г.	кв.м			0	0	200	104					104

ЖПЛ №	Път.№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		2023 год.		Общо хил. лв.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
9		гара Разград	66+111	СтБ	Саниране на бетоново покритие на крайните греди на мост на км 66+111 в гара Разград.	кв.м	0	0	100	12							12
9		гара Самуил	89+290	СтБ	Възстановяване на хидроизолацията на стоманобетонов мост на км.89+290 в гара Самуил. Хидроизолация 80 м2; Напречни фуги -20 м.	кв.м			80	50							50
		ЖП ЛИНИЯ № 9, 91			Отстраняване дефекти от Генерална ревизия.	бр		30		30		30		50		30	170
		ЖП ЛИНИЯ № 9, 91			Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		60		60		60		60		60	300
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №9:								90		152		194		214		90	740
ОБЩО ЗА ГЛАВНИ ЖП ЛИНИИ								2 804		3 057		2 305		1 862		1 578	11 606
ВТОРОСТЕПЕННИ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ЛИНИИ																	
ЖП ЛИНИЯ №11: КАЛОТИНА-СТАНЯНЦИ																	
11		Калотина-Станянци		СТ/СБ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия	БР.	1	20	1	20	1	20	5	100	3	60	220
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №11:								20		20		20		100		60	220
ЖП ЛИНИЯ №12: АЛДОМИРОВЦИ-БЕЛИ БРЕГ																	
12		Алдомировци-Бели брег	46+920	СБ	Саниране на бетоновото покритие на връхна конструкция и опори.	М2			0	0					60	10	10
12		Алдомировци-Бели брег	46+998	СБ	Саниране на бетоновото покритие на връхна конструкция и опори.	М2					0	0			300	50	50
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №12:								0	0	0	0	0	0	0	360	60	60
ЖП ЛИНИЯ №13: ВОЛУЯК-БАНКЯ																	
13		Волюяк-Банкя	17+ 388	СТ	Отстраняване дефекти от Генерална ревизия. Възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м	0	0			750	50					50
13		Волюяк-Банкя	17+ 388	СТ	Смяна на оловни плочи	бр.	0	0			5	15					15
13		Волюяк-Банкя	16+913	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м			0	0			280	20			20
13		Волюяк-Банкя	16+913	СТ	Смяна на оловни плочи	бр.			0	0			4	10			10
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №12:								0		0		65		30		0	95
ЖП ЛИНИЯ №16: СЕПТЕМВРИ-ДОБРИНИЩЕ																	
16		Цветино - Аврамово	59+728	СБ	Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци	бр.	2	10									10
16		Цветино - Аврамово	67+170	СБ	Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци	бр.	2	10									10
16		Аврамово - Черна Места	75+450	СБ	Инженерингово изпълнение за ремонт на крила на водостоци	бр.	3	15									15
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №16:								35		0		0		0		0	35
ЖП ЛИНИЯ №18: СТАМБОЛИЙСКИ-ПЕЩЕРА																	
18		Брацигово - Пещера	27+778	СБ	Отстраняване дефекти. Възстановяване на парапет	кв.м			150	25							25
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №18:								0		25		0		0		0	25
ЖП ЛИНИЯ №19: КРУМОВО-АСЕНОВГРАД																	
19		Крумово-Асеновград	5+590	СТ	Отстраняване дефекти-шлосерски работи.				1	12							12
			5+590	СТ	Пяскоструене и възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м	200	12									12
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №19:								12		12		0		0		0	24
ОБЩО ЗА ОТКЛОНЕНИЯТА НА ЖП ЛИНИЯ №1								67		57		85		130		120	459
ЖП ЛИНИЯ №1 И ОТКЛОНЕНИЯТА					Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии	бр.		40		40		40		40		40	200
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №1 И ОТКЛОНЕНИЯТА:								157		127		180		262		420	1 146
ЖП ЛИНИЯ № 22: ЧЕРВЕН БРЯГ-ЗЛАТНА ПАНЕГА																	
22	1	Чбряг-Луковит	0+629	СБ	Хидроизолация.	кв.м									350	70	70
22	1	Червен бряг-Луковит	1+240	СБ	Надстрояване крила и гардбаластови стени.	бр.					1	30					30
22	1	Червен бряг-Луковит	6+387	СБ	Изграждане приемна шахта и отводнителен канал L=300М.	бр.									1	25	25

ЖПЛ №	Път№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		2023 год.		Общо хил. лв.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
22	1	Червен бряг-Луковит	6+578	СБ	Изграждане приемна шахта и отводнителен канал L=300М.	бр.									1	25	25
22	1	Чбряг-Луковит	11+325	СБ	Ремонт радие и хидроизолация.	бр.			1	120							120
22	1	Червен бряг-Луковит	11+835	СБ	Габаритна рамка на главен път София-Русе Е-83.	бр.			2	50							50
22	1	Чбряг-Луковит	11+835	СБ	Укрепване опори и хидроизолация.	бр.	1	80									80
22		Луковит-Златна Панега	16+708	СБ	Хидроизолация 250 м2; Напречни фуги-10 м; Санирание 100 м2.	бр.					1	140					140
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №22:								80		170		170		0		120	540
ЖП ЛИНИЯ № 23: ЯСЕН-ЧЕРКВИЦА																	
23	1	Долна митрополия-Сомовит	13+889		Инженерингово изпълнение за ремонт на кусинетния блок на устой 1 /ляво/, почистване на вток, отток и радие	бр.	1	19									19
23	1	Долна митрополия-Сомовит	24+751	СТ	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м							1 800	72			72
23	1	Долна митрополия-Сомовит	32+436	СТ	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м			600	23							23
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №23:								19		23		0		72		0	114
ЖП ЛИНИЯ № 24: СВИЩОВ-ЛЕВСКИ-ТРОЯН																	
.24.1	1	Ореш-Белене	0+169	СТ	Смяна на оловни плочи.	бр.	4	3									3
.24.1	1	Ореш-Белене	0+820	СТ	Ремонт на кусинетите и конусната облицовка.	бр.	2	2									2
24	1	РП Морава - Левски	44+621	СТ	Почистване и нанасяне на ново антикорозионно покритие.	кв.м							1 100	66			66
24	1	Дойренци-Ловеч север	83+623	СТ	Смяна на конструкция със стоманобетонова плоча	бр.					1	150					150
24	1	Ловеч - Троян	103+060	СБ	Ремонт на хидроизолацията около напречната фуга между конструкциите на двата отвора	бр.	1	10									10
24	1	Ловеч - Троян	107+895	СБ	Ремонт на хидроизолацията около напречната фуга между конструкциите на двата отвора	бр.					1	12					12
24		Ловеч - Троян	118+365	СБ	Ремонт на хидроизолацията по напречните фуги между конструкциите	М1			24	7							7
24	1	Ловеч- Троян	124+048	СТ	Ремонт на хидроизолацията	кв.м									160	32	32
24	1	Ловеч-Троян	125+842	СБ	Ремонт на хидроизолацията	кв.м							270	54			54
24	1	Ловеч-Троян	127+540	СБ	Ремонт на хидроизолацията	кв.м							180	36			36
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №24:								15		7		162		156		32	372
ЖП ЛИНИЯ № 26: ШУМЕН-КОМУНАРИ;																	
26		Шумен-Смядово	14+443	СТ	Смяна на мостова конструкция.	бр.					1	500					500
26		Шумен-Смядово	17+004	СТ	Песъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие.	кв.м			2 400	130							130
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №26:								0		130		500		0		0	630
ЖП ЛИНИЯ № 28: РАЗДЕЛНА-КАРДАМ																	
28		Вълчи дол- Добрич	63+850	СБ	Габаритна рамка на път II-97- Добрич / ГР 2014	бр.			2	200							200
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №28:								0	2	200		0		0		0	200
ОБЩО ЗА ОТКЛОНЕНИЯТА НА ЖП ЛИНИЯ №2								114		530		832		228		152	1 856
ЖП ЛИНИЯ №2 И ОТКЛОНЕНИЯТА-Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии						бр.		40		40		40		40		40	200
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №2 И ОТКЛОНЕНИЯТА:								659		1 392		1 381		440		257	4 129
ЖП ЛИНИЯ № 31: СВЕТОВРАЧЕНЕ-КУРИЛО																	
31		Курило-Световрачане	2+340	СБ	Проектиране и изпълнение на 2 бр. габаритни рамки, и ремонт на връхна конструкция	бр.							1	92			92
31		Курило-Световрачане	2+500	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие на мост км 2+500 в междугариято Курило-Световрачане.	кв.м							5 000	200			200
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №31:								0		0		0		292		0	292
ЖП ЛИНИЯ №3 И ОТКЛОНЕНИЯТА-Ремонт на малки съоръжения по предписание от годишни и ген. ревизии						бр.		60		60		60		60		60	300
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3 И ОТКЛОНЕНИЯТА:								643		456		234		569		230	2 132
ЖП ЛИНИЯ № 52: ГЕНЕРАЛ ТОДОРОВ-ПЕТРИЧ																	
52	1	Генерал Тодоров-Петрич	0+804	СТ	Отстраняване на дефекти	бр.	5	125	0	0	0	0					125
52	1	Генерал Тодоров-Петрич	0+804	СТ	Възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м	3 000	180	3 000	180							360

ЖПЛ №	Път.№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		2023 год.		Общо хил. лв.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
52	1	Генерал Тодоров-Петрич	0+804	СТ	Проектиране и изпълнение на укрепителни мероприятия на брега при устой 1 (страна Геенерал Тодоров)	бр.	1	150									150
		Генерал Тодоров-Петрич	0+804	СТ	Изграждане бетонов праг за предпазване на опорите от подмиване.		1	800									800
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №52:								1 255		180		0		0		0	1 435
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №5 И ОТКЛОНЕНИЯТА:								1 485		320		154		92		80	2 131
ЖП ЛИНИЯ № 71: БОЙЧИНОВЦИ-БЕРКОВИЦА																	
71		Бойчиновци – Монтана	4+641	СТ	Отстраняване на дефекти	бр.	1	60									60
71		Монтана - Берковица	14+584	СТ	Ремонт хидроизолация, парапети	бр.			1	60							60
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №71:								60		60		0		0		0	120
ЖП ЛИНИЯ № 72: БРУСАРЦИ-ЛОМ																	
72		Брусарци - Сталииска махала	7+794	СБ	Ремонт на хидроизолация, отводнителите, парапет, зидария на конусите	бр.	1	50									50
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №72:								50		0		0	0	0	0	0	50
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №7 И ОТКЛОНЕНИЯТА:								181		146		63		84		35	509
ЖП ЛИНИЯ № 81: ФИЛИПОВО-ПАНАГЮРИЩЕ																	
81		Съединение - Панагюрище	70+789	СТ	Пясъкоструене и възстановяване на антикорозионно покритие	кв.м	50	3									3
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №81:								3									3
ЖП ЛИНИЯ № 82: ФИЛИПОВО-КАРЛОВО																	
82		Калояново - Долна Махала	20+315	СБ	Хидроизолация	кв.м							40	6			6
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №82:								0		0		0		6		0	6
ЖП ЛИНИЯ № 83: НОВА ЗАГОРА-СИМЕОНОВГРАД																	
83		Симеоновград - Гълъбово	0+690	СБ	Възстановяване на отводнителите	бр.	14	7									7
83		Симеоновград - Гълъбово	0+690	СБ	Торкет на мостовата конструкция и стълбовете	кв.м			8 200	980							980
83		Симеоновград - Гълъбово	0+690	СБ	Възстановяване на хидроизолацията	кв.м	130	195									195
83		Симеоновград - Гълъбово	3+272	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията	кв.м	50	3									3
83		Симеоновград - Гълъбово	12+731	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията	кв.м	0	0	40	3							3
83		Любеново пред-Раднево	25+462	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м	0	0							50	15	15
83		Любеново пред-Раднево	26+006	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м			0	0					50	15	15
83		Любеново пред-Раднево	30+313	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м			0	0					80	20	20
83		Любеново пред-Раднево	35+525	СБ	Ремонт на хидроизолацията.	кв.м					0	0			80	20	20
83		Любеново пред-Раднево	36+383	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията.	кв.м					350	20					20
83		Раднево-Нова Загора	45+825	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията. Възстановяване на пешеходни пътеки	кв.м							150	10			10
83		Раднево-Нова Загора	60+680	СТ	Пясъкоструене и боядисване на конструкцията. Възстановяване на пешеходни пътеки	кв.м	0	0	150	10							10
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №83:								205		993		20		10		70	1 298
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №8 И ОТКЛОНЕНИЯТА:								358		1 083		110		146		245	1 942
ЖП ЛИНИЯ №91: САМУИЛ-СИЛИСТРА																	
91		Исперих-Дулово		СБ	Частичен ремонт и фугиране радиета на водостоци на км 31+655, 32+126 и 35+070.	бр	0	0					3	10			10
91		Дулово-Алфатар	86+545	СБ	Ремонт на лагерите на рамковиден стб мост със светъл отвор 19,5 м.	бр									2	6	6
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №91:								0		0		0		10		6	16
ВСИЧКО ЗА ЖП ЛИНИЯ №9 И ОТКЛОНЕНИЯТА:								90		152		194		224		96	756
																	0
ВСИЧКИ ЖП ЛИНИИ - Изпълнение на ПУРБ 2016-2021 и ПУРН 2016-2021																	0

ЖПЛ №	Път.№	Междугарие	КМ	Вид мост	Видове ремонтни работи	Ед. мярка	2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		2023 год.		Общо хил. лв.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Изпълнение на мерки по Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) 2016-2021																	0
		ЖП ЛИНИИ на територията на Източнобеломорски район			Тип мярка: НУ-11; Наименование на мярката: "Осигуряване на непрекъснатост на водните течения и движение на рибите"; Описание: "Р. Марица от р. Съзлийка до границата – реконструкция на рибни проходи при бент на ж.п. мост гр. Свиленград (отг. НКЖИ)"; Индикативна стойност - 58 520 лв. <i>Заб.: Преходен обект 2018-2019 г. (10 000 лв. през 2018 г.)</i>	БР.	1	49									49
Изпълнение на мерки по Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН) 2016-2021																	0
		ЖП ЛИНИИ на територията на Източнобеломорски район			Тип мярка: М 32; Наименование на мярката: "Разширяване на „тесните места“ като мостове и др., които водят до подприщване на речния отток"; Описание: "Разширяване на светлия отвор на ж.п. мост над р. Тунджа м/у Калофер и с. Осетеново. Мостът следва да се реконструира и да се добави допълнителен отвор за сметка на насипните конуси (разширение от 5÷10 м)"; Индикативна стойност - 202 170 лв. <i>Заб.: Преходен обект 2018-2019 г. (10 000 лв. през 2018 г.)</i>	БР.	1	192									192
		ЖП ЛИНИИ на територията на Западнбеломорски район			Тип мярка: М 32; Наименование на мярката: "Обследване на техническото и експлоатационното състояние на мостовете"; Описание: "В посока на избягване на аварии и „разрушаване“ особено при наводнения"; Индикативна стойност - 80 000 лв. (по 16 000 лв. годишно). <i>Заб.: През 2018 г. са заложиени 30 000 лв. за обследване на съоръжения по 5-та жп. линия</i>	БР.		50									50
		ЖП ЛИНИИ на територията на Западнбеломорски район			Тип мярка: М 32; Наименование на мярката: "Разширяване на „тесните места“ като мостове и др., които водят до подприщване на речния отток"; Описание: "Премахване или реконструкция на съоръжения с недостатъчна хидравлична проводимост, които създават подприщване на водните нива в участъка над тях. (Поддръжка мостове)"; Индикативна стойност - 200 000 лв. (по 40 000 лв. годишно). <i>Заб.: Разхода ще се извършива възоснова резултатите от обследването на съоръженията на територията на Западнбеломорски район</i>	БР.		67		67		66					200
ОБЩО ЗА ВСИЧКИ ЖП ЛИНИИ - Изпълнение на ПУРБ 2016-2021 и ПУРН 2016-2021								358		67		66		0		0	491
								2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.	ОБЩО
ОБЩО ЗА ДП НКЖИ								5 056		5 084		3 448		2 678		2 066	18 332

ПРОГРАМА

за ремонт на ТУНЕЛИТЕ ПО ОСНОВНИТЕ ЖП ЛИНИИ И ОТКЛОНЕНИЯТА

от жп мрежата на ДП НКЖИ за периода 2019 - 2023 г.

№ по ред	жп л-я	път №	Обща дължина (м)	ВИДОВЕ РЕМОНТНИ РАБОТИ	Ед. М	Общо к-во	2019 год.		2020 год.		2021 год.		2022 год.		2023 год.		ОБЩО Х. ЛВ.
							К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	К-во	х.лв	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
ЖП ЛИНИЯ № 16: СЕПТЕМВРИ - ДОБРИНИЩЕ																	
1	16		314	Ремонт хидроизолация тунел № 32 в междугарието Цветино - Аврамово	м1	270			120	30	100	25	50	13			68
Всичко ЖП ЛИНИЯ № 16: СЕПТЕМВРИ - ДОБРИНИЩЕ:								0		30		25		13		0	68
ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-СИНДЕЛ-ВАРНА																	
1	2	1+2	323	Изграждане “вторична“ облицовка и хидроизолация на тунел № 23 в междугарието Кунино - Червен Бряг	M1	320					160	3 000	160	3 000			6 000
Всичко ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ-МЕЗДРА-ГОРНА ОРЯХОВИЦА-КАСПИЧАН-								0		0		3000		3000		0	6 000
ЖП ЛИНИЯ № 24: ЛОВЕЧ-ТРОЯН																	
1	24		348	Заздравяване на пиедритите на тунел № 1 в междугарието Ловеч-Троян	M2	1 150	575	230	575	230							460
2	24		70	Изграждане на облицовка от армиран торкрет в тунел № 2А в междугарието Ловеч-Троян	M2	850					425	170	425	170			340
3	24		316	Изграждане на облицовка от армиран торкрет в тунел № 3 в междугарието Ловеч-Троян	M2	850					425	170	425	170			340
Всичко ЖП ЛИНИЯ № 24: ЛОВЕЧ-ТРОЯН:								230		230		340		340		0	1 140
ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ТУЛОВО-ДЪБОВО-ЗИМНИЦА и КОМУНАРИ-СИНДЕЛ-ВАРНА ФЕРИБОТНА																	
2	3*		1 850	Етап 2 основен ремонт на тунел № 9 - усиляване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, осветление, вентилация, пожарообезопасяване, надзор	M1	1 850					1 850	3 000					3 000
7	3*		367	Етап 2 основен ремонт на тунели № 4, 5,6 - усиляване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, надзор	M1	367					367	1 200					1 200
8	3*		500	Етап 2 основен ремонт на тунели №№ 1, 2 - усиляване тунелна облицовка, хидроизолация, контактна мрежа, надзор	M1	500							500	1 600			1 600
9	3		185	Облицоване на необлицованите кампади на тунел № 14 в междугарието Чумерна - Гавраилово и постигане на строителен габарит 1-СМ 2	M1	71					71	1 000					1 000
10	3		254	Тунел 1 Завет-Дъскотна – изграждане на подпорна стена към крилото на портал №2- ляво– Н=2,00 m;L=3,00 m	м2	6							6	20			20
11	3		345	Тунел 2 Завет-Дъскотна – възстановяване на ел. осветителна система	м1	345							345	40			40
Всичко ЖП ЛИНИЯ №3: ИЛИЯНЦИ-КАРЛОВО-ТУЛОВО-ДЪБОВО-ЗИМНИЦА и								0		0		5200		1660		0	6 860
ЖП ЛИНИЯ № 4: РУСЕ (Държавна граница с Република Румъния) ГОРНА ОРЯХОВИЦА -ДЪБОВО и ТУЛОВО - СТАРА ЗАГОРА и МИХАЙЛОВО -																	
1	4		764	Обрушване и Укрепване на необлицовани кампади в тунел № 11 в междугарие – Радевци - Кръстец	M2	7 200	720	288	1 440	576	1 440	576	1 440	576			2 016
2	4		671	Укрепване на 27 бр.кампади в тунел № 19 в междугарие – Радевци - Кръстец	M2	2 400			600	240	600	240	600	240			720
3	4		1 101	Пожарообезопасяване на тунел № 23 в междугарие Радунци-Дъбово при портал страна Радунци, осветление	M1	1 101					1 101	1 000					1 000
4	4		1 100	Ремонт железен път с изграждане на дънна плоча с L = 1100 м в тунел № 1 в междугарие Мост - Кърджали	M1	1 100	500	1 500									1 500
4				Пожарообезопасяване тунел № 1 в междугарие Мост - Кърджали при портал страна Мост, осветление	M1	1 100			1 100	1 000							1 000
4				Възстановяване на хидроизолацията на тунел № 1 Мост - Кърджали	M1	1 100	1 100	1 000									1 000
4				Възстановяване на отводнителната система на тунел № 1 Мост - Кърджали	M1	2 000											0
5	4		50	Удължаване нан подпорната стена в дясно по км на тунел № 1 при портал № 2 от км 57+915 до км 57+965 - 50 метра в междугарието Мост - Кърджали	M2	150							150	90			90
6	4		60	Обрушване и укрепване на необлицован тунел № 5 в междугарието Момчилгрд - Подкова	M2	900					900	360					360
Всичко ЖП ЛИНИЯ № 4: РУСЕ (Държавна граница с Република Румъния) ГОРНА ОРЯХОВИЦА-ДЪБОВО и ТУЛОВО-СТАРА ЗАГОРА и МИХАЙЛОВО-ДИМИТРОВГРАД-ПОДКОВА:								2788		1816		2176		906		0	7 686

ПРОГРАМА
за укрепване на "СЛАБИТЕ МЕСТА" ПО ЖП ЛИНИИТЕ от мрежата на ДП НКЖИ за периода 2019 - 2023 г.

№ по ред	междугарие	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.		ОБЩО Х. ЛВ.
						к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	
1	2	3	4	5	6	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	29
ЖП ЛИНИЯ № 16: СЕПТЕМВРИ - ДОБРИНИЦЕ																
1	Варвара - Долене	6+325	6+355	Мехазирано почистване на свлечена земна маса и извозване на депо	куб.м							400	10			10
2	Варвара - Долене	7+760	7+815	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м							600	30			30
3	Варвара - Долене	8+170	8+300	Почистване /оформяне/канавки и извозване земна маса	куб.м									30	5	5
4	Варвара - Долене	8+920	8+970	Почистване /оформяне/канавки и извозване земна маса	куб.м					15	1					1
5	Варвара - Долене	9+160	9+200	Обрушване изветрели скални маси	кв.м									1200	5	5
6	Варвара - Долене	12+250	12+350	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м	1000	20									20
7	Варвара - Долене	13+460	13490	Обрушване изветрели скални маси	кв.м			900	4							4
8	Варвара - Долене	15+448	15+463	Направа подпорна джоб - стена	м			15	15							15
9	Варвара - Долене	15+710	15+735	Обрушване изветрели скални маси	кв.м	625	2									2
10	Долене - Костандово	21+465	21+475	Направа подпорна джоб - стена	м					10	10					10
11	Велинград - Цветино	47+780	47+815	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м	1050	30									30
12	Аврамово - Якоруда	79+450	79+515	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м									1700	36	36
13	Якоруда - Белица	97+500	97+600	Обрушване на изветрели скални маси	кв.м									2500	15	15
14	Якоруда - Белица	97+270	97+300	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м			800	17							17
15	Якоруда - Белица	97+350	97+370	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м					875	19					19
16	Якоруда - Белица	97+410	97+470	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м							1200	27			27
17	Якоруда - Белица	97+615	97+650	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м									875	19	19
18	Белица - Разлог	104+840	104+900	Обрушване на изветрели скални маси	кв.м									1200	5	5
19	Белица - Разлог	105+900	106+000	Обрушване на изветрели скални маси	кв.м					2000	8					8
20	Белица - Разлог	106+300	106+400	Обрушване на изветрели скални маси	кв.м							2000	8			8
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 16							52		36		38		75		85	286
ЖП ЛИНИЯ № 18: СТАМБОЛИЙСКИ - ПЕЩЕРА																
1	Стамболийски - Брацигово	8+100	8+150	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м			1000	24							24
2	Стамболийски - Брацигово	9+000	9+200	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м									1000	24	24
3	Стамболийски - Брацигово	21+100	21+300	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м					1000	24					24
4	Брацигово - Пещера	24+800	25+100	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м							1000	24			24
5	Брацигово - Пещера	25+500	25+800	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м	1000	24									24
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 18							24		24		24		24		24	120
ЖП ЛИНИЯ № 2: СОФИЯ - ГОРНА ОРЯХОВИЦА - КАСПИЧАН - СИНДЕЛ - ВАРНА																
1	Реброво - Своге	28+050	28+150	Укрепване	кв.м	150	85									85
2	Реброво - Своге п2	28+800	29+000	Обрушване, замрежаване	кв.м	3 000	70									70
3	Реброво - Своге п2	30+350	30+450	Укрепване на свлачище - проектиране и изпълнение	м							200	450			450
4	Реброво - Своге п2	32+000	32+030	Обрушване, замрежаване, укрепване	кв.м									1 000	45	45
5	Своге - Бов, път 1	41+200	41+500	Обрушване, укрепване и замрежаване	кв.м			1 500	40							40
6	гара Бов, път 1	42+250	42+270	Обрушване, пломби	кв.м					2 000	30					30
7	Бов - Лакатник, п2	46+500	47+100	Обрушване и укрепване	кв.м	2 000	40									40
8	Лакатник - Левище, път 1	51+800	52+300	Джоб стена	м									500	250	250
9	Лакатник - Левище, път 1	54+500	54+730	Обрушване и укрепване	кв.м					3 000	60					60
10	Левище - Елисейна, път 1	59+800	60+100	Обрушване и укрепване	кв.м							1 000	20			20
11	гара Лакатник, път 1	48+650	48+987	Надзиждане на подпорна стена - по проект	м	337	50							337	300	350
12	гара Бов, път 1	42+250	42+270	Обрушване, пломби	кв.м			1000	10							10

№ по ред	междугарие	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.		ОБЩО Х. ЛВ.
						к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	
1	2	3	4	5	6	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	29
13	Зверино-Елисейна, път 2	67+050	67+130	Надзиждане на подпорна стена - по проект./80 м х 0.60 и 320 м2 армиран торкрет бетон/	м	80	100									100
14	Зверино-Елисейна, път 2	68+070	68+150	Надзиждане на подпорна стена - по проект./80 м х 0.60 и 320 м2 армиран торкрет бетон/	м							80	100			100
15	Зверино - Ребърково, път 2	71+639	71+714	Обрушване и укрепване на откос	м			500	10							10
16	Зверино - Ребърково, п 1 и 2	76+216	76+420	Обрушване, пломби	кв.м							2000	50			50
17	Зверино - Ребърково, п 1 и 2	77+525	77+870	Обрушване, пломби и анкери	кв.м							2000	60			60
18	Ребърково - Мездра юг, п 2	71+700	71+765	Укрепване на откоса чрез подпорно съоръжение тип армиран насип	бр.	1	200									200
19	Попово - Дралфа - път 2	361+300	361+600	Укрепване откосите на изкоп	м	300	2000									2 000
20	Дралфа - Търговище - п 1 и 2	372+800	373+200	Укрепване откосите на изкоп	м					800	2400					2 400
21	Дралфа - Търговище - п 1 и 2	380+950	381+100	Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на слягащ насип	м	150	200							150	600	800
22	Хан Крум - Шумен - п 1 и 2	425+600	426+300	Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на слягащ насип	м			1 400	3200							3 200
23	Шумен -Мътница- п 2	436+500	437+300	Изпълнение на укрепителни работи и отводняване на свлачище	м	800	3 000									3 000
24	Мътница - Каспичан - п 1 и 2	455+800	455+900	Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на слягащ насип	м							200	500			500
25	Белослав - Езерово	527+400	528+400	Обрушване на оголени камъни, редовно почистване на канавките. Изграждане на канавка с коритообразни елемен тип ЛПС	куб.м	20	6	20	6	20	6	20	6	20	6	30
ОБЩО ЖП ЛИНИЯ №2							5 751		3 266		2 496		1 186		1 201	13 900
ЖП ЛИНИЯ № 24: СВИЦОВ - ЛЕВСКИ - ТРОЯН																
1	РП Морава - Левски	32+000	34+000	Изпълнение на проект за "Аварийно възстановяване и изграждане на отводнителни и укрепителни съоръжения"	бр.			1	80							80
2	Ловеч - Троян	96+100	96+420	обрушване, замрежаване	кв.м	20000	400									400
3	Ловеч - Троян	106+500	107+800	обрушване, замрежаване	кв.м					10550	211					211
4	Ловеч - Троян	106+500	107+800	обрушване	кв.м							5580	112			112
5	Ловеч - Троян	98+950	99+000	обрушване, замрежаване	кв.м			500	10							10
6	Ловеч - Троян	105+900	106+20	обрушване, замрежаване	кв.м									3000	60	60
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №24							400		90		211		112		60	873
ЖП ЛИНИЯ № 26: ШУМЕН-КОМУНАРИ																
1	Шумен-Смядово	4+900	5+100	Проектиране и изпълнение на укрепителни работи на слягащ насип	м			200	800							800
2	Шумен-Смядово	18+500	21+500	Направа на дренаж и постаяне на отводнителни канавки от дясно	м					2000	1050					1 050
3	Смядово-Комунари	27+500	27+600	Обрушвеане и укрепване откосите на изкоп	м							200	2000			2 000
4	Смядово-Комунари	30+150	30+200	Обрушвеане и укрепване откосите на изкоп	м									100	1000	1 000
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №26							0		800		1 050		2 000		1 000	4 850
ЖП ЛИНИЯ № 28: РАЗДЕЛНА - ДОБРИЧ - КАРДАМ ГРАНИЦА																
1	Добрич - Добрич север	68+200	68+500	Укрепване на слабо място.	бр.	1	400	1								400
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №28:							400		0		0		0		0	400
ЖП ЛИНИЯ № 3: ИЛИЯНЦИ -КАРЛОВО - ТУЛОВО - ДЪБОВО - ЗИМНИЦА и КАРНОБАТ - КОМУНАРИ - СИНДЕЛ - ВАРНА ФЕРИБОТНА																
1	Макоцево - Долно Камарци	52+220	53+200	Изграждане на укрепителни съоръжения	бр			5	6 500	5	6 500					13 000
2	БТВ - Свж	158+150	158+260	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м					500	5					5
3	БТВ - Свж	159+170	159+400	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м			1 000	10							10
4	БТВ - Свж	159+290	159+410	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м	1 000	10									10
5	БТВ - Свж	160+290	160+450	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м							500	5			5
6	БТВ - Свж	160+290	160+500	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м									500	5	5
7	Свж - Кф	163+100	163+280	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м	600	6									6

№ по ред	междугарие	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.		ОБЩО Х. ЛВ.
						к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	
1	2	3	4	5	6	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	29
8	Свж - Кф	163+400	163+650	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м			500	5							5
9	Свж - Кф	163+820	164+000	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м					1 000	10					10
10	Свж - Кф	164+100	164+250	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м	1 000	10									10
11	Свж - Кф	164+400	164+500	Обрушване и извозване скална маса и оформяне канавки	кв.м							500	5			5
12	Ведрово - Завет	38+700	38+800	Периодично почистване на канавка. Проектиране и изпълнение укрепване с "Тензар-мрежи" и залесяване	куб.м	600	6									6
13	Дъскотна - Търнак	61+900	62+100	Обрушване на откриващи се скали и почистване на канавката	куб.м			600	6							6
14	Дъскотна - Търнак	66+500	66+600	Обрушване на откриващи се скали	куб.м					300	3					3
15	Дъскотна - Търнак	66+900	67+200	Обрушване на откриващи се скали	куб.м	600	6									6
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №3							38		6 521		6 518		10		5	13 092
ЖП ЛИНИЯ № 4 : РУСЕ - ПОДКОВА																
1	Борово - Моруница	63+900	64+000	Обрушване изветрели скални маси	м							100	20			20
2	Крс - Рдц	201+590	201+700	Обрушване	кв.м	600	6									6
3	Крс - Рдц	202+130	202+260	Обрушване	кв.м			600	6							6
4	Крс - Рдц	203+100	203+200	Обрушване	кв.м					600	6					6
5	Крс - Рдц	204+440	204+670	Обрушване	кв.м							1 200	12			12
6	Крс - Рдц	207+730	207+900	Обрушване	кв.м									1 000	10	10
7	Крс - Рдц	210+480	210+600	Обрушване	кв.м	600	6									6
8	Крс - Рдц	210+720	210+900	Обрушване	кв.м			600	6							6
9	Рдц - Дбв	217+900	218+000	Обрушване	кв.м					600	6					6
10	Рдц - Дбв	221+310	221+450	Обрушване	кв.м							600	6			6
11	Рдц - Дбв	221+940	222+080	Обрушване	кв.м									500	5	5
12	Рдц - Дбв	222+850	222+950	Обрушване	кв.м							600	6			6
13	Рдц - Дбв	224+450	224+500	Обрушване	кв.м									200	2	2
14	Горна Оряховица - Самоводене	125+340	125+55	Стоманоторкрет	кв.м							2 100	378			378
15	Гара Велико Търново	133+850	134+05	Стоманобетонова стена (пломба)	кв.м					1 200	1 440					1 440
16	Велико Търново - Дебелец	135+250	135+35	Полагане предпазни мрежи	кв.м	1 200	23	1 200	23							46
17	Соколово - Дряново	149+010	149+07	Полагане предпазни мрежи	кв.м							720	14			14
18	Соколово - Дряново	153+280	153+32	Полагане предпазни мрежи	кв.м							800	17			17
19	Дряново - Царева ливада	161+660	161+76	Полагане предпазни мрежи	кв.м									1 900	36	36
20	Царева ливада - Трявна	170+140	170+92	Полагане предпазни мрежи	кв.м	2 580	50									50
21	Трявна - Плачковци	176+100	176+30	Стоманобетонова подпорна стена	кв.м			200	360							360
22	Плачковци-Радевци	185+900	186+71	Укрепване с мрежи	кв.м							8 100	729			729
23	Радевци - Кръстец	193+130	194+15	Укрепване с мрежи	кв.м					4 200	380					380
24	Царева ливада - Габрово	0+000	17+000	Обрушване по опис	кв.м			3 600	40							40
25	Велико Търново - Дебелец	139+200	139+30	Подпорна стена	кв.м					300	360					360
26	Соколово - Дряново	147+210	147+31	Укрепване с мрежи	кв.м			2 100	189							189
27	Дряново - Царева ливада	158+100	158+50	Облицоване предпазен канал	кв.м							400	48			48
28	Царева ливада - Трявна	173+400	173+48	Укрепване с мрежи	кв.м									1 920	173	173
29	Плачковци - Радевци	188+025	188+07	Полагане предпазни мрежи	кв.м	600	15									15
30	Царева ливада - Габрово	0+000	17+000	Обрушване по опис	кв.м	500	5	500	5	500	5	500	5	500	5	25
31	Соколово - Дряново	156+800	156+92	Стоманобетонна подпорна стена	кв.м									360	648	648
32	Царева ливада - Трявна	175+100	175+35	Стоманобетонна подпорна стена	кв.м							1 200	1 440			1 440
33	Радевци - Кръстец	195+150	195+27	Укрепване с мрежи	кв.м			1 875	168							168
34	Тлв - Зо	231+800	231+900	Обрушване	кв.м	500	5									5
35	Тлв - Зо	235+000	235+050	Обрушване	кв.м	500	5									5
36	Тлв - Зо	236+500	236+600	Обрушване	кв.м			200	3							3

№ по ред	междугарие	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.		ОБЩО Х. ЛВ.
						к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	
1	2	3	4	5	6	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	29
37	Чм - Гав	274+600	275+300	Обрушване	кв.м	700	7					700	7			14
38	Дмл - Баня	41+600	43+300	Обрушване	кв.м			1 500	20	1 500	20	1 500	20	1 500	20	80
39	Хасково - Книжовник	30+270	30+310	Направа на прорези вляво по километража - 5 броя	м			40	32							32
40	Момчилград - Подкова	115+930	116+250	Обрушване вляво по километража и извозване скална маса вляво по километража	кв.м			4 520	45							45
41	Момчилград - Подкова	116+050	116+200	Замрежване на скални откоси	кв.м			4 500	90							90
42	Момчилград - Подкова	116+160	116+250	Възстановяване на гардбаластова стрена	м			90	27							27
43	Момчилград - Подкова	116+160	116+250	Механично почистване на отводнителен канал	м	90	28									28
44	Мост - Кърджали	63+000	63+220	Обрушване вляво, извозване скална маса и замрежване в ляво и вдясно по километража.	кв.м					3 300	76					76
45	Мост - Кърджали	63+330	63+380	Обрушване вляво по километража, замрежване и извозване скална маса	кв.м							500	12			12
46	Мост - Кърджали	63+425	63+475	Обрушване вляво по километража, замрежване и извозване скална маса	кв.м			400	10							10
47	Мост - Кърджали	69+820	69+880	Обрушване, извозване скална маса вляво и вдясно по километража	кв.м	1 090	25									25
48	Мост - Кърджали	70+000	70+200	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вдясно по километража	кв.м									2 000	50	50
49	Мост - Кърджали	70+370	70+450	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вляво и вдясно по километража	кв.м					880	18					18
50	Мост - Кърджали	71+100	71+300	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вляво и вдясно по километража	кв.м							6 000	140			140
51	Хасково - Книжовник	29+180	29+230	Направа на прорези вляво по километража - 5 броя	м					50	40					40
52	Хасково - Мост	29+500	29+550	Направа на прорези вляво и вдясно по километража - 10 броя	м							100	80			80
53	Хасково - Мост	39+990	40+050	Проектиране и заздравяване на слабо място	м									60	90	90
54	Мост - Кърджали	65+500	65+525	Обрушване, извозване скална маса вляво по километража	кв.м	250	3									3
55	Мост - Кърджали	65+550	65+570	Обрушване, извозване скална маса вляво по километража	кв.м			160	2							2
56	Мост - Кърджали	65+625	65+740	Обрушване, извозване скална маса вляво по километража	кв.м					460	5					5
57	Мост - Кърджали	65+775	65+850	Обрушване, извозване скална маса вляво по километража	кв.м							375	4			4
58	Мост - Кърджали	65+975	66+025	Обрушване, извозване скална маса вляво и вдясно по километража	кв.м							750	8			8
59	Момчилград - Подкова	112+000	113+000	Обрушване и замрежване вляво по километража и над портали 1 и 2 на тунел 5	кв.м					4 000	80					80
60	Мост - Кърджали	72+200	72+400	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вдясно по километража	кв.м	6 000	140									140
61	Мост - Кърджали	72+550	72+700	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вляво и вдясно по километража	кв.м							2 250	52			52
62	Мост - Кърджали	73+200	73+750	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вдясно по километража	кв.м					1 200	28					28
63	Мост - Кърджали	73+830	73+930	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вдясно по километража и над портал 1 на тунел 4	кв.м	600	14									14
64	Мост - Кърджали	74+320	74+440	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вдясно по километража	кв.м									1 200	28	28
65	Момчилград - Подкова	103+930	104+030	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вляво по километража	кв.м			1 000	23							23
66	Момчилград - Подкова	104+750	104+900	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вляво по километража	кв.м							1 500	35			35
67	Момчилград - Подкова	104+950	105+020	Обрушване, извозване скална маса и замрежване вляво по километража	кв.м									1 400	32	32
68	Момчилград - Подкова	112+798	112+858	Обрушване, извозване скална маса и замрежване в тунел 5	кв.м	400	9									9

№ по ред	междугарие	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.		ОБЩО Х. ЛВ.
						к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	
1	2	3	4	5	6	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	29
69	Мост - Кърджали	60+990		Преоткосиране терена над портал 2 на тунел 2	кв.м			300	12							12
70	Кърджали - Момчилград	94+450	94+650	Обрушване, извозване скална маса вляво и вдясно по километража	кв.м			5 600	56							56
71	Кърджали - Момчилград	96+200	96+700	Обрушване, извазване скална маса и замрежване вляво по километража	кв.м					5 000	115			5 000	115	230
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №4							341		1 117		2 579		3 033		1 214	8 284
ЖП ЛИНИЯ № 5: СОФИЯ - ВЛАДАЯ - РАДОМИР - ДУПНИЦА - КУЛАТА																
1	Дяково - Дупница	81+900	82+050	Направа подпорна стена	м							100	200			200
2	Дяково - Дупница	82+800	82+900	Направа подпорна стена	м									100	200	200
3	Ген. Тодоров - Кулата	202+250	202+65	Направа подпорна стена	м			400	800							800
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №5							0		800		0		200		200	1 200
ЖП ЛИНИЯ № 6: ВОЛУЯК - РАЗМЕННА - БАТАНОВЦИ и РАДОМИР - ГЮЕШЕВО (Държавна граница с Република Македония)																
1	Храбърско - Разменна	20+690	20+810	Укрепване на нестабилен насип	м	120	1200									1 200
2	Храбърско - Разменна	26+140	26+210	Укрепване на нестабилен откос	м	7	250									250
3	Храбърско - Разменна	34+700	34+950	Обрушване	кв.м			200	2							2
4	Храбърско - Разменна	34+700	34+950	Замрежаване	кв.м					200	4					4
5	Размена - ПРР	45+000	45+150	Укрепване на земно платно	м	150	10									10
6	Размена - ПРР	48+860	51+000	Укрепване на земно платно	м			140	10							10
7	Радомир - Ал. Димитров	7+550	8+400	Отводняване изграждане на нов насип	м					850	50					50
8	Кюстендил - Гюешево	64+200	64+800	Направа подпорна стена	м							600	1200			1 200
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №6							1 460		12		54		1 200		0	2 726
ЖП ЛИНИЯ № 7: МЕЗДРА-ВИДИН																
1	Орещец - Димово	133+560	133+800	Укрепване на свлачище - изготвяне проекти изпълнение.	бр.					1	85	1	850			935
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ №7							0		0		85		850		0	935
ЖП ЛИНИЯ № 81:ФИЛИПОВО - ПАНАГЮРИЩЕ																
1	Съединение - Панагюрище	55+850	56+000	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м	1000	23									23
2	Съединение - Панагюрище	61+500	62+000	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м					2000	46	2000	46			92
3	Съединение - Панагюрище	62+100	62+300	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м					1000	23					23
4	Съединение - Панагюрище	62+400	62+900	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м									3000	69	69
5	Съединение - Панагюрище	64+000	64+200	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м							1500	35			35
6	Съединение - Панагюрище	64+600	64+700	Обрушване изветрели скални маси и замрежване	кв.м									1000	23	23
7	Съединение - Панагюрище	54+422		Обрушване изветрели скални маси и замрежване над изхода на тунел №1	кв.м	1000	23									23
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 81							46		0		69		81		92	288
ЖПЛИНИЯ № 91																
1	Алфатар - Силистра	105+200	105+400	Укрепване изтичащ насип	м			200	400							400
2	Алфатар - Силистра	108+700	109+100	Укрепване на свличащ се скат следствие на подпочвени води	м					400	120					120
3	Исперих - Дулово	52+700	52+800	Обрушване изветрели скални маси	м							100	20			20
4	Исперих - Дулово	54+900	55+000	Обрушване изветрели скални маси	м									100	20	20
ОБЩО ЗА ЖП ЛИНИЯ № 91							0		400		120		20		20	560
ВСИЧКИ ЖП ЛИНИИ-МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ПРЕЛЕЗНИ НАСТИЛКИ																

№ по ред	междугарие	от км	до км	Необходими видове ремонтни работи	ед. м-ка	2019 г.		2020 г.		2021 г.		2022 г.		2023 г.		ОБЩО Х. ЛВ.
						к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	к-во	х.лв.	
1	2	3	4	5	6	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	29
1 - 91	Главни жп линии и Отклонения			Доставка на еластични прелезни настилки за 100 жп прелеза (около 1100 линейни метра)	м	300	2 160	270	1 944	240	1 728	150	1 080	140	1 008	7 920
				Монтаж на еластични прелезни настилки на 100 жп прелеза	м	300	330	270	297	240	264	150	165	140	154	1 210
ОБЩО ЗА МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ПРЕЛЕЗНИ НАСТИЛКИ:							2 490		2 241		1 992		1 245		1 162	9 130
ШУМОЗАЩИТНИ СЪОРЪЖЕНИЯ																
1 - 91	Главни жп линии и Отклонения			Проектиране и строителство на шумозащитни съоръжения при обоснована необходимост в големите агломерации	м	2000	1 200	2000	1 200	2000	1 200	1000	600	1000	600	4 800
ВСИЧКО ЗА МРЕЖАТА НА ДП НКЖИ							12 202		16 507		16 436		10 636		5 663	61 444

ПРОГРАМА
ЗА РЕМОНТ И ДОСТАВКА НА РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ ЗА "ЛЕКА" И "ТЕЖКА" ЖЕЛЕЗОПЪТНА МЕХАНИЗАЦИЯ, ПОДВИЖЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ,
КАРИЕРА "КАРЛУКОВО", ЦЕХ ЗА ЕЛЕКТРОКОНТАКТНО ЗАВАРЯВАНЕ ГР. ШУМЕН, КАКТО И ДОСТАВКА НА НОВА "ЛЕКА" И ТЕЖКА"
ЖЕЛЕЗОПЪТНА МЕХАНИЗАЦИЯ ЗА ПЕРИОДА 2019 - 2023 г.

в млн. лв.

№	Наименование на разхода	Стойност					Общо
		2019	2020	2021	2022	2023	
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
1	Среден ремонт на хопердозаторни вагони	2,920	3,134	2,923	0,000	2,408	11,385
2	Среден ремонт на жилищни вагони	0,712	0,400	0,180	0,180	0,180	1,652
3	Среден ремонт на платформени вагони	0,500	0,500	0,500	0,250	0,250	2,000
4	Доставка на резервни части за вагони	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	1,500
5	Среден ремонт на вагонетки	0,240	0,240	0,300	0,300	0,300	1,380
6	Абонаментна такса и резервни части за повдигателни съоръжения	0,180	0,200	0,200	0,220	0,220	1,020
7	Абонаментна такса и резервни части за асансьори	0,040	0,045	0,050	0,050	0,050	0,235
8	Доставка на нови жп влекачи	15,500	15,500	15,500	15,500	15,500	77,500
9	Доставка на резервни части за жп влекачи	0,500	1,000	1,000	1,000	1,000	4,500
10	Средни ремонти на жп влекачи	0,450	0,450	0,700	0,300	0,300	2,200
11	Доставка на нова "лека" и "средна" железопътна механизация	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	6,000
12	Ремонт на "лека" и "средна" железопътна механизация	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,250
13	Доставка на резервни части за "лека" и "средна" железопътна механизация	0,150	0,150	0,150	0,150	0,150	0,750
14	Доставка на нова "тежка" железопътна механизация	5,000	0,660	7,100	10,300	10,300	33,360
15	Доставка на резервни части за "тежка" железопътна механизация	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	12,500
16	Средни ремонти на "тежка" железопътна механизация	1,400	1,000	0,450	0,300	0,650	3,800
17	Доставка на нови товарни автомобили, багери, фадрами за кариера Карлуково	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	6,000
18	Ремонт и доставка на резервни части за товарни автомобили, багери, фадрами	0,600	0,600	0,600	0,600	0,600	3,000
19	Доставка на инструментално оборудване за поддържане на механизацията	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	1,500
20	Доставка на автомобили втора употреба за поддържане на механизацията	0,400	0,400	0,400	0,400	0,400	2,000
21	Доставка на нови двупътни машини и възстановителни средства	1,000	1,000	2,500	1,000	1,000	6,500
22	Доставка на гориво-смазочни материали	3,200	3,200	3,200	3,200	3,200	16,000
23	Доставка на нови автомобили за осигуряване на поддържането на железния път	0,700	0,700	0,700	0,700	0,700	3,500
Общо разходи за механизация		39,042	34,729	42,003	40,000	42,758	198,532

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2019 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч) стара	Скорост по книжка разписание (км/ч) нова	Дължина ремонтиран железен път (км)	Дължина възстановена скорост (км)	ЖП стрелки (бр.)	Завишена скорост в подновени участъци
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	Реброво - Своге път № 2	70	70	70	9,540	8,818		617
2	2	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози	70	50/70	70	1,740		10 бр	0
3	2	Стражица - Славяново път № 2 (сп.Горица-Ся)	65	65	65	4,200			0
4	2	Каспичан - Провадия път № 2	130	80	80	29,467			0
5	3	Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра	90	40	40	5,815			0
6	3	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/							
7	3	Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп"	---	---		по прооект			
8	3	Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп.Прилеп - РП Ведрово от км.29+600 до км.34+809 с дължина 5209 м	85	60	85	5,209	5,209		443
9	3	Преустройство коловозно развитие гара Синдел Разпределителна (преходен)	---	---		по проект			
10	4	Тулово - Змейово	75	60	65	12,321	13,395		871
11	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Самуил-Висока поляна	80	60	80	6,025	7,100		568
12	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Образцов чифлик	85	70	85	1,356		7 бр	0
13	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Самуил	80	80/60	80	2,431		15 бр	
14	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Ветово	95	80	95	1,791		7 бр	0
15	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Просторно	95/100	95/80	95	0,831		2 бр	
		ОБЩО МЕХАНИЗИРАНО ПОДНОВЯВАНЕ				80,726	34,522		72,38
1	2	Плевен запад - Плевен, път №1 и път №2	75	75	75	4,390	4,900		
2	2	Славяново - Попово път № 2	130	80	100	8,600	8,646		865
3	2	Попово - Дралфа път № 2	130	100	110	9,712	10,718		1 179
4	2	Дралфа - Търговище път № 1	130	80	100	18,046	18,046		1 805
5	2	Разделна - Повеляново път №1 и път №2	120	100	110	6,940	6,940		763
6	4	Полски Тръмбеш - Петко Каравелово	70	70	70	4,143			0
7	4	Гара Полски Тръмбеш - 2-ри коловоз	70	70	70	0,700			0
8	4	Самоводене - Велико Търново	65	65	65	6,456			0
9	5	Гълъбник - Делян	130	80	100	5,400	4,954		495
10	5	Гарови коловози - Кочериново, Кресна, Струмяни, Кулата	70	70	70	5,000			0
11	7	Мърчево - Медковец и 2-ри кол. Медковец	70	70	70	11,442			0
12	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.							
		ОБЩО МЕХАНИЗИРАНО СРЕДЕН РЕМОНТ				80,83	54,204		94,22
		СРЕДНА ЗАВИШЕНА СКОРОСТ				161,555	88,726		85,721

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2020 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч) стара	Скорост по книжка разписание (км/ч) нова	Дължина ремонтиран железен път (км)	Дължина възстановена скорост (км)	ЖП стрелки (бр.)	Завишена скорост в подновени участъци
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	Лакатник, 2-ри и 3-ти коловози	70	50/70	70	1,740	1,050	10 бр	74
2	2	Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горица-Ся)	65	65	65	4,200			
3	2	Каспичан - Провадия път № 2	130	80	80	29,467			
4	3	Копривщица	100	100/40		1,302		8 бр	
5	3	Рехабилитация на железен път, изкуствените съоръжения и устойчивостта на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица - гара Стряма от км.100+526 до 106+341 с обща дължина 5815 метра	90	40	90	5,815	6,740		607
6	3	Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп"	---	---		по проект			
7	3	Търнак - РП Струя	85	80	85	4,521	4,917		418
8	3	Преустройство коловозно развитие гара Синдел Разпределителна (преходен)	---	---		по проект			
9	4	Змейово, 3-ти коловоз (текущ път)	65	60/55	60/55	0,584		4 бр	
10	4	Тулово, 2-ри коловоз (текущ път)	120/65	100/60	100/60	0,962		12 бр	
11	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино	80	70	70	1,555		7 бр	
12	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Плиска	80	70	70	1,574		4 бр	
13	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Сеново	95	80/95	80/95	1,478		7 бр	
14	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Просторно	95/100	95/80	95/80	0,831		2 бр	
		ОБЩО МЕХАНИЗИРАНО ПОДНОВЯВАНЕ				54,030	12,707		86,41
1	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник път №1 и път №2	130	110	120	17,740	15,824		1 899
2	2	Ясен - Плевен запад, път №1 и път №2	95	95	95	10,736	10,736		1 020
3	2	Славяново - Попово път № 1	130	80	100	8,600	8,646		865
4	2	Попово - Дралфа път № 1	130	100	110	21,539	20,131		2 214
5	2	Търговище - рп. Надарево път №2	130	100	110	13,520	13,512		1 486
6	8	Тракия - Скугаре път № 1	130	90	110	8,256	8,213		903
7	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.							
		ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ				80,391	77,062		108,842
		СРЕДНА ЗАВИШЕНА СКОРОСТ				134,421	89,769		105,67

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2021 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч) стара	Скорост по книжка разписание (км/ч) нова	Дължина ремонтиран железен път (км)	Дължина възстановена скорост (км)	ЖП стрелки (бр.)	Завишена скорост в подновени участъци
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	Своге	70	70	70	по проект			
2	2	Каспичан - Провадия път № 2	130	80	100	29,467	30,051		3 005
3	2	Провадия - Синдел път № 2	130	80	80	19,400			
4	3	Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп"	---	---		по проект			
5	3	Рекунструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 до км.82+635 с дължина 2627 метра	85	80	80	2,627			0
6	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик	85	70	85	9,382	10,395		884
7	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ястребово-Ветово	95	80	80	6,875			
8	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово-Сеново	95	80	80	12,015			
9	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино	80	70	70	13,518			
10	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Висока поляна	80	60/70	60/70	1,377		5 бр	
11	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово	85/95	70/80	70/80	1,575		5 бр	
12	9	Възстановяване на проектните параметри в гара Разград	100/80	80/75	80/75	1,440		9 бр	
		ОБЩО МЕХАНИЗИРАНО ПОДНОВЯВАНЕ				97,68	40,45		96,14
1	2	Търговище - рп. Надарево <i>път №1</i>	130	100	110	13,520	13,512		1 486
2	2	Повеляново - Белослав <i>път №1 и път №2</i>	120	100	110	11,124	11,124		1 224
3	3	Световрачене - Кремиковци	100	60	80	9,780	9,770		782
4	4	Табачка - Две могили + ТП гара Табачка	65	65	65	6,880			0
5	4	Велико Търново - Дебелец	65	65	65	3,000			0
6	4	Дебелец - Соколово	65	65	65	2,300			0
7	4	Соколово - Дряново	65	65	65	9,600			0
8	7	Враца - Бели извор <i>път № 1 и път № 2</i>	90	80	85	11,000	11,209		953
9	7	2-ри коловоз в гара Ракево	80	80	80	1,259			0
10	72	Брусарци - Лом 10+500 до 22+371	90	90	90	11,871			0
11	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.							0
		ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ				80,334	45,615		97,431
		СРЕДНА ЗАВИШЕНА СКОРОСТ				178,010	86,061		96,83

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2022 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч) стара	Скорост по книжка разписание (км/ч) нова	Дължина ремонтиран железен път (км)	Дължина възстановена скорост (км)	ЖП стрелки (бр.)	Завишена скорост в подновени участъци
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	Провадия - Синдел път № 2	130	60	80	19,400			0
2	3	Ботев (сп.Свежен) - Калофер	100	70	100	5,196	5,973		597
3	3	Лозарево - Подвис	85	80	85	6,877	7,586		645
4	3	Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп"	---	---		по проект			0
5	3	Дъскотна - Търнак	85	60	60	9,395			0
6	3	Рекунструкция и отводняване на изходната гърловина гара Аспарухово и междугарието Аспарухово - Комунари км.80+008 до км.82+635 с дължина 2627 метра	85	80	85	2,627	3,339		284
7	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ястребово-Ветово	95	80	95	6,875	12,410		1 179
8	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово-Сеново	95	80	95	12,015	12,856		1 221
9	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино	80	70	80	13,518	14,380		1 150
10	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска	80	70	70	18,515			0
		ОБЩО МЕХАНИЗИРАНО ПОДНОВЯВАНЕ				94,42	56,54		89,78
1	2	Провадия - Синдел път № 1	130	60	90	20,000	20,654		1 859
2	3	Илиянци - Световрачене	100	60	80	6,000	5,922		474
3	3	Кремиковци - Яна	100	40	70	6,200	6,178		432
4	3	Яна - Столник	100	80	80	2,805			0
5	3	Столник - Саранци	90	80	85	13,538	13,561		1 153
6	3	Саранци - Макоцево	75	75	75	4,962			0
7	3	Сопот - Карлово	120	80	100	5,000	5,274		527
8	8	Пловдив - Тракия път № 1	100	100	100	6,000			0
9	81	Съединение - Панагюрище	60	50	60	6,000			0
10	4	Русе разпределителна - Русе запад	75	40	40	4,929			0
11	4	Русе запад - Русе	75	40	40	1,990			0
12	4	Русе разпределителна - 3-ти, 4-ти, 5-ти и 6-ти коловози	40	40	40	3,013			0
13	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.							
		ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ				80,437	51,589		86,165
		СРЕДНА ЗАВИШЕНА СКОРОСТ				174,86	108,13		88,056

ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ В РЕМОНТИРАНИТЕ УЧАСТЪЦИ ЗА 2023 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч) стара	Скорост по книжка разписание (км/ч) нова	Дължина ремонтиран железен път (км)	Дължина възстановена скорост (км)	ЖП стрелки (бр.)	Завишена скорост в подновени участъци
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	Провадия - Синдел път № 2	130	60	100	19,400	20,654		2 065
2	3	Иганово - Сопот	120	80	100	6,107	6,968		697
3	3	Калофер-Тъжа - 2-ри коловоз г.Калофер и г.Тъжа	100	70	90	8,143	8,981		808
4	3	Дунавци - Казанлък	120	70	100	8,621	9,424		942
5	3	Подобект: "Жп тунел 1 в участъка Лозарево - сп.Прилеп"	---	---		по прооект			0
6	3	Дъскотна - Търнак	85	60	85	9,395	10,068		856
7	3	Величково - сп.Нова Шипка	130	70	100	6,409	7,267		727
8	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово	85	70	85	10,538	11,655		991
9	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска	80	70	80	18,515	19,770		1 582
10	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Плиска-Каспичан	80	70		6,375	7,600		0
		ОБЩО МЕХАНИЗИРАНО ПОДНОВЯВАНЕ				93,50	102,39		84,66
1	2	Лакатник - Елисейна път № 1	70	70	70	14,000			0
2	2	Зверино - Мездра юг път № 1 (до сп.Люти брод)	70	70	70	9,000			0
3	2	Кунино - Карлуково път № 1	130	100	110	6,500	6,500		715
4	2	Кунино - Карлуково път № 2	130	100	110	6,500	6,500		715
5	2	Карлуково - Червен бряг път № 2	130	100	110	15,000	13,650		1 502
6	2	Телиш - Горни Дъбник път № 2	130	110	120	11,000	11,862		1 423
7	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник път № 2	130	110	120	9,000	7,912		949
8	2	Долни Дъбник - Ясен път № 2	130	110	120	9,000	9,600		1 152
9	общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 30 бр.							
		ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ				80,000	56,024		115,243
		СРЕДНА ЗАВИШЕНА СКОРОСТ				173,503	158,411		95,473

**Обобщена таблица за необходимите средства по видове дейности
на поделение „Железен път и съоръжения“ за периода 2019 – 2023 г.**

№ по ред	Година	Средства по видове дейности (млн. лв)							Общо
		Подновяване	Механизиран среден ремонт	Жп съоръжения				Механизация	
				Жп мостове	Жп тунели	Слаби места	Общо		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2019	90,000	23,199	5,056	3,018	12,202	20,275	39,042	172,516
2	2020	90,000	22,931	5,084	2,046	16,507	23,637	34,729	171,297
3	2021	110,000	23,708	3,448	9,716	16,436	29,600	42,003	205,311
4	2022	120,000	23,314	2,678	5,846	10,636	19,160	40,000	202,474
5	2023	117,187	23,200	2,066	0,000	5,663	7,729	42,758	190,874
6	ОБЩО	527,187	116,352	18,332	20,626	61,444	100,401	198,532	942,471

ПОДЕЛЕНИЕ "СИГНАЛИЗАЦИЯ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ"

Програма за развитие на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването

финансирана с бюджетни средства в периода 2019 – 2023 г.

в хил. лв. с ДДС						
№ по ред	НАИМЕНОВАНИЕ	2019 година	2020 година	2021 година	2022 година	2023 година
a	1	2	3	4	5	6
1	Пресъоръжаване на ръчни бариери с автоматични прелезни устройства. Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства - по обособени позиции преходен обект 2018 - 2022 г.	50	2 000	1 990	4 500	
2	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в ДП НКЖИ в участъка Горна Оряховица- Каспичан и участък Радомир - Благоевград - по обособени позиции - преходен обект 2016 - 2019 год.	3 833				
3	Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел - по обособени позиции - преходен обект 2017 - 2022 год. с обща стойност 20 758 000 лв. с ДДС.	2 060	3 575	2 000	11 803	
4	Изграждане на ОТ в гарите Ботев, Калофер, Тъжа, Сахране, Дунавци, Черганово - по обособени позиции-преходен обект 2017 - 2020 год. - с обща стойност 4 080 000 лв. с ДДС.	2 000	1 070			
5	Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове - по обособени позиции.	340				
6	Възстановяване на проектни параметри на токозахранващи устройства на ОТ и ТК чрез подмяна на амортизирани токоизправители и акумулаторни батерии (ТИ и АБ)			600	600	600
7	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 отокпление на стрелки; - системи за видеонаблюдение на гари. РС /рамково споразумение/ за четири години - по обособени позиции с обща стойност 8 800 000 лв. с ДДС. Изпълнение на СМР /строително-монтажни работи/ по стопански начин.	1 000	2 500	1 440	3 000	
8	Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград - Нова Загора част "Сигнализация и телекомуникации".	1 000	965			
9	Изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Горна Оряховица. Преходен обект 2018 - 2023 с обща стойност 22 970 000.00 лв. с ДДС	50	50	1 000	18 000	3 820
10	Изграждане на оптична кабелна мрежа в участъка София -Карлово - Пловдив по обособени позиции. Преходен 2017-2022 г. с обща стойност 12 934 000 лв. с ДДС, от тях за Поделение ЕРП 2 160 000 лв с ДДС.	20	1 000	1 000	8 734	
11	Изграждане на оптична кабелна мрежа в участъка София - Мездра- Червен бряг по обособени позиции. Преходен 2017-2022 г. с обща стойност 12 060 000 лв. с ДДС, от тях за Поделение ЕРП 4 982 690 лв. с ДДС.	20	1 000	1 000	5 037	
12	Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София - Карлово по обособени позиции. Преходен 2017-2022 г. с обща стойност 15 361 000 лв. с ДДС, от тях за Поделение ЕРП 4 704 000 лв. с ДДС.	20	20	1 000	9 597	
13	Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София - Мездра по обособени позиции. Преходен 2017-2022 г. с обща стойност 14 457 000 лв. с ДДС, от тях за Поделение ЕРП 4 200 000 лв с ДДС.	20	20	200	9 997	

№ по ред	НАИМЕНОВАНИЕ	2019 година	2020 година	2021 година	2022 година	2023 година
14	Инженеринг на ОТ в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово, Желю войвода по трета главна жп линия - подмяна на релсови вериги със система броячи на оси. Преходен обект 2018 - 2021 г. - с обща стойност 4 990 000 лв. с ДДС	200	2 800	1 970		
15	Модернизация и подмяна на пътни датчици на АПУ с броячи на оси			500	500	500
16	Проектиране и изграждане на оптична мрежа и телекомуникационно оборудване /по направления/					
	Русе - Бяла			400	4 952	
	Симеоновград - Нова Загора			600	1 920	
	Разменна - Волуяк			500	1 000	
	Величково - Карнобат			800	4 900	
	Горна Оряховица–Стара Загора				6 996	
	Михайлово - Димитровград				996	1 500
	Карлово - Тулово				1 500	3 800
17	Проектиране, изграждане и внедряване на GSM-R система /по направления/:					
	Русе - Горна Оряховица					4 000
	Горна Оряховица - Каспичан					2 000
	Мездра - Горна Оряховица					3 000
18	Изграждане МКЦ в жп възел Дупница - преходен обект 2021-2024г., с обща стойност 28,2 млн лв. с ДДС.				8 000	10 000
19	Рехабилитация външно осветление на жп гари с енергоспестяващи (LED) осветители				500	250
20	Рехабилитация и подмяна на маслени кабели СрН и НН				800	200
21	Преустройство на системите за електрическо отопление на железопътни стрелки				400	200
22	Подмяна на разпределителни и електрически табла СрН и НН				500	250
23	Доставка и монтаж на фотосоларни панели за собствени нужди				400	200
24	Доставка на измервателна и тестова апаратура за текуща поддръжка.				250	
25	Доставка на автомобили за сервизна дейност.				500	500
26	Доставка на мобилни лабораторни коли за измерване на външни съоръжения /кабели и др./, в т.ч. за контрол и проверка радиочестотите за ВДРВ и GSMR.				700	
27	Доставка на апаратура и мобилна техника за /текущ/ ремонт на кабелни /оптични и медни/ линии.				250	
28	Доставка на високоволтови измервателни уреди за лаборатория тип Б				650	
29	Доставка на товарни автомобили с кранове				500	
	ОБЩО	10 613	15 000	15 000	107 482	30 820

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

в хил. лв. с ДДС

№	Сектори	София Пловдив	Русе-Ст. Загора- Подкова	Русе- Каспичан	Илиянци- Карлово	Карлово- Карнобат- Синдел	София-Г.Ор.- Каспичан- Синдел-Варна	София- Владая- Кулата	Мездра- Видин	Електриф. Н.Загора - Симеоновград	ВСИЧКО
	I. Контактна мрежа										
1	Ремонт на контактната мрежа и съоръженията към нея		8000	33 900	10 060	12 060	21 000	7 300	13 500		105 820
2	Електрификация на участъка Нова Загора-Симеоновград									6 380	6 380
Общо I :			8000	33 900	10 060	12 060	21 000	7 300	13 500	6 380	112 200
	II. Тягови подстанции и секционни постове										
1	Модернизация на тягови подстанции (ТПС)			ТПС-Ч.вода, Хитрино,Разг рад,Русе	ТПС Карлово, Стольник	ТПС Величково	ТПС Варна				
	Стойност х.лв			19 210	7 390	1 500	5 492				33 592
2	Ремонт на тягови трансформатори	1740	560	1 160	1 160	1 160	1 760		2320		9 860
3	Изграждане на система SCADA	500		600			800	900			2 800
Общо II :		2 240	560	20 970	8 550	2 660	8 052	900	2 320		46 252
	III. Специализирана механизация										
1	Ремонт на специализирана механизация.			500	700	300	600	600	700		3 400
2	Доставка на релсови, самоходни, специализирани машини			2 000		2 000	3 300			2000	9 300
3	Доставка на машини на двоен ход					2000					2 000
Общо III :				2 500	700	4 300	3 900	600	700	2 000	14 700
	IV.Ремонт сгради на подрайони по КМ и тягови постанции										
	Изграждане на нов подрайон Перник на гара Перник							1000			1 000
	Ремонт сгради КМ и ТПС			300	300	200	200				1 000
Общо IV :				300	300	200	200	1 000		0	2 000
ВСИЧКО I+II+III+IV :		2 240	8 560	57 670	19 610	19 220	33 152	9 800	16 520	8 380	175 152

ПРОГРАМА
за развитие на енергийните съоръжения за периода 2019 - 2023 г.

в хил. лв. с ДДС

Година	Обект	София Пловдив	Русе-Ст. Загора-Подкова	Русе - Каспичан	Илиянци - Карлово	Карлово - Карнобат-Синдел	София-Г.Ор.-Каспичан-Синдел-Варна	София-Владая-Кулата	Мездра-Видин	Електриф. Н.Загора - Симеоновград	ОБЩО
<i>a</i>	<i>1</i>			<i>6</i>	<i>5</i>	<i>3</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>
2019	Контактна мрежа		1000	5800	2000	3040	6500	500	1400	3360	23600
	Тягови подстанции			р-т трансф		Величково	Варна	SCADA			
	стойност х.лв			1160		1500	1692	900			5252
	Механизация				100	600	300				1000
	Сгради			100	100			1000			1200
	Общо		1000	7060	2200	5140	8492	2400	1400	3360	31 052
2020	Контактна мрежа			8000	2000	3020	6500	1000	800	2880	24200
	Тягови подстанции	р-т трансф.+ SCADA		Хитрино			Варна				
	стойност х.лв	790		410			3800				5000
	Механизация					2300	1000	300	400		4000
	Сгради						200				200
	Общо	790		8410	2000	5320	11500	1300	1200	2880	33 400
2021	Контактна мрежа		2000	6500	2560	2000	3800	2200	3000	140	22200
	Тягови подстанции	р-т трансф	р-т трансф.	Хитр,Разг. Ч.вода+SCADA	Карлово+Стк р-т трансф.		SCADA				
	стойност х.лв	1450	560	5600	3990		400				12000
	Механизация			2500		500	300	300	300		3900
	Сгради					200					200
	Общо	1450	2560	14600	6550	2700	4500	2500	3300	140	38 300
2022	Контактна мрежа			7600	3500	2300	1200	3600	2900		21100
	Тягови подстанции			Хитр, Разг.Ч.вода+ SCADA	Карлово+Стк р-т трансф.	р-т трансф	р-т трансф.+ SCADA		р-т трансф		
	стойност х.лв			5300	3670	1160	1580		290		12000
	Механизация				300	600				2000	2900
	Сгради			100	100						200
	Общо			13000	7570	4060	2780	3600	3190	2000	36 200
2023	Контактна мрежа		5000	6000		1700	3000		5400		21100
	Тягови подстанции			Русе, Разг.Ч.вода	Карлово		р-т трансф		р-т трансф		
	стойност х.лв			8500	890		580		2030		12000
	Механизация				300	300	2300				2900
	Сгради			100	100						200
	Общо		5000	14600	1290	2000	5880	0	7430	0	36 200
400											
ОБЩО 2019 - 2023 г.	Контактна мрежа	0	8 000	33 900	10 060	12 060	21 000	7 300	13 500	6 380	112 200
	Тягови подстанции	2 240	560	20 970	8 550	2 660	8 052	900	2 320	0	46 252
	Механизация			2 500	700	4 300	3 900	600	700	2 000	14 700
	Сгради			300	300	200	200	1 000	0	0	2 000
	Общо	2 240	8 560	57 670	19 610	19 220	33 152	9 800	16 520	8 380	175 152

Инвестиции ЕРП 2019 - 2023 г.

в млн. лв. с ДДС

№	Обект	Бюджет	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
I	Ремонт на контактната мрежа и съоръженията към нея, в т.ч.:	112,200	23,600	24,200	22,200	21,100	21,100
1.	Доставка и подмяна на :	34,420	4,940	6,120	7,160	8,100	8,100
1.1	Подмяна на носещи въжета, свързващи възли и детайли, медни гъвкави въжета стоманени въжета, компенсиращи устройства на контактната мрежа	22,400	4,400	5,000	6,000	7,000	7,000
1.2	Доставка и подмяна на контактен проводник	3,920	0,540	1,120	1,160	1,100	1,100
2.	Обекти в участъци за ремонт на железния път	77,780	18,660	18,080	15,040	13,000	13,000
2.1	Подмяна на напукани, наклонени, и амортизирани стълбове - (демонтаж и монтаж на нови стълбове с направа на фундаментите)	2,700	2,700				
2.2	Електрификация на 83 жп линия-Нова Загора-Симеоновград-63 км	6,380	3,360	2,880	0,140		
2.3	Преустройство на к.мрежа в закрити гари	2,700	0,100	0,100	0,500	1,000	1,000
2.4	Нанасяне на антикорозионни покрития на жр стълбове	2,400	0,100	0,100	0,200	1,000	1,000
2.5	Изграждане на оптична кабелна мрежа в участъка София-Мездра-Червен Бряг	4,950	2,500	2,450			
2.6	Изграждане на оптична кабелна мрежа в участъка София-Карлово-Пловдив	2,150	1,100	1,050			
2.7	„Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МКЦ в участъка София-Карлово“	3,550	1,800	1,750			
2.8	„Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МКЦ в участъка София -Мездра	3,550	0,800	2,750			
2.9	Преустройство на контактната мрежа в гара Просторно-2018-2019	0,100	0,100				
2.10	Рехабилитация контактна мрежа Реброво-Своге П2	2,000	1,500	0,500			
2.11	Ремонт на контактната мрежа Тулово-Змейово	2,100	2,100				
2.12	Ремонт на контактната мрежа в участъка Копривщица-Стряма-Тунел 7	6,500	1,000	2,000	3,500		
2.13	Преустройство на км в г.Синдел	4,700	1,500	2,500	0,700		
2.14	Ремонт на контактната мрежа в участъци с ремонт на железния път	34,000		2,000	10,000	11,000	11,000
II	Модернизация на тягови подстанции , в т.ч.:	0,900	0,900	0,000	0,000	0,000	0,000
1	Изграждане на система SCADA-София, Дупница , Г.Тодоров	0,900	0,900				
IV	Механизация	14,700	1,000	4,000	3,900	2,900	2,900
1	Ремонт на специализирана механизация.	4,700	1,000	1,000	0,900	0,900	0,900
2	Доставка на релсови, самоходни, специализирани машини	8,000		2,000	2,000	2,000	2,000
3	Доставка на машини на двоен ход	2,000		1,000	1,000		
V.	Ремонт сгради на подрайони по КМ и тягови постанции	2,000	1,200	0,200	0,200	0,200	0,200
1	Изграждане на нов подрайон Перник на гара Перник	1,000	1,000				
2	Ремонт сгради КМ и ТПС	1,000	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200
1	Всичко обекти за финансиране със собствени средства:	17,600	3,100	4,200	4,100	3,100	3,100
2	Всичко обекти КМ за финансиране с инфра такси:	112,200	23,600	24,200	22,200	21,100	21,100
3	Всичко обекти за финансиране с капиталови средства:	45,352	4,352	5,000	12,000	12,000	12,000
4	ОБЩО млн.лв. с ДДС:	175,152	31,052	33,400	38,300	36,200	36,200

Забележка:

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

ИНВЕСТИЦИОННА ПРОГРАМА
на поделение "Електроразпределение"

"Обекти за внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на
ДП НКЖИ за периода 2019 - 2023 г., чрез капиталов трансфер"

№	Обект	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Общо:
		млн.лв	млн.лв	млн.лв	млн.лв	млн.лв	млн.лв
a	1	2	3	4	5	6	7
I.	Модернизация на тягови подстанции , в т.ч. :	4,352	5,000	12,000	12,000	12,000	45,352
1	Модернизация и рехабилитация на тягова подстанция Величково и гарови разединители в гари Величково, Юнак и Синдел с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA-преходен 2016-2019 г.	1,500					1,500
2	Ремонт на тягови трансформатори	1,160	0,290	2,300	3,500	2,61	9,860
3	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) -Варна	1,692	3,800				5,492
4	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Хитрино		0,410	2,500	2,500		5,410
5	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Разград			0,800	1,500	2	4,300
6	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Чер.вода			2,000	1,000	2	5,000
7	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Карлово			2,000	1,100	0,89	3,990
8	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) - Столник			1,700	1,700		3,400
9	Модернизация на тягови подстанции (ТПС)-Русе					4,5	4,500
10	Изграждане на система SCADA-София-Пловдив		0,500				0,500
11	Изграждане на система SCADA-Г.Оряховица-Варна			0,400	0,400		0,800
12	Изграждане на система SCADA-Русе-Каспичан			0,300	0,300		0,600
	Общо	4,352	5,000	12,000	12,000	12,000	45,352

Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за периода 2019 – 2023 г.

в лева

№ по ред	РАЗХОДИ ПО ПЕРА / ГОДИНИ	2019	2020	2021	2022	2023	Забележка
a	1	2	3	4	5	6	7
1	Разходи за Отбранително мобилизационна подготовка на ДП НКЖИ	325 438	330 000	340 000	350 000	360 000	Средствата се одобряват от Междуведомствения съвет по отбранителна индустрия и сигурност на доставките към МС и се включват в проектобюджета на първостепенния разпоредител (МТИТС) за съответната година
2	Разходи за съхранение и поддържане на военновременни запаси	910 000	910 000	910 000	1 100 000	1 100 000	Средствата се изплащат от Държавна агенция „Държавен резерв и военновременни запаси” (ДА "ДР ВВЗ") на основание сключен договор за съхранение на ВВЗ, сключен между ДП НКЖИ и ДА "ДР и ВВЗ"
3	Възстановяване на щети от бедствия и аварии	4 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	Средствата се отпускат от Междуведомствена комисия за възстановяване и подпомагане към МС
4	Осигурявяне на лични предпазни средства	166 000	166 000	166 000	166 000	166 000	Съгласно Наредба за реда за създаване, съхраняване, обновяване, поддържане, предоставяне и отчитане на запасите от индивидуални средства за защита, приета с ПМС № 3 от 10.01.2009 г., компанията е длъжна ежегодно да планира и заделя финансови средства за създаване, съхраняване, обновяване и поддържане на запасите от индивидуални средства за защита.
	ОБЩО	5 601 438	2 606 000	2 616 000	2 816 000	2 826 000	

Забележка:

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

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

Обобщена таблица
за дейността на ДП НКЖИ за 2019 г. - 2023 г.
(в млн. лева)

No по ред	ПРОЕКТ	2019 г.									
		Средства по проекти за изпълнение през 2019 г.	В т.ч. по източници на финансиране								
			ДБ Капиталов трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства на ДП НКЖИ	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Инфраструктурни такси	ДБ Недостиг	Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа	Европейски фонд за регионално развитие	Национално съфинансиране - ДБ
		а	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020*											
Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната“ и „разширената“ трансевропейска транспортна мрежа "											
1	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас – Фаза 2“	178,742						27,984	128,144		22,614
2	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец	108,500							92,225		16,275
3	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	0,043							0,036		0,006
4	Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези	0,000									
5	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	8,525							7,246		1,279
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"											
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	2,500								2,125	0,375
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	1,500								1,275	0,225
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	4,500								3,825	0,675
4	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	0,638								0,542	0,096
Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"											
1	Изграждане на ETCS в участъка София-Септември	8,000								6,800	1,200
2	Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан	3,750								3,188	0,563
3	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и монтаж на контролни точки за проверка параметрите на подвижния състав по време на движение	6,086								5,173	0,913
4	Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ	7,500								6,375	1,125
Ос 5 "Техническа помощ"											
1	„Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирането, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС”	0,000									
2	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“	0,078								0,067	0,012
3	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	3,006								2,555	0,451
4	Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	0,112								0,096	0,017
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	0,006								0,005	0,001
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		333,485	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	27,984	227,652	32,025	45,825
Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК											
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волуяк	57,808							50,293		7,515
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	41,694							35,440		6,254
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	88,126							74,907		13,219
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	61,210							52,030		9,180
5	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	0,000									
6	От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки	0,041							0,035		0,006
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		248,878	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	212,704	0,000	36,174
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер											
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	19,006	19,006								
2	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	10,613	10,613								
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	4,352	4,352								
4	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	1,164	1,164								
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	5,000	5,000								
6	Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	28,659	28,659								
7	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	11,206	11,206								
8	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	5,000	5,000								
9	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.	35,000	35,000								
10	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волуяк	0,000	0,000								
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР		120,000	120,000								
Текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА											
1	Средства за текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура	272,500		145,000	27,800	42,700	57,000				
ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ		272,500	0,000	145,000	27,800	42,700	57,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ОБЩО		974,863	120,000	145,000	27,800	42,700	57,000	27,984	440,355	32,025	81,999

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответствие с "Прогноза за необходими средства за проекти финансирани по ОПТ 2007-2013, ОПТТИ 2014-2020 и за проекти финансирани от Механизъм за свързвана Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2018 г. във връзка с разработването на бюджетна прогноза за периода на 2019-2021 г. на ДП НКЖИ. Разминаването с Бюджетната прогноза за някои от проектите с европейско финансиране е поради констатирани забавени тръжни процедури.

№ по ред	Източник на финансиране	Общо за 2019 2023 г.
1	ДБ Капиталов трансфер	952,711
2	ДБ Субсидия	725,000
3	Собствени средства на ДП НКЖИ/Съфинансиране от бенефициента	29,024
4	Собствени средства на ДП НКЖИ	139,000
5	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	213,500
6	Инфраструктурни такси	285,000
7	ДБ Недостиг	325,191
8	Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа	1592,292
9	Европейски фонд за регионално развитие	115,893
10	Национално съфинансиране - ДБ	310,805
ОБЩО ЗА ПЕРИОДА		4688,416

Обобщена таблица
за дейността на ДП НКЖИ за 2019 г. - 2023 г.
(в млн. лева)

No по ред	ПРОЕКТ	2020 г.										
		Средства по проекти за изпълнение през 2020 г.	В т.ч. по източници на финансиране									
			ДБ Капиталов трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства на ДП НКЖИ/Съфинансирание от бенефициента	Собствени средства на ДП НКЖИ	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Инфраструктурни такси	ДБ Недостиг	Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа	Европейски фонд за регионално развитие	Национално съфинансиране - ДБ
		а	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020*												
Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната“ и „разширената“ трансевропейска транспортна мрежа "												
1	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас – Фаза 2"	156,346							27,984	109,108		19,254
2	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец	162,750								138,337		24,412
3	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	0,000										
4	Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези	0,000										
5	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	8,745								7,434		1,312
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"												
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	2,914									2,477	0,437
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	2,000									1,700	0,300
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	6,000									5,100	0,900
4	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	1,628									1,384	0,244
Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"												
1	Изграждане на ETCS в участъка София-Септември	8,000									6,800	1,200
2	Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан	8,872									7,541	1,331
3	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и монтаж на контролни точки за проверка параметрите на подвижния състав по време на движение	5,207									4,426	0,781
4	Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ	6,750									5,737	1,013
Ос 5 "Техническа помощ"												
1	„Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирането, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС”	0,000										
2	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“	0,000										
3	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	1,200									1,020	0,180
4	Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	0,000										
5	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	0,018									0,015	0,003
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		370,430	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	27,984	254,879	36,201	51,367
Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК												
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волуяк	67,048			19,048					40,486		7,515
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	27,927								21,555		6,372
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	74,120								63,002		11,118
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	99,390								84,480		14,910
5	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	0,000										
6	От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки	0,000										
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		268,486	0,000	0,000	19,048	0,000	0,000	0,000	0,000	209,523	0,000	39,915
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер												
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	21,660	21,660									
2	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	15,000	15,000									
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	5,000	5,000									
4	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	1,750	1,750									
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	17,186	17,186									
6	Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	2,487	2,487									
7	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	2,869	2,869									
8	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	0,000	0,000									
9	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.	35,000	35,000									
10	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волуяк	19,048	19,048									
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР		120,000	120,000									
Текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА												
1	Средства за текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура	272,500		145,000		27,800	42,700	57,000				
ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ		272,500	0,000	145,000	0,000	27,800	42,700	57,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ОБЩО		1031,416	120,000	145,000	19,048	27,800	42,700	57,000	27,984	464,402	36,201	91,282

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответ Механизъм за свързвана Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2018 г. във връзка с разработванет европейско финансиране е поради констатирани забавени тръжни процедури.

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

Обобщена таблица
за дейността на ДП НКЖИ за 2019 г. - 2023 г.
(в млн. лева)

No по ред	ПРОЕКТ	2021 г.										
		Средства по проекти за изпълнение през 2021 г.	В т.ч. по източници на финансиране									
			ДБ Капиталов трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства на ДП НКЖИ/Съфинансирание от бенефициента	Собствени средства на ДП НКЖИ	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Инфраструктурни такси	ДБ Недостиг	Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа	Европейски фонд за регионално развитие	Национално съфинансиране - ДБ
		а	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020*												
Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната“ и „разширената“ трансевропейска транспортна мрежа "												
1	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас – Фаза 2"	135,724							27,984	91,580		16,161
2	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец	259,651							42,651	178,052		38,948
3	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	0,000										
4	Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези	0,000										
5	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	0,000										
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"												
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	0,000										
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	0,960									0,810	0,150
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	2,800									2,380	0,420
4	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	0,000										
Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"												
1	Изграждане на ETCS в участъка София-Септември	8,000									6,800	1,200
2	Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан	9,793									8,324	1,469
3	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и монтаж на контролни точки за проверка параметрите на подвижния състав по време на движение	5,207									4,426	0,781
4	Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ	0,750									0,638	0,113
Ос 5 "Техническа помощ"												
1	„Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирането, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС”	0,000										
2	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“	0,000										
3	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	1,200									1,020	0,180
4	Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	0,000										
5	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	0,018									0,015	0,003
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		424,104	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	70,635	269,632	24,413	59,424
Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК												
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волуяк	48,552			9,976					36,187		2,389
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	0,000										
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	74,120								63,002		11,118
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	20,820								17,700		3,120
5	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	0,000										
6	От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки	0,000										
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		143,493	0,000	0,000	9,976	0,000	0,000	0,000	0,000	116,890	0,000	16,627
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер												
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	20,885	20,885									
2	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	15,000	15,000									
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	12,000	12,000									
4	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	1,750	1,750									
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	6,317	6,317									
6	Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	16,508	16,508									
7	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	2,564	2,564									
8	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	0,000	0,000									
9	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.	35,000	35,000									
10	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волуяк	9,976	9,976									
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР		120,000	120,000									
Текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА												
1	Средства за текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура	272,500		145,000		27,800	42,700	57,000				
ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ		272,500	0,000	145,000	0,000	27,800	42,700	57,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ОБЩО		960,097	120,000	145,000	9,976	27,800	42,700	57,000	70,635	386,522	24,413	76,051

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответ Механизъм за свързвана Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2018 г. във връзка с разработванети европейско финансиране е поради констатирани забавени тръжни процедури.

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

Обобщена таблица
за дейността на ДП НКЖИ за 2019 г. - 2023 г.
(в млн. лева)

No по ред	ПРОЕКТ	2022 г.									
		Средства по проекти за изпълнение през 2022 г.	В т.ч. по източници на финансиране								
			ДБ Капиталов трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства на ДП НКЖИ	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Ифраструктурни такси	ДБ Недостиг	Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа	Европейски фонд за регионално развитие	Национално съфинансиране - ДБ
		а	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020*											
Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната“ и „разширената“ трансевропейска транспортна мрежа "											
1	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас – Фаза 2“	116,135						27,984	74,929		13,223
2	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец	165,358						63,977	86,174		15,207
3	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	0,000									
4	Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези	0,000									
5	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	0,000									
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"											
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	0,000									
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	0,000									
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	0,000									
4	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	0,000									
Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"											
1	Изграждане на ETCS в участъка София-Септември	12,000								10,200	1,800
2	Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан	12,960								11,015	1,945
3	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и монтаж на контролни точки за проверка параметрите на подвижния състав по време на движение	0,000									
4	Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ	0,000									
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”	0,000									
2	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“	0,000									
3	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	1,200								1,020	0,180
4	Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	0,000									
5	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	0,000									
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		307,653	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	91,961	161,103	22,235	32,355
Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК											
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк	27,221							19,531		7,689
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	0,000									
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	74,040							62,930		11,110
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	0,000									
5	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	0,000									
6	От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки	0,000									
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		101,261	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	82,461	0,000	18,799
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер											
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	63,924	63,924								
2	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства	107,482	107,482								
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	12,000	12,000								
4	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	1,750	1,750								
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	11,000	11,000								
6	Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	111,806	111,806								
7	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	64,899	64,899								
8	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	0,000	0,000								
9	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.	35,000	35,000								
10	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк	0,000	0,000								
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР		407,861	407,861								
Текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА											
1	Средства за текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура	272,500		145,000	27,800	42,700	57,000				
ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ		272,500	0,000	145,000	27,800	42,700	57,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ОБЩО		1089,275	407,861	145,000	27,800	42,700	57,000	91,961	243,564	22,235	51,154

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответ Механизъм за свързвана Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2018 г. във връзка с разработванети европейско финансиране е поради констатирани забавени тръжни процедури.

№ по ред	Източник на финансиране
1	ДБ Капиталов трансфер
2	ДБ Субсидия
3	Собствени средства на ДП НКЖИ/Съфинансиране от бенефициента
4	Собствени средства на ДП НКЖИ
5	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия
6	Ифраструктурни такси
7	ДБ Недостиг
8	Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа
9	Европейски фонд за регионално развитие
10	Национално съфинансиране - ДБ
ОБЩО ЗА ПЕРИОДА	

Обобщена таблица
за дейността на ДП НКЖИ за 2019 г. - 2023 г.
(в млн. лева)

No по ред	ПРОЕКТ	2023 г.									
		Средства по проекти за изпълнение през 2022 г.	В т.ч. по източници на финансиране								
			ДБ Капиталов трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства на ДП НКЖИ	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Инфраструктурни такси	ДБ Недостиг	Кохезионен фонд / Механизъм за свързване на Европа	Европейски фонд за регионално развитие	Национално съфинансиране - ДБ
		а	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020*											
Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната“ и „разширената“ трансевропейска транспортна мрежа "											
1	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас – Фаза 2"	0,000									
2	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в жп участъка Елин Пелин – Костенец	174,216						106,628	57,449		10,138
3	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	0,000									
4	Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези	0,000									
5	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	0,000									
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"											
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	0,000									
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	0,000									
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	0,000									
4	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	0,000									
Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"											
1	Изграждане на ETCS в участъка София-Септември	0,000									
2	Внедряване на ETCS по железопътен участък Русе - Каспичан	0,000									
3	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ и монтаж на контролни точки за проверка параметрите на подвижния състав по време на движение	0,000									
4	Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ	0,000									
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”	0,000									
2	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“	0,000									
3	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	1,200								1,020	0,180
4	Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	0,000									
5	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	0,000									
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		175,416	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	106,628	57,449	1,020	10,318
Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК											
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк	0,000									
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	0,000									
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	0,000									
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	0,000									
5	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	0,000									
6	От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки	0,000									
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер											
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	9,140	9,140								
2	Модернизирание на осигурителни системи и прелезни устройства	30,820	30,820								
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции	12,000	12,000								
4	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	1,750	1,750								
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	28,467	28,467								
6	Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	36,049	36,049								
7	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	31,624	31,624								
8	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	0,000	0,000								
9	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.	35,000	35,000								
10	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк	0,000	0,000								
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР		184,850	184,850								
Текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА											
1	Средства за текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура	272,500		145,000	27,800	42,700	57,000				
ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ		272,500	0,000	145,000	27,800	42,700	57,000	0,000	0,000	0,000	0,000
ОБЩО		632,766	184,850	145,000	27,800	42,700	57,000	106,628	57,449	1,020	10,318

*Планираните средства за проектите с европейско съфинансиране в инвестиционната програма са в съответ Механизъм за свързвана Европа (МСЕ)", актуализирана към м. февруари 2018 г. във връзка с разработванети европейско финансиране е поради констатирани забавени тръжни процедури.

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