

УТВЪРЖДАВАМ:

Министър на транспорта,
информационните технологии и съобщенията



ГОДИШНА ПРОГРАМА

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

2019 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ	2
СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ	4
СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ	6
ВЪВЕДЕНИЕ	8
1. ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ НА ДП НКЖИ	11
1.1 Основни приоритети	11
1.2 Основни цели за развитие	12
1.3 Цели, свързани с управление на човешките ресурси	13
1.4 Технологични и технически цели и задачи	13
1.5 Търговски цели и задачи	15
1.6 Финансови цели, задачи и принципи	15
1.7 Основни показатели, които са база за анализ и оценка на развитието на железопътната инфраструктура	16
2. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ	18
2.1 Организационно-управленска структура на ДП НКЖИ	18
2.2 Персонал и политика на доходите	19
2.3 Политика на обучение	20
3. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА ДП НКЖИ	22
3.1 Управление на движението на влаковете и капацитета	22
3.2 Дейности по поддържане и ремонт на железния път	25
3.3 Дейности по сигнализицията и телекомуникацията	30
3.4 Дейности по енергетичните и електротехнически съоръжения	36
3.5 Състояние на механизацията и експлоатационния автомобилен парк	42
3.6 Състояние на сградния фонд	48
3.7 Състояние на средствата за безопасност, сигурност и отбранително-мобилизационни мероприятия при бедствия и кризисни ситуации	49
3.8 Екологична политика	51
3.9 Маркетингова политика	53
4. УЧАСТИЕ НА ДЪРЖАВАТА В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	56
4.1 Ролята на държавата за развитието на транспортната инфраструктура	56
4.2 Държавно регулиране на железопътния транспортен пазар	56
5. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ	59
6. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА ДП НКЖИ	66
6.1 Проекти, финансирани със средства от Държавния бюджет	66
6.2 Приоритетни дейности на ДП НКЖИ за участие в планирането на средства от ЕСИФ	84
6.3 Стратегически цели за развитието на транспортната инфраструктура	86
6.4 Проекти, финансирани със средства от Европейския съюз	88
6.4.1 Проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.	88
6.4.1.1 По приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ трансевропейска транспортна мрежа“	88

6.4.1.2	По Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“	96
6.4.1.3	По приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“	100
6.4.1.4	По приоритетна ос 5 „Техническа помощ“	101
6.4.2	Проектни предложения по механизма за свързване на Европа	105
ПРИЛОЖЕНИЯ		114

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

БДЖ	Български държавни железници
ВДРВ	Влакови диспечерски радиовръзки
ГДВ	График за движение на влаковете
ГИС	Географска информационна система
ДБФП	Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
ДМА	Дълготрайни материални активи
ДОВОС	Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда
ДП НКЖИ	Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“
ЕИБ	Европейска инвестиционна банка
ЕК	Европейска комисия
ЕРП	Поделение „Електроразпределение“
ЕС	Европейски съюз
ЕС	Електроснабдяване
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЗЖТ	Закон за железопътния транспорт
ЗОП	Закон за обществените поръчки
ЗПУИП	Звено за подготовка, управление и изпълнение на проекти
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
КЗК	Комисия за защита на конкуренцията
КТД	Колективен трудов договор
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МПС	Моторно превозно средство
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МРЦ	Маршрутно-релейни централизации
МС	Министерски съвет
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
ОВОС	Оценка на въздействието върху околната среда
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г.
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.
ОРД	Обща разгъната дължина
ОСР	Обща стратегическа рамка
ОТ	Осигурителна техника
ПП	Парцеларен план
ПУП	Подробен устройствен план
РП	Разделен пост
РССМ	Релсова самоходна специализирана машина

СИТ	Поделение „Сигнализация и телекомуникации“
СМКПЖСД	Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение
СМР	Строително-монтажни работи
СРИП	Стратегическо развитие и инвестиционни проекти
СУВР	Система за управление на влаковата работа
ТЖК 10	Товарен железопътен коридор № 10 „Алпийско/Западно-Балкански“
ТК	Телекомуникации
ТП	Трансформаторни постове
ТПМ	Тежка пътна механизация
ТПС	Тягови подстанции
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УДВК	Поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“
УЖИ	Управител на железопътна инфраструктура
УО	Управляващ орган
ЦСС	Централен съвет на страните
ЧИПРЗ	Частично изменение на план за регулация и застрояване
ERTMS	Европейска система за управление на железопътния трафик
ETCS	Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация)
GSM-R	Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации)
INEA	Изпълнителната агенция за иновации и мрежи
ITS	Интелигентни транспортни системи
OEM	„Ориент/Източно Средиземноморски“
PRIME	Платформа на железопътните инфраструктурни управители в Европа
RNE- RailNetEurope	Асоциация на европейските инфраструктурни управители за насърчаване на международния железопътен бизнес
SCADA	Система за контрол, визуализация и събиране на данни
SESAR	Единна Европейска система от ново поколение за ръководство на въздушното пространство
TEN-T	Трансевропейската транспортна мрежа
TSI CCS	Контрол, управление и сигнализация в конвенционалната железопътна система

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ

При изготвяне на настоящата Годишна програма за 2019 г. са взети предвид следните документи:

- Закон за железопътния транспорт, приет от XXXVIII Народно събрание на 15.11.2000 г. и в сила от 01.01.2002 г. с последващите го изменения и допълнения, в т.ч.: изм. ДВ. бр. 77 от 18.09.2018 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 2018-2020 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.;
- Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
- Стратегия за участие на Република България в Структурните фондове и Кохезионния фонд на Европейския съюз (актуализиран вариант);
- Договор между Държавата и ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и заложените в него показатели за качество на услугата и допустими ангажменти на държавата;
- Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г.;
- Национална програма за реформи в рамките на Стратегия „Европа 2020“ – актуализация 2017 г.;
- Конвергентна програма на Република България (2018-2021 г.);
- Национална стратегия за околна среда (2009-2018 г.);
- Закон за управление на отпадъците;
- Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влягане на рециклирани строителни материали;
- 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);
- Петгодишна програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за периода 2019-2023 г.;
- Решение № 768 на Министерския съвет от 28 октомври 2018 г. за одобряване на проекта на Закон за държавния бюджет на Република България за 2019 г. и на Актуализираната средносрочна бюджетна прогноза за периода 2019-2021 г.

- Закон за държавния бюджет на Република България за 2019 г., обн. ДВ, бр. 103 от 13.12.2018 г.;
- Постановление № 344 на МС от 21.12.2018 г. за изпълнението на държавния бюджет на Република България за 2019 г., обн. ДВ, бр. 107 от 28.12.2018 г.

ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящата програма е краткосрочен оперативен документ за изпълнение на основните приоритети и цели на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ), залегнали в Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за периода 2019-2023 г. Годишната програма е изготвена на основание изискванията на чл. 28, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт, съгласно който министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията утвърждава Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Тя е неразделна част от Договора между държавата и ДП НКЖИ.

Годишната програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2019 г. съдържа:

- дейностите, свързани с анализ и изпълнение на задачите и целите на оперативната производствена дейност на ДП НКЖИ за 2019 г.;
- дейностите, свързани с анализ и изпълнение на технологичните, финансовите и управленски цели и задачи за 2019 г.;
- инвестиционната дейност на ДП НКЖИ за 2019 г.

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

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

- Директива 92/106/ЕИО относно изготвянето на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки;
- Директива 2016/797/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността;
- Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство;
- Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура;
- Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт и др.;
- Регламент (ЕО) № 653/2007 от 13 юни 2007 г. относно прилагането на общ европейски формат за сертификатите за безопасност и документите за кандидатстване за сертифициране съгласно член 10 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за валидността на сертификатите за

безопасност, издадени по Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;

- Регламент (ЕО) № 169/2009 на Съвета от 26 февруари 2009 г. относно прилагане на правилата на конкуренцията в сектора на железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт;
- Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 година относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз;
- Регламент (ЕС) № 1078/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност, който да бъде прилаган от железопътни предприятия и управители на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, както и от структури, отговарящи за поддръжката;
- Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС;
- Регламент (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;
- Регламент (ЕС) 2018/643 на Европейския парламент и на Съвета от 18 април 2018 година относно статистиката за железопътния транспорт;
- Делегиран регламент (ЕС) 2018/762 на Комисията от 8 март 2018 година за установяване на общи методи за безопасност във връзка с изискванията към системата за управление на безопасността съгласно Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1158/2010 и (ЕС) № 1169/2010 на Комисията;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 402/2013 на Комисията от 30 април 2013 г. относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1136 на Комисията от 13 юли 2015 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/10 на Комисията от 6 януари 2015 г. относно критериите спрямо заявителите на железопътен инфраструктурен капацитет и за отмяна на Регламент (ЕС) № 870/2014;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1100 на Комисията от 7 юли 2015 г. относно задълженията за докладване на държавите членки в рамките на мониторинга на железопътния пазар;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/545 на Комисията от 7 април 2016 г. относно процедурите и критериите за рамкови споразумения за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и др.;

- Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/6 на Комисията от 5 януари 2017 година за европейски план за внедряване на европейска система за управление на железопътното движение;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 г. относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията от 4 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/867 на Комисията от 13 юни 2018 година за създаване на процедурен правилник на апелативните съвети на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1795 на Комисията от 20 ноември 2018 година за установяване на процедура и критерии за извършването на оценка на икономическото равновесие в съответствие с член 11 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета.

С приемането на Република България в Европейския съюз (ЕС), приетите от Европейския парламент регламенти, директиви, решения и разпоредби в областта на жп транспорт имат силата на закон за страната, респ. за железопътните предприятия и ДП НКЖИ.

ДП НКЖИ осъществява международно научно-техническо сътрудничество чрез участието си в: Международен съюз на железниците (UIC); Югоизточна регионална група (SERG); Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER); Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД); Организацията на европейските управители на железопътна инфраструктура „Rail Net Europe” (RNE); Товарен железопътен коридор № 7 „Ориент/Източно-Средиземноморски“ (ОЕМ); Товарен железопътен коридор № 10 – Алпийско/Западно-Балкански (ТЖК 10); Платформа на железопътните инфраструктурни управители в Европа (PRIME); „Асоциация Коридор 10 Плюс“.

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

1. ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ НА ДП НКЖИ

1.1 ОСНОВНИ ПРИОРИТЕТИ

- ✓ 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.
- ✓ Подобряване и създаване на нови връзки с товародателите посредством Товарен железопътен коридор № 7 „Ориент/Източно-Средиземноморски“ и Товарен железопътен коридор № 10 – Алпийско/Западно-Балкански (ТЖК 10).
- ✓ 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.

1.2 ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ

В средносрочен план целите и приоритетите на ДП НКЖИ са обосновани от **трите основни принципа**, заложи в **Европа 2020: Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж**, а именно:

- **Устойчивост**, която е развита в направления: устойчивост на поддръжката; устойчивост на планираните етапи до постигане на изискванията на техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС); финансова устойчивост.
- **Безопасност и екология**, която е развита в направления: намаляване на газовите емисии, чрез електрификация и/или обновяване на контактна мрежа; модернизация на тяговите подстанции (ТПС); намаляване броя на инцидентите по вина на Управителя на жп инфраструктура, чрез модернизация на осигурителните системи, въвеждане на контролни точки и система за управление на влаковата работа (СУВР).
- **Ефективност**, която е развита в посока въвеждане на интелигентни транспортни системи за управление движението на влаковете – Система за контрол, визуализация и събиране на данни (SCADA), Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация) (ETCS), Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации) (GSM-R) и др., които ще доведат до намаляване на разходите за експлоатация и поддръжка, увеличение на капацитета и постигане на достъпна среда за хора в неравностойно положение.

В контекста на определените принципи и основни приоритети са определени следните цели, които Управителя на инфраструктурата се стреми да реализира:

- ✓ Постигане на конкурентни и проектни скорости за развитие на бизнес ориентирани трасета.
- ✓ Осигуряване на безопасен и сигурен железопътен транспорт, чрез въвеждане на нови интелигентни системи.
- ✓ Съхранение на активите, предоставени от държавата за управление от ДП НКЖИ, чрез осигуряване на адекватна поддръжка в съответствие със състоянието на активите.
- ✓ Намаляване на загубите от инциденти, чрез намаляване на техния брой по вина на Управителя на жп инфраструктура и намаляване на времето за отстраняване на последиците.
- ✓ Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура.
- ✓ Развитие на железопътната инфраструктура и обновяване 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 Европейските структурни инвестиционни фондове (ЕСИФ).
- ✓ Подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

Посочените цели са съобразени с **Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.**, където са потвърдени стратегическите цели на политиката в транспортния сектор:

- ✓ Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор.
- ✓ Подобряване на транспортната свързаност и достъпност – вътрешна и външна.
- ✓ Ограничаване на отрицателните ефекти от развитието на транспортния сектор.

1.3 ЦЕЛИ, СВЪРЗАНИ С УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ

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

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

1.4 ТЕХНОЛОГИЧНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Изооставането на железопътния транспорт в Република България в технологично и техническо отношение води до трудности при сравняване на основните му характеристики, тенденции за развитие и определяне на пазарната политика в страната със съпоставими

международни организации. Съществуващото ниво на технологиите и техническа съоръженост в ДП НКЖИ не дава възможност за амбициозни промени в средносрочен план.

В по-дългосрочен план ДП НКЖИ ще се стреми:

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

В изпълнение на технологичните и техническите си цели, ДП НКЖИ набляга на развитието и обновяването 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 прелазни 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 реперизиране 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 Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS).
- ✓ Внедряване на електронен архив за управление, индексирание и съхранение на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС.

1.5 ТЪРГОВСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Търговските цели пред ДП НКЖИ са:

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

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

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

1.6 ФИНАНСОВИ ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПИ

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

Финансовите цели:

- ✓ Намаляване на загубата от дейността чрез балансиране на салдото на Управителя.
- ✓ Намаляване периода за събиране на вземанията.
- ✓ Намаляване на текущите вземания от клиенти и доставчици.
- ✓ Намаляване на текущите задължения към доставчици, клиенти и персонал.
- ✓ Увеличаване на производителността на труда.
- ✓ Усъвършенстване на планирането на финансовите средства – прозрачност и по-добро финансово управление.

- ✓ Изваждане на неоперативни дълготрайни материални активи (ДМА) – публична собственост от баланса на ДП НКЖИ.

Задачи:

- ✓ Постигане на заложените в годишните Бизнес-планове на Управителя на инфраструктурата показатели за финансов резултат – ежемесечен контрол.
- ✓ Оптимизация на управлението на собствеността с цел увеличение на приходите.
- ✓ Превръщане на неоперативните активи в парични средства.
- ✓ Осигуряване и ефективно усвояване на заявените средства за възстановяване и поддържане на техническите параметри на железопътната инфраструктура.
- ✓ Оптимизиране на разходите – 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.
- ✓ 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.

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

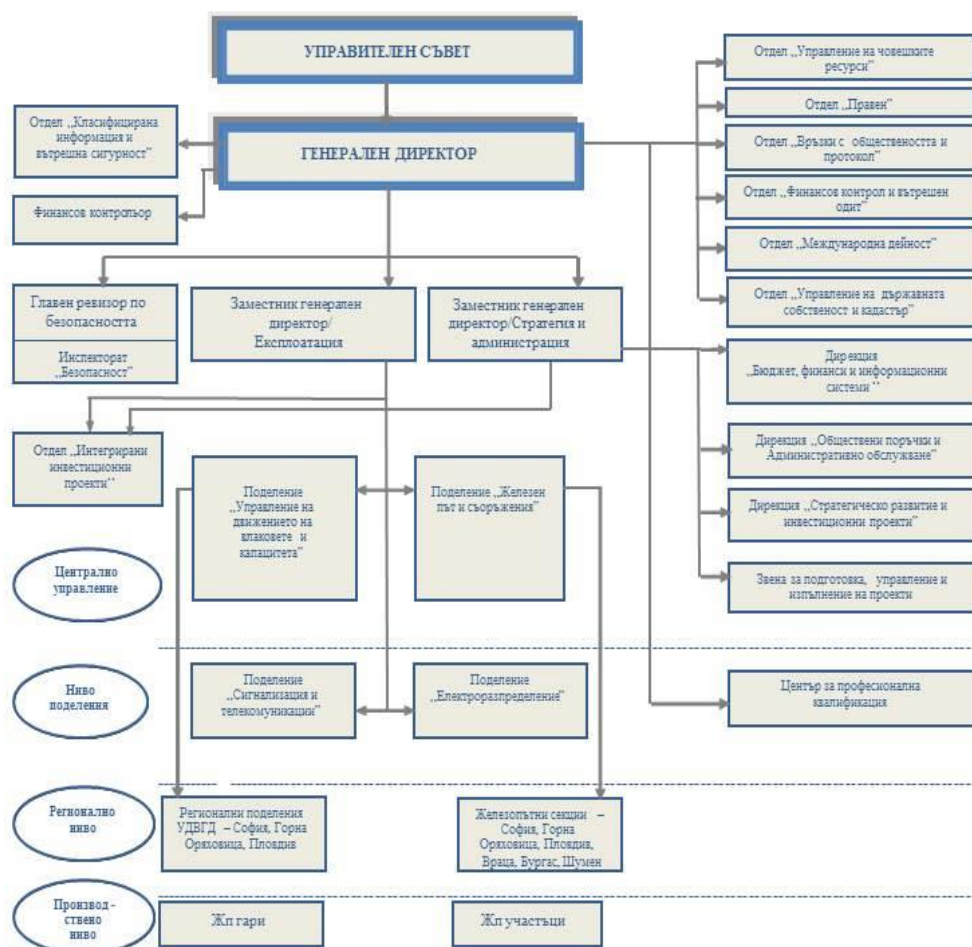
- ✓ Построени нови участъци от железопътни линии (км).
- ✓ Рехабилитирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа).
- ✓ Електрифицирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа).
- ✓ Удвоени железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа).
- ✓ Железопътни линии, осигурени с нови системи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

- ✓ Спестено време от железопътния транспорт (времетрайване и обем товари/брой пътници).
- ✓ Брой новопостроени мостове и тунели.
- ✓ Преоборудване на тунели, с дължина по-голяма от 500 метра, съгласно европейските изисквания за безопасност (километри, % от съществуващите).
- ✓ Повишаване скоростите на движение по жп мрежата в ремонтираните участъци (км/ч).

2. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

2.1 ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА ДП НКЖИ

Фигура № 1



Структурни и организационни промени през 2018 г.:

На централно ниво

В сила от 16.01.2018 г. с промяна в Правилника за устройството и дейността на ДП НКЖИ и решение на Управителния съвет/Протокол №24-10/17 от 06.10.2017 г. е извършена промяна в наименованието и функциите на отдел „Изпълнение на програми с национално финансиране“ (ИПНФ). С цел координация и оптимизиране на дейностите по планиране и подготовка за изпълнение на проекти, финансирани със средства от ЕС, собствени средства или от държавния бюджет и за да бъде повишен ефекта на управление, в състава на отдела преминава Звено за подготовка, управление и изпълнение на проекти (ЗПУИП) „Гарови комплекси и терминали“, като отделът се преименува в отдел „Интегрирани инвестиционни проекти“ (ИИП).

На регионално ниво

Извършено е вътрешно реструктуриране на участъци, подучастъци, райони и подрайони в регионалните структури на подделения „Сигнализация и телекомуникации“ (СИТ) и „Електроразпределение“ (ЕРП) и железопътните секции.

2.2 ПЕРСОНАЛ И ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ

Персонал

Към 31.10.2018 г. числеността на персонала по щатно разписание е, както следва:

Таблица № 1

№ по ред	Численост по разписание на длъжностите	
	период	брой
1	31.12.2017 г.	11 778
1,1	Основно щатно	11 502
1,2	Допълнително щатно	238
1,3	Временно щатно	38
2	31.10.2018 г.	11 725
2,1	Основно щатно	11 394
2,2	Допълнително щатно	238
2,3	Временно щатно	93
3	Намаление	53
4	Намаление в %	0,45%

Наблюдава се намаление на общата численост по разписание на длъжностите с 53 бр., което е предимно от намаление на персонала по основно разписание в поделения „Управление движение на влаковете и гаровата дейност“ (от пресъоръжаване на прелези) и извършени структурни и организационни промени в поделение „Сигнализация и телекомуникации“.

През 2019 г. предстои одобряване на Програма за организационни и инвестиционни мероприятия, съобразно заложеното в бюджетната прогноза за 2019-2021 г.

Планирането на персонала за 2019 г. е в зависимост от мероприятията заложи в програмата, като закриване на експлоатационни пунктове (гари и постове), пресъоръжаване на прелези с автоматични прелезни устройства, изграждане на система за контрол, визуализация и събиране на данни (SCADA), изпълнение на проекти, оптимизиране на персонал в резултат на въвеждане на нови технологии, съвместяване на дейности и др.

Политика на доходите

2018 година

В изпълнение политиката за повишаване на доходите, през 2018 г. е извършено следното:

- ✓ На основание Постановление на Министерски съвет, в сила от 01.01.2018 г. е определена минимална работна заплата за страната в размер на 510 лв. В съответствие с договорения механизъм в Колективния трудов договор (КТД) 2016 г. това доведе до увеличение от 10% на основните заплати на работещите в предприятието.
- ✓ За десетте месеца на 2018 г. средната брутна работна заплата в ДП НКЖИ е 1 026 лв., като спрямо същия период на 2017 г. е отчетен ръст от 13,2%. Средната брутна заплата за компанията без дирекция „Стратегическо развитие и инфраструктурни проекти“ (СРИП) и „Звена за подготовка, управление и изпълнение на проекти“ към 31.10.2018 г. е 1 014 лв. спрямо 893 лв. към 31.10.2017 г. Достигнатият ръст е от 13,3%.
- ✓ В изпълнение на Решение на Централния съвет на страните (ЦСС) по КТД, в сила от 01.06.2018 г. се въведе заплащане на допълнително трудово възнаграждение за

ключови работни места за част от експлоатационния персонал (до 25%), като за целта са утвърдени конкретни методики с определени параметри и лимити за финансови средства и персонал по подразделения. Допълнителното възнаграждение ще се изплаща наведнъж на шест месечен период от време.

2019 година

Политиката за доходите е разработена съобразно средносрочната бюджетна прогноза за 2019-2021 г., съгласно която минималната работна заплата за страната през 2019 г. е определена в размер от 560 лв. В съответствие с договорения механизъм в чл. 19 от КТД 2018 г., нарастването на средната заплата от 510 лв. на 560 лв. ще доведе до увеличение от 9% на основните заплати на работещите в предприятието. Средствата, представляващи разлика от предвиденото увеличение на минималната заплата за страната от 0,8%, ще бъдат преразпределени под формата на бонуси. През 2019 г. ще продължи изплащането на допълнителното възнаграждение за ключови работни места в рамките на определените лимити.

2.3 ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ

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

За професионалното обучение на работниците и служителите на ДП НКЖИ ежегодно се изготвя **Програма за провеждане на курсове за професионално обучение в Центъра за професионална квалификация**. По Програмата за 2018 г. към 30.09.2018 г. са обучени 3 918 бр. работници и служители, както следва:

- | | |
|--|------------|
| – за придобиване на правоспособност | - 318 бр.; |
| – за придобиване на професионална квалификация | - 103 бр.; |
| – за преквалификация | - 74 бр.; |
| – за разширяване на професионалната квалификация | - 189 бр. |

Краткосрочно периодично обучение на работното място по силата на нормативни документи са преминали 3 234 бр. От преминалите професионално обучение 103 бр. работници/служители са преназначени на длъжности, съответстващи на новата квалификация или правоспособност.

Като част от мерките за насърчаване на заетостта и преодоляване на кадровия дефицит предприятието е разписало договори за сътрудничество през 2018 г. с няколко висши училища в Република България (Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, Технически университет – София, Университет за национално и световно стопанство, Минно-геоложки университет „Св. Иван Рилски“), както и с професионални гимназии по жп транспорт в страната („Никола Корчев” – гр.София; „Христо Смирненски” – гр. Карлово и „Никола Йонков Вапцаров” – гр. Горна Оряховица).

За осигуряване на кадри с професионално образование:

- ✓ Проведени са производствени практики на 46 бр. ученика и студенти.
- ✓ По Стипендиантските програми са сключени 10 бр. договори с ученици и 4 бр. със студенти, обучаващи се по специалности, свързани с дейността на компанията.
- ✓ По проект „Студентски и ученически практики” е проведено практическо обучение в реална работна среда на 7 бр. ученика и 2 бр. студенти.

Компанията взе участие в следните форуми, конференции и семинари:

- „Национални дни на кариерата – Добра кариера, Добър живот 2018г.” в гр. София, гр. Пловдив, гр. Русе и гр. Габрово.
- Дни на кариерата във ВТУ „Т. Каблешков“.
- Дни на специалностите, организирани във ВТУ „Т. Каблешков“.
- Участие в конференции, организирани от Българска асоциация за управление на хора на тема: „HR: Предизвикателства, възможности и мотиватори“; „Новият HR: нова среда, нови възможности“.
- Участие в HR конференция „Правни и психологически решения за справяне с проблемни служители“.

На база заявки от поделенията за 2019 г. предстои изготвяне на годишна Програма за професионалното обучение на персонала в ДП НКЖИ. Приоритетно ще бъде обучението за придобиване на квалификация и правоспособност за ключовите експлоатационни длъжности в ДП НКЖИ, за които компанията изпитва сериозен недостиг, както и задължителните периодични обучения по силата на нормативни документи. Предстои разширяване параметрите на Стипендиантската програма за студенти в частта – целева група.

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

Таблица № 2

№ по ред	Вид мярка	Срок за реализиране	Необходими средства	Ефект
1	2	3	4	5
І. Мерки в средносрочен план				
1	Провеждане на събрание на пълномощниците (общо събрание) на ДП НКЖИ	Ноември - Декември 2018 г.	За логистика	Приемане на план-сметка за социалните разходи
2	Изготвяне на програма за организационни и инвестиционни мероприятия за 2019 г.	Ноември 2018 г.	Съобразно заложените мероприятия	Оптимизиране на персонал
3	Годишно атестиране на персонала	В периода 05 ноември - 17 декември 2018 г.	За атестационни бонуси (около 300 000 лв.) и за обучение	Стимулиране за получените отлична оценка и идентифициране нуждите от обучение
4	Изготвяне разписания на длъжностите за 2019 г.	Декември 2018 г. -Януари 2019 г.	Бюджети на поделенията	Осигуряване на необходимия човешки капитал за изпълнение целите на предприятието.
5	Идентифициране и планиране необходимостта от професионално обучение. Изготвяне годишна програма за обучение 2019 г.	Ноември - Декември 2018 г.	Финансова сметка и бюджети на поделенията	Повишаване квалификацията на персонала; намаляване на свободните работни места и осигуряване на ресурс за ключовите позиции
6	Сключване на договори за сътрудничество с висшите училища и професионални гимназии	Януари 2019 г.	Не са необходими финансови средства	Осигуряване на кадрови капацитет
ІІ. Мерки в годишен план				
1	Изпълнение ангажиментите на работодателя по КТД 2018 г.	Януари -Юни 2019 г.	За увеличение на заплатите	Повишаване доходите на персонала
2	Сключване на Колективен трудов договор 2019 г.	Март - Май 2019 г.		Сключване на КТД 2019
3	Изпълнение на програми свързани с управление и развитие на ЧР: стратегията за ЧР; годишна програма за обучение; за организационни и инвестиционни мероприятия и др.	Януари - Декември 2019 г.	Необходим е финансов ресурс	Ефективно управление на ЧР
4	Изготвяне на годишен Справочник по управление на ЧР, съдържащ сравнителна информация по поделения за дейностите по ЧР (структурата и профил на персонала, възнаграждения, извънреден труд, обучение)	Март 2019 г.	Не са необходими финансови средства	За нуждите на управленски анализ и вземане на решения за управление и развитие на ЧР

3. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА ДП НКЖИ

Производствен капацитет

ДП НКЖИ в качеството си на управител на железопътната инфраструктура на Република България предоставя използването ѝ от лицензирани железопътни предприятия при равнопоставени условия.

Производственият капацитет на железопътната мрежа е сравнително постоянна величина. Средната използваемост на капацитета в последните години непрекъснато намалява. Повишено запълване на капацитета се достига в определени железопътни участъци и линии поради извършване на ремонти на железния път и съоръженията.

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

3.1 УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА

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

План за дейността на поделение УДВК през 2019 г.:

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

Прогнозните приходи са изчислени съгласно **Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от Управителя на железопътната инфраструктура**, приета с ПМС № 92/2012 г. и допълнена с ПМС № 66/2014 г. Направените разчети са на база заявени влакове от превозвачите и разработения График за движение на влаковете (ГДВ) за 2019 г.

Очакваните произведена работа и приходи от инфраструктурни такси от ГДВ за 2019 г., са както следва:

- **Произведена работа по железопътната инфраструктура** – около **29 752 616** влаккилометри и около **13 043 305 085** брутотонкилометри в т.ч.:
 - от пътнически превози – **21 096 349** влаккилометри и **4 472 425 670** брутотонкилометри;
 - от товарни превози – **7 740 277** влаккилометри и **8 475 494 330** брутотонкилометри;
 - от изолирани локомотиви – **915 990** влаккилометри и **95 385 085** брутотонкилометри.
- **Приходи от такса преминаване и такса за заявен и неизползван капацитет** – около **57 000 000 лв.**, в т.ч.:
 - приходи от пътнически превози – **27 911 397 лв.**;
 - приходи от товарни превози – **28 026 325 лв.**;

- приходи от изолирани локомотиви – **1 062 278 лв.**
- **Очаквани приходи от предоставяни услуги от поделение УДВК – около 3 943 300 лв., както следва:**
 - Диспечерска заповед за назначаване на возила и влакове – **120 000 лв.;**
 - Изготвяне и корекция на инструкция – **3 300 лв.;**
 - Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет – **1 800 000 лв.;**
 - Извършване на маневрена дейност в района на гарите – **8 000 лв.;**
 - Разработване на „прозорци“ извън нуждите на жп инфраструктура – **100 000 лв.;**
 - Измерване на вагони на вагонни везни – **757 000 лв.;**
 - Почистване и дезинфекция на вагони – **820 000 лв.;**
 - Приходи от продажба на билети – **335 000 лв.;**
 - Приходи от гариране на возила на коловози на ДП НКЖИ – не би могло да се направи надеждна прогноза за обемите на услугата за 2019 г. и в следствие приходите от нея.
- Разработване ГДВ за движението на влаковете за периода 2019/2020 г. с разпределение на капацитета на мрежата при наличието на повече от един превозвач при спазване Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ).
- Изчисляване на инфраструктурните такси и отчитане реализирането на заявления от превозвачите капацитет.
- Продължаване денонощното управление движението на влаковете, приемане и обработване на заявките и осигуряване на достъп до железопътната инфраструктура.
- Подобряване условията за работа на персонала по управление на движението в гарите и прелезите: ръководители движение, постови стрелочници и прелезопазачи.
- Актуализиране на основните нормативни документи по безопасността на превозите с цел привеждането им в съответствие със структурата в железопътния транспорт, хармонизирането им с европейското законодателство и изискванията за оперативна съвместимост. Координация на дейностите извършвани от гаровия персонал с останалите поделения на ДП НКЖИ и превозвачите при извършване на строителни, ремонтни и профилактични дейности с цел провеждане на превозния процес при пълна безопасност. Разработване на нови технологии за организацията на работата в гарите и управление на движението на влаковете след приключване на извършващите се модернизации на жп инфраструктурата.
- С цел елиминиране на субективния фактор при осигуряване движението на влаковете, издигане на по-високо ниво работата на гаровия персонал, увеличаване на пропускателната способност и подобряване безопасността на движението е необходимо внедряването на съвременна осигурителна техника при спазването на следните приоритети:
 - модернизиране на железопътна линия от София до Септември и осигурителната техника в гарите Своге и Бов. Изграждане на диспечерска централизация от Скуtare до Бургас, като част от гарите в участъка ще бъдат оборудвани с нови осигурителни техники – маршрутно-компютърни централизации;

- проектиране и изграждане на диспечерски центрове за управление влаковото движение, които да осигуряват диспечерско регулиране и контрол на движението на влаковете по жп линии и възлови гари чрез микропроцесорни (компютърни) системи за управление;
 - новоизграждащите се системи осигурителна техника в експлоатационните пунктове трябва напълно автоматизирано да управляват, регулират и контролират движението на влаковете, като се предвиди и да позволяват гарите, в участъка в който се изграждат, да може да се предават на местно управление. Системите за осигурителна техника, с които управлението на движението на влаковете и маневрената дейност се осъществява чрез въвеждане на отделни команди от оператор (ръководител движение) за всяко едно отваряне на разрешаващ сигнал, не са ефективни в достатъчна степен от гледна точка на съвременните системи за управление на движението на влаковете;
 - изграждане на нови и усъвършенстване на съществуващи системи за осигурителна техника за междугарие и телекомуникации, приоритетно по протежението на жп магистралите и жп линии I-ва категория, както и пристъпване към внедряване на ETCS и последващо изграждане на ERTMS с цел постигане на съвместимост с жп администрации на страните от ЕС;
 - изграждане и внедряване на компютърни телекомуникационни системи за връзка между гарите, влаковите диспечери и енергодиспечери. Създаване на национална система за предаване на информация и координация на транспортните процеси и други, чрез използване на оптична преносна среда;
 - изграждане на системи за запис на електронен носител на всички служебни разговори, които провежда експлоатационният персонал при осигуряване движението на влаковете и извършването на маневрената дейност;
 - интензивно пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери в прелези с автоматични прелезни устройства. С елиминирането на субективния фактор при управлението на прелезите се повишават многократно сигурността и безопасността на превозите, както и се намалява времето, през което същите са затворени за преминаване на жп возила;
 - изграждане на система от устройства за динамично следене на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав, т.е. check point, разположени по цялата жп мрежа. Чрез тях в много по-голяма степен ще се гарантира безопасността на превозите и ще се предотврати разрушаването на инфраструктурата, която поддържа и управлява ДП НКЖИ;
 - проектиране, разработване и внедряване на СУВР в ДП НКЖИ.
- Ремонт и модернизация на сградния фонд – гари и спирки съобразно съвременните функционални и санитарно-хигиенни изисквания.

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

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

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

- През 2019 г. поделение УДВК ще продължи да повишава ефективността на персонала чрез промяна на организацията на работа чрез:
 - закриване на гари за службата по движението за част от денонощието, като в следствие на това да бъде реализирана икономия от работно време, съизмерима с тази от настоящата година в размер на 155 000 часа, което съответства на около 140 щата постови стрелочници, както и съответната икономия от разлика в часова ставка за нощен труд на ръководители движение;
 - промяна в организацията на работа в гари без постови стрелочници;
 - управление на две гари от един началник гара.

3.2 Дейности по поддържане и ремонт на железния път

Основна задача на поделение „Железен път и съоръжения“ (ЖПС) е да планира, организира, управлява и извършва дейностите по поддържане и ремонт на железния път и железопътните съоръжения (стрелки, тунели, мостове, прелези, подпорни стени, водоотводни съоръжения, откоси и др.) в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт. Състоянието на железния път е определящо за скоростите в ГДВ, сигурността на превозите и резултатите от реализацията на Бизнес плана на Управителя на инфраструктурата.

Основни параметри на железопътната мрежа на ДП НКЖИ

- **Обща разгъната дължина (ОРД) на железопътната мрежа – 6 458 км**, от които с нормално междурелсие 1 435 мм са 6 305 км (97,6% от ОРД), в т.ч.:
 - дължина на открит железен път с нормално междурелсие – 3 905 км (60,5% от ОРД);
 - двойни жп линии с нормално междурелсие – 990 км.
- **теснопътни жп линии (760 мм) – 125 км;**
- **дължина на гарови коловози – 1 438 км, в т.ч.:**
 - с междурелсие 1435 мм – 1 410 км;
 - с междурелсие 760 мм – 13 км;
 - с междурелсие 1520 мм – 15 км.
- **ЖП стрелки – 6 300 бр.;**
- **ЖП прелези – 757 бр.;**
- **ЖП мостове – 995 бр., с обща дължина 43,1 км, в т.ч.:**
 - със стоманена конструкция – 239 бр., с обща дължина 11,5 км;
 - със стоманобетонна конструкция – 707 бр., с обща дължина 29,7 км;
 - с друга конструкция – 49 бр. с обща дължина 1,9 км.
- **ЖП тунели – 186 бр., с обща дължина 47,9 км;**
- **Безнаставов релсов път – с обща разгъната дължина 2 025 км (или 31,4% от ОРД).**

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

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

За своевременното откриване, оценяване и вземане на бързи решения за преодоляване на възникналите проблеми по безопасността, в Поделение ЖПС действат системите за

обективен и субективен контрол върху състоянието на пътя и съоръженията, изградени в съответствие със съществуващите на настоящия етап възможности.

Оценка на техническото състояние на железния път

Оценката на техническото състояние на железния път се извършва чрез обективен (измерване с технически средства) и субективен (визуален) контрол.

Обективен контрол

Оценка на геометричните параметри и общото техническо състояние на железния път

През 2017 г. с Договор № 5843/17.08.2017 г. е стартирано измерване на геометричните параметри на железния път в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория, съгласно изискванията на нормативната уредба. През м. април 2018 г. стартира второто измерване на главните железопътни линии, което завърши в края на м. август 2018 г. Резултатите от измерването показват запазване на тенденцията за преобладаващо добро техническо състояние на железния път (приблизително 61%), а като цяло 51% от измерения железен път е с подобро техническо състояние.

През 2018 г. с Договор № 6244/01.10.2018 г. е стартирано ново измерване на геометричните параметри на железния път в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория, съгласно изискванията на нормативната уредба. Първото измерване на жп мрежата завърши в средата на м. декември 2018 г., като резултатите от измерването показват подобро техническо състояние на железния път.

Оценка на геометричните параметри и общото техническо състояние на железопътните стрелки

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

Обективен контрол на релсите

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

Системата за обективен контрол чрез дефектоскопия се основава на изградените във всяка железопътна секция звена за извършване на безразрушителен контрол. Съставът на звеното включва минимум двама правоспособни дефектоскописти, като съставът на групата може да се променя на основание на решение на директора на железопътната секция. В системата на ДП НКЖИ общият брой на дефектоскопистите е 38 души. Техническото оборудване за осъществяване на безразрушителен контрол включва общо 23 дефектоскопа, от които: „РДМ 2” – 6 бр., „РДМ 22” – 5 бр., „РДМ 33” – 2 бр., „РДМ 3” – 1 бр. и „РДМ 1-М1” – 9 бр.

Наличната дефектоскопна апаратура позволява в железопътните стрелки да бъдат контролирани само някои от техните елементи – раменните, междинни релси и част от езика. От 2008 г. е разработена и внедрена методика и система за оценка на дефектността в преходното сечение на езиците на стрелката, където дефектите възникват най-често.

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

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

Субективен контрол

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

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

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

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

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

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

Към края на м. септември 2018 г. със субективен контрол в мрежата са ангажирани 768 кантонери и 40 кантонер/охранители на слаби места, което не позволява да се постигне необходимото ниво на контрол.

Оценка на техническото състояние на жп съоръженията

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

Забавеното във времето възстановяване на антикорозионното покритие при стоманените мостове се откроява като основен проблем. Общата квадратура на антикорозионните покрития на тези мостове в мрежата е около 240 500 м². Дълготрайността на прилаганите сега покрития против корозия варира в порядъка средно на 5÷15 години, т.е. за осигуряване на нормален междуремонтен цикъл на всички експлоатирани в Мрежата конструкции ежегодно би трябвало да се обновяват около 16 000 м². Въпреки че стоманобетоновите и бетоните мостове са по-късно построени, проблемите от техническо естество при тях са съизмерими с тези на стоманените.

Проблемите при тунелите основно са свързани с носимоспособността на тунелните облицовки, липсата на стационарно осветление, изкуствена вентилация и пожарообезопасяване.

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

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

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

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

План за дейността на Поделение ЖПС през 2019 г.

Финансовата рамка за **2019 г.** на Поделение „Железен път и съоръжения“ е разработена на основа Капиталов трансфер в общ размер на **36 866 хил. лв.**, в това число: Проект № 3 на стойност **12 706 хил. лв.**, Проект № 7 на стойност **9 136 хил. лв.**, Проект № 8 на стойност **413 хил. лв.** и Проект № 11.1 на стойност **14 611 хил. лв.**

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

Исходните условия, на които се основава планирането на средствата през 2019 г., са:

- отчитане с приоритет на необходимостите от ремонт по следните приоритетни направления:
 - Калотина запад – София – Септември;
 - София – Мездра – Горна Оряховица – Варна;
 - Илиянци – Карлово – Тулово – Дъбово – Зимница – Карнобат – Синдел – Варна фериботна;
 - Пловдив – Михайлово;
 - София – Владая – Радомир – Кулата;
 - Русе – Горна Оряховица – Дъбово – Димитровград – Подкова;
 - Мездра – Видин;
 - Русе – Каспичан;
- максимално използване на собствената тежка пътна механизация за механизирано текущо поддържане и ремонтна дейност;
- полагане и неутрализация на безнаставов релсов път;
- осигуряване на устойчиви скоростни условия за ГДВ 2018/2019 г.;

- стабилизиране на релсо-траверсовата скара, в отсечките, където нейното състояние е оценено като критично;
- активни усилия за ограничаване на възможния минимум на броя на съществуващите временни и постоянни ограничения на скоростта;
- възстановяване и достигане на проектни скорости.

Очакван ефект

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

- завишаване на скоростта на движение в 5 междугария с обща дължина 43,211 км;
- премахване на съществуващи постоянни намаления на скоростта в междугария с изпълнен ремонт;
- укрепващ ремонт на текущ път и гарови коловози за задържане на достигнатите скорости – 2 500 км;
- укрепващ ремонт на железопътни стрелки – 1 300 броя;
- стабилизиране на земното платно в подновените участъци;
- гарантиране на устойчив ГДВ 2018/2019 г.;
- гарантиране на устойчива работа на кариера „Карлуково” и цеха за направа на дълги релси в гр. Шумен;
- качествено подобряване състоянието на прелезните настилки;
- ефективно използване на работната сила, пряко ангажирана с поддържане на железния път и съоръженията;
- подобряване нивото на транспортната съоръженост на железопътните участъци;
- намаляване на ръчния тежък физически и непривлекателен труд, чрез доставката на лека механизация.

С осигурените средства за ремонт и поддържане на железния път и съоръженията през 2019 г., ще се обезпечи максимално възможното количество железопътни материали в т.ч. доставка на дървени траверси (различни видове), доставка на стоманобетонени траверси, скрепителни и свързочни материали, консумативи за алуминотермитни заварки, стрелки и стрелкови части, гориво-смазочни материали и създаване на добри условия за поддържане на горното строене на железния път и съоръженията към него.

Проблеми и рискове

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

- **Задълбочаване на процесите на влошаване на техническото състояние на железния път по главните железопътни линии в мрежата (отнася се за немодернизирани и рехабилитирани железопътни линии) поради нарушени междуремонтни цикли през последните 15-20 години.** Трайното решаване на проблема е пряко свързано с реализирането на големите инфраструктурни проекти и средносрочната програма на Управителя на инфраструктурата. Към момента дължината на отсечките с нарушени междуремонтни цикли е над 1 700 км.
- **Задълбочаване на процесите на влошаване на техническото състояние на съоръженията.** Просрочените ремонти са предпоставка за поява на различни видове откази (повреди и неизправности), които намаляват носимоспособността и

устойчивостта на съоръженията или техните елементи и водят до отклонения от изискванията на нормативните документи по отношение на натоварванията от подвижен товар и строителните габарити.

- **Недостиг на квалифицирани специалисти и изпълнителски персонал.** Все по-осезаем става дефицитът от квалифициран и мотивиран инженерно-технически персонал и квалифицирана специализирана работна сила. Проблемът се задълбочи след стартирането на големи инфраструктурни проекти и обекти с национално значение. Тежкият непривлекателен труд и липсата на квалифицирани специалисти следва да бъде заменен от достатъчно тежка и лека специализирана механизация за поддържане на железния път и съоръженията към него.
- **Недостатъчна механо-енерго и транспортна осигуреност.** Техническото състояние на железопътната мрежа е в пряка зависимост от състоянието на тежката пътна механизация на Поделение „Железен път и съоръжения“.
- **Хроничен недостиг на железопътни материали за осигуряване на нормално поддържане.** Недостигът на финансови средства за поддържане през последните години и наложилото се свиване на количеството на доставяните материали за поддържане на железния път и съоръженията влияят върху качеството на предоставяната услуга, а в последствие изискват по-големи финансови средства за възстановяване параметрите на железопътната инфраструктура.

3.3 Дейности по СИГНАЛИЗАЦИЯТА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЯТА

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

Основната дейност на Поделение СИТ е насочена към поддържането, модернизацията на съществуващи и строителството на нови устройства и системи на осигурителната техника (ОТ), телекомуникациите (ТК) и електроснабдяването (ЕС).

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

Състояние на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването.

Осигурителна техника

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

Действащите в момента общо 298 железопътни гари и 17 разделни поста са съоръжени със следните средства на осигурителната техника: Маршрутно-компютърни централизации, Релейни централизации с микрокомпютърна визуализация (ЕЦМ-МКВ), Маршрутно релейни централизации (МРЦ), Електромеханични централизации, Релейни уредби с ключови зависимости (РУКЗ) и постоянни пултове (ПУ) за управление на входни светофори/семафори.

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

От всички 757 бр. железопътни прелези, 519 бр. са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза, както следва:

- автоматични прелезни устройства с бариери – 133 бр.;
- автоматични прелезни устройства със сигнализация – 265 бр.;
- електрически бариери в район на гара – 121 бр.

На 306 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 Оризово – 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 гарите Пловдив разпределителна (изток), Тракия и Филипово е съоръжен с ETCS ниво 1 – версия 1.2.0/1999 г. ALTRACS BDZ. Участъците Септември – Пловдив и Крумово – Свиленград са съоръжени със система ERTMS (ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice).

Действието на JZG 703 е прекъснато в междугарието Подуяне-Искър (за една година).

В процес на въвеждане в експлоатация съгласно изискванията на Наредба № 57 е участъкът Дунав мост 2 (Видин) – Видин пътническа – 16,314 км. ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d, като полевото оборудване е изградено.

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

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

- Релейна полуавтоматична блокировка, с която са съоръжени около 50% от жп мрежата.
- Автоблокировка с проходни сигнали.
- Автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси.

В гара Калотина запад 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. Подаваните данни са от информационен характер.

Въведени в експлоатация са 7 броя детектори за горещи букси от система тип „Phoenix MB” на Signal & Sistem Technik GmbH (Пловдив – Свиленград – Турска/Гръцка граница).

Въведени в експлоатация са 2 броя двупътни системи „Check Point” за контрол на загрети букси, за дерайлирани колооси и динамична везна (Септември – Пловдив), като системата в междугарието Септември – Тодор Каблешков е съоръжена и със система за следене на товари и габарита на подвижния състав.

Телекомуникации

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

Медният съобщителен кабел и преносната среда (телекомуникационна кабелна мрежа) постепенно се подменят с оптични кабели, които са близо 1190 км, или около 50% от необходимото покритие на жп линии. Така не само ще се гарантира безопасност за работа на осигурителните системи, но и ще се намалят кражбите на меден кабел, респективно разходите за подмяна и рисковете от спиране на движението, поради липса на осигурена преносна среда. Все още по второстепенни участъци от жп линиите има въздушни телефонно-телеграфни линии с крайно ограничен капацитет.

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

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

ДП НКЖИ има изградени специализирани влакови радио-диспечерски и маневрени връзки. Диспечерските аналогови радиовръзки работят в честотен диапазон 450 MHz и са предназначени и устроени основно само за връзка на локомотивните машинисти със съответните влакови диспечери и дежурни ръководители движение в даден участък. Освен разходите за поддръжка и експлоатация, за работата им е необходимо ежегодно заплащане на лицензионни такси за използван радио-честотен спектър. Маневрените радиовръзки, работещи в честотен диапазон 150 MHz са предназначени за осигуряване маневрената дейност в района на гарите.

По железопътната линия София – Свиленград е изградена система за цифрови радиовръзки по стандарт GSM-R, в съответствие с изискванията на европейските коридори. От м.септември 2018 г. е в сила четиригодишен договор „Споразумение за ниво на обслужване (SLA – Service Level Agreement) – предоставяне на техническа помощ при осъществяване на експлоатационната поддръжка на цифрова мобилна радио комуникационна мрежа GSM-R в жп участъка София – Пловдив – Свиленград“.

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

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

Електроснабдяване и енергиен контрол

Предмет на дейност „Електроснабдяване и енергиен контрол“ е поддръжка, ремонт и ново строителство на съоръженията за електроснабдяване, които осигуряват електрозахранване на системите за сигнализация и телекомуникации пряко влияещи на безопасността на движение на влаковете. В обхвата на системата е отопление на железопътни стрелки, пилонно и перонно осветление, осветление на работни площадки, електроснабдяване на приемни здания и технически сгради, и електроснабдяване на площи, сгради и помещения, отдадени под наем, в т.ч. вътрешни сградни инсталации и т.н.

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

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

При електросъоръженията е достигнато критично състояние, с ниски технически параметри, с нисък коефициент на полезно действие, което води до голям разход на електроенергия за управление на системата. Преобладаващото оборудване за електроснабдяване, експлоатирано в момента е морално и физически остаряло, с изтекъл експлоатационен ресурс и с повишени загуби на електрическа енергия.

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

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

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

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

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

Проблеми:

- *Голям дял морално и физически остарели съоръжения на ОТ, ТК и ЕС.* Експлоатационните параметри на тези съоръжения са причина за честите им повреди, което води до нарушения в графика за движение на влаковете и влошаване като цяло предоставяните от Поделението услуги.
- *Липса на резервни части за старата и амортизирана апаратура на ОТ, ТК и ЕС.* Липсата на резервни части и материали допринася за некачественото извършване на профилактиката на тези съоръжения, което води до чести прекъсвания в работата им и нарушаване на качеството и надеждността на предлаганите от Поделението услуги.

- **Кражби и унищожаване на кабели и апаратура на ОТ, ТК и ЕС.** Посегателствата на съоръжения водят до застрашаване на сигурността на влаковото движение и маневрената дейност и представляват сериозна заплаха за живота на пътниците. ДП НКЖИ ежегодно плаща големи суми за възстановяване на този вид щети.
- **Текучество на кадри.** Неконкурентните заплати и непривлекателните условия на труд водят до текучество на кадри. Най-голям дял от трайно незаетите длъжности е в експлоатационните звена. Установилата се тенденция в последните години за овакантяване на длъжностите, създава сериозни проблеми за нормална експлоатационна работа. Предвид кадровия недостиг трудно се изпълняват план-графиците, инструкциите и нормативите за железопътния транспорт, както и допълнително възникнали задачи от посегателства и аварии.

План на дейността на поделение СИТ за 2019 г.

Прогнозната финансова рамка на програмата за поддържане и развитие на съоръженията на Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за 2019 г. е разчетена на база планираното финансиране на ниво Централно управление на ДП НКЖИ. Разчетите показват, че за преодоляване на натрупаното в годините техническо и технологично изоставане, извън финансовите средства, предоставяни на България от европейските програми, са необходими в дългосрочен план инвестиции за модернизация, обновяване и поддръжка на системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване.

Предвидените за изграждане обекти и дейности по поддръжка и ремонт за 2019 г., по източници на финансиране е както следва:

- ✓ Със средства от капиталов трансфер се планира модернизация и ново строителство на предимно преходни обекти (със срок на продължителност от 2 до 3 години), както следва:
 - Обекти, които се очаква да бъдат завършени през 2019 г.:
 - Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в ДП НКЖИ в участъка Горна Оряховица – Каспичан и участък Радомир – Благоевград;
 - Инженеринг на ОТ в гарите Ботев, Калофер, Тъжа, Сахране, Дунавци, Черганово – подмяна на релсовите вериги със система броячи на оси;
 - Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове.
 - Обекти, които се планират да бъдат стартирани през 2019 г.:
 - Изграждане на оптична кабелна мрежа в жп участъци София – Мездра – Червен бряг и София – Карлово – Пловдив по обособени позиции;
 - Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства – по обособени позиции;
 - Възстановяване на проектни параметри на токозахранващи устройства на ОТ и ТК чрез подмяна на амортизирани токоизправители и акумулаторни батерии (ТИ и АБ);
 - Електрификация на 83-та жп линия в жп участъка Симеоновград – Нова Загора, част на Поделение СИТ;
 - Модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС в седем броя гари, чрез доставка и инсталиране на апаратура в жп гарите: Своге, Бов, Червен бряг, Плевен, Дралфа, Любеново предавателна и Раднево;
 - Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в жп участък София – Карлово;

- Изграждане на маршрутно-компютърна централизация в жп гара Синдел;
 - 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;
 - Обекти по V-та и VI-та главни линии за модернизация на цифрова телекомуникационна апаратура и пресъоръжаване на РУКЗ в гари с МРЦ тип ЕЦМ с броячи на оси и компютърно управление.
- ✓ Със средства на Компанията за 2019 г. се очаква да бъдат осигурени:
- доставки на материали, оборудване и апаратура;
 - доставки на работно облекло и обувки, лични предпазни средства, медицински аптечки и медикаменти към тях, безплатна храна и добавки към нея, съгласно Наредба № 11/2005 г. и др.;
 - техническо обслужване, прегледи, застраховки, винетки за транспортните средства, охрана и СОТ и др.;
 - горива, дизел, бензин, газ и газьол;
 - разходи за електроенергия;
 - ремонт на сгради, съоръжения и апаратура;
 - споразумение за ниво на обслужване (SLA – Service Level Agreement) – предоставяне на техническа помощ при осъществяване на експлоатационната поддръжка на цифрова мобилна радио комуникационна мрежа GSM-R в жп участъка София – Пловдив – Свиленград;
 - договор с фирми производители за софтуерна поддръжка и доставка на нови резервни части за новоизградените маршрутно-компютърни централизации, които преминават в експлоатация извън гаранция;
 - плащания на такси (в т.ч. за радиочестотен спектър) към Комисия за регулиране на съобщенията.

През 2019 г. е планирано за изпълнение по стопански начин подмяна на морално остарелите и трудни за поддържане електромеханични централизации с МРЦ типове ЕЦ-М и МН-70 в жп гари Своге, Бов, Червен бряг, Плевен, Дралфа, Любеново предавателна и Раднево, както и проектиране и изграждане на оптични връзки и телекомуникационно оборудване в участък Пловдив – Карлово. Работата по проектите се очаква да продължи 4 години. В дългосрочен план това ще позволи изграждане на диспечерски централизации, което ще доведе до повишаване на сигурността, подобряване на управлението на влаковото движение, интеграция на гарови и междугарови системи, намаляване на човешкия фактор в управлението.

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

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

Очакван ефект

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

3.4 ДЕЙНОСТИ ПО ЕНЕРГЕТИЧНИТЕ И ЕЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ

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

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

Състояние на енергетичните и електротехническите съоръжения

Захранването на контактната мрежа с електрическа енергия се извършва от 54 бр. тягови подстанции, чрез така наречените захранващи фидери (въздушни проводници). Контактната мрежа, захранващите, обходни и обратни фидери образуват тяговата мрежа на електрифицираните жп участъци.

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

Поделение ЕРП се стреми да поддържа висока степен на техническа готовност на съоръженията с цел осигуряване на непрекъснато и качествено електрозахранване на контактната мрежа, намаляване на влаковите времезакъснения причинени от повреди на

енергийни съоръжения, както и намаляване на времето за отстраняване на възникналите аварии и прекъсване на захранването. Изпълнението на тази задача осигурява необходимата сигурност и безопасност на железопътните превози и се постига чрез:

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

Поради отлагани във времето ремонти голям процент от енергосъоръженията на железопътната инфраструктура са морално остарели, със занижени технически параметри и с много нисък коефициент на полезно действие, което е предпоставка за увеличаване на случайните откази и непредвидени аварийни ремонти.

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

2018 година

За десетте месеца на 2018 г. броя на повредите по съоръженията на подсистема „Енергия” са 617 бр. спрямо 622 бр. през същия отчетен период на 2017 г. или намаление с 0,8%, което е показано в следващата графика:

Графика № 1



Повредите според участниците в железопътната система регистрирани през десетте месеца на 2018 г., сравнени със същия период на 2017 г. са, както следва:

- по причина в енергосъоръженията – завишение с 6,67%;
- по причина на превозвачите – БДЖ-ПП ЕООД – по-малко повреди с 48,72%;
- по причина на превозвачите – БДЖ-ТП ЕООД – по-малко повреди с 30,00%;
- по причина на частни превозвачи – по-малко повреди с 46,88%.

Графика № 2



Времето за отстраняване на допуснатите повреди през десетте месеца на 2018 г. е намалено спрямо същия период на 2017 г. и за трите Енергосекции:

Графика № 3



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

Графика № 4



За осигуряване на безопасност и безаварийност на жп транспорта, намаляване на отказите в енергийните съоръжения и времезакъснението на влаковете, в рамките на приходите на поделение „Електроразпределение” се предвиждат ежегодно средства за инвестиции в енергосъоръженията. Инвестициите в енергийните съоръжения са насочени за възстановяване и модернизация на контактната мрежа, повишаване надеждността и качеството на захранващото напрежение в тяговите подстанции, ремонт и обновяване на

специализираната механизация за поддръжка на контактната мрежа, ремонт на сградите по подрайоните по контактна мрежа и тяговите подстанции.

Подобряване състоянието на контактната мрежа и енергосъоръженията в тяговите подстанции и привеждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (Техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) и произтичащите от тях стандарти и европейските норми) е предпоставка за намаляване на технологичните разходи и загуби и за развитие на енергийните системи с цел подобряване на енергийната ефективност.

Ремонтът на контактната мрежа обхваща:

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

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

През 2018 г. е сключен договор № 6256/12.10.2018 г. с фирма „Централна енергоремонтна база“ ЕАД за ремонт 34 бр. тягови трансформатори, които поетапно ще бъдат ремонтирани за период от три години.

Поделение „Електроразпределение“ извършва действия по инспекция, поддръжка и ремонт на съоръженията на контактната мрежа в електрифицираните участъци от републиканската железопътна мрежа, с помощта на 67 бр. релсови самоходни специализирани машини (РССМ), разпределени в 48 подрайона.

Голяма част от тяговите подстанции (ТПС) на ДП НКЖИ – общо 54 бр., са построени преди повече от 30 години, съоръженията им са с ниска надеждност и се обслужват от дежурен персонал. Поделение „Електроразпределение“ извърши модернизация на 19 бр. тяговите подстанции, а на 23 бр. е изградена система SCADA за управление на съоръженията им (системата обхваща и секционните постове на ТПС). На 14 бр. от въведените SCADA системи в подстанциите има изградена оптична връзка с диспечерския център, от където се управляват.

Модернизирани със средства по оперативни програми са тягови подстанции: – Волюяк, Алдомировци, Симитли, Генерал Тодоров, Прослав, Първомай, Крумово, Димитровград, Симеоновград и Свиленград. Модернизирани със собствени средства и с изградени системи SCADA са тяговите подстанции в Честово, Славяново, Търговище, Дивдядово, Мездра и Завет. Тяговите подстанции Бов и Пирдоп са частично модернизирани със средства от Държавния бюджет и са въведени в експлоатация през м. август 2018 г. Тягови подстанции

Величково и Провадия в момента се преустройват и ще се въведат в експлоатация през 2019 г.

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

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

План на дейността на поделение ЕРП за 2019 г.

С Решение № Ц-49/30.12.2015 г. на Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР), цената за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт за втория регулаторен период 2016-2018 г. е утвърдена в размер на 146,73 лв./MWh без ДДС (при признати технологични разходи 10%).

Предвид следващия регулаторен период, в КЕВР е внесено предложение за утвърждаване на цена за тягово разпределение за първата година от третия регулаторен период. Комисията за енергийно и водно регулиране се произнесе с Решение № ПП-2 от 14.11.2018 г., в което във връзка с § 32, ал.1 от Преходни и заключителни разпоредби към Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № 1 от 2017 г. за регулиране на цените на електрическата енергия (ДВ, бр. 52 от 2018 г.), съгласно който регулаторният период на енергийните предприятия, който изтича преди, съответно след 30.06.2018 г., се удължава до 30.06.2019 г. КЕВР счита, че ДП НКЖИ считано до 30.06.2019 г. следва да прилага утвърдената с Решение № Ц-49/30.12.2015 г. цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт.

Съгласно Закона за енергетика, правилата за търговия с електрическа енергия и лицензионните изисквания, са сключени отделни договори с всички опериращи на територията на Република България железопътни превозвачи за предоставяне на услугата „разпределение на тягова електрическа енергия“, с които се уреждат взаимоотношенията на страните.

Подделение „Електроразпределение“ обвързва своя план за дейността си през 2019 г. с финансовите показатели, които са на база прогнозна потребена и фактурирана тягова електрическа енергия за 2019 г. от превозвачите. Потребителите на тягова електрическа енергия консумират енергия на 27,5 kV, която се разпределя и пренася през съоръженията на тяговите подстанции и контактната мрежа, което количество ел. енергия ще формира приходите от разпределение на тягова ел. енергия.

Фактическият годишен сумарен разход на активна електрическа енергия измерена на 110 kV за 2017 г. е 312 471 MWh. За 2018 г. се очаква активна ел. енергия да е 297 461 MWh, а прогнозата за 2019 г. е 314 822 MWh. Енергията за технологични разходи се определя в % от активната енергия на 110 kV, като за 2017 г., 2018 г. и до м. юни 2019 г. е 10%. Предложението на поделението е намаляване на технологичния разход на 7% за втората половина на 2019 г.

Отчетеният годишен сумарен разход на тягова електрическа енергия 110 kV за периода 2017 г. – отчет, 2018 г. – очакван отчет и прогноза за 2019 г. е показан в следващата таблица:

Таблица № 3

Показател	2017 г.	2018 г.	2019 г.
	Отчет	Очаквано	Прогноза
Активна ел. енергия - MWh - 110 kV	312 471	297 461	314 822
Енергия за технологични разходи - MWh (% от отчетената енергия на 110 kV) – 10% за 2017 г., 2018 г. и 7% от м. юли 2019 г.	31 247	29 746	26 723
Ел. енергия разпределена до потребителите на тягова енергия - MWh	281 224	267 715	288 099
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия, при цена – 146,73 лв./MWh – 2017 г., 2018 г. и до м. юни 2019 г.; от м. юли 2019 г. – 160 лв./MWh (в хил. лв.)	41 296	39 300	44 300

Приходите за 2019 г. на поделение „Електроразпределение” от тягово разпределение при цена 146,73 лв./MWh са планирани в размер на 48 012 хил. лв. без ДДС, в т.ч.: приходи по цена за разпределение в размер на 44 300 хил. лв. (без мрежови надбавки).

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

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

Инвестиционна програма

За 2019 г. обектите са формирани на база предвижданията за ремонт на контактната мрежа, които се определят като преки разходи влизаци в пакета за минимален достъп, съгласно новата методика за определяне на инфраструктурни такси и обекти за финансиране със собствени средства, в предвид очакваното влизане в сила на методиката за инфраструктурни такси.

Доставката на материали за контактната мрежа включва:

- доставка на бронзови носещи въжета за подмяна на 365 км контактна мрежа, за:
 - обекти изпълнявани от външни фирми – 65 км;
 - участъци на Енергосекциите с регистрирани най-много повреди със скъсани носещи въжета, които са за неотложна подмяна и ще се подменят по стопански начин от експлоатационния персонал – около 300 км.
- доставка на медни гъвкави въжета за подмяна в участъците, където се подменя носещото въже;
- доставка на свързващи възли и детайли необходими при подмяната на носещите въжета и контактен проводник;
- доставка на контактен проводник за подмяна на 56 км контактна мрежа, за обекти изпълнявани от външни фирми.

Ще се подменя контактната мрежа в компрометирани участъци, които не попадат в оперативните програми на ДП НКЖИ и в участъци, където се извършва ремонт на железния път. Една част от обектите са преходни от 2018 г. и ще приключат през 2019 г., а други са преходни за 2019-2020-2021 г.

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).

Инвестициите за модернизация на тяговите подстанции, които ще се финансират от Държавния бюджет, са в размер на 6 500 хил. лв. с ДДС, съгласно изготвения титулен списък – Проект 5. Обектите предвидени в списъка са преходни от 2018 г. – модернизация на тягови подстанции Провадия и Величково, както и ремонт на тягови трансформатори. През 2019 г. ще започне модернизация на тягова подстанция Варна.

Обектите, включени за финансиране със собствени средства на поделението през 2019 г., включват :

- ✓ Модернизация на обекти извън включените в титулния списък с капиталови средства Проект 5 за 2019 г.:
 - Преустройство и модернизация на тягови подстанции Враца и Карлово;
 - Изграждане на система SCADA по V-та жп линия, доставка на измерителни уреди за тягови подстанции, доставка на два броя акумулаторни батерии и компютърни конфигурации за нуждите на поделението.
- ✓ Извършване на ремонт на РССМ, среден ремонт на вагони, изграждане на GPS система за следене разхода на горива. Предвижда се доставка на акумулаторни батерии и двигатели. Изградената измерителна система, монтирана на машина „Пласер”, ще се допълни с оборудване необходимо за измерване параметрите на контактната мрежа.
- ✓ Доставка на автомобили тип „Пикап“, необходими за експлоатацията, както и на два автокрана с вишка, необходими за изпълнение на дейности близо до железния път.
- ✓ Извършване на ремонт на сгради на подрайони и подстанции. През 2018 г. е изготвен проект за изграждане на подрайон по контактна мрежа Перник, като през 2019 г. ще започне процедура за избор на изпълнител за изпълнение на строително-монтажните работи (СМР).

3.5 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК

Поделение „Железен път и съоръжения“

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

ДП НКЖИ стопанисва, експлоатира и поддържа машини за тежка пътна механизация, моторни влекачи, багери на двоен ход и други произведени от доказани производители на такъв вид машини. Машините са разположени на територията на жп инфраструктурата в

Република България в три механизирани района – София, Горна Оряховица и Пловдив, в две колони за механизирано обновяване на железния път и обособени звена за механизирано поддържане на железния път. Те работят на територията на ДП НКЖИ в зависимост от разработения график за извършване на текущо поддържане и ремонт на железния път и съоръженията към него. По вид, модел и предназначение машините тежка пътна механизация (ТПМ), моторните влекачи и друга строителна техника на жп ход, съставляващи механизацията, се състои от:

✓ **Релсови самоходни специализирани машини за поддържане и ремонт на железния път състоящи се от:**

- Тежка железопътна механизация, в това число:
 - Траверсоподбивни линейни машини – 13 бр., в експлоатация са 11 бр.
 - Баластопланировъчни – 6 бр., в експлоатация са 6 бр.
 - Баластопресевни – 2 бр., в експлоатация са 2 бр.
 - Траверсоподбивни стрелкови машини – 4 бр., в експлоатация са 4 бр.
 - Баластоуплътнителни – 4 бр., в експлоатация са 4 бр.
 - Машина за шлайфане на релси – 1 бр.
 - Машина за смяна на траверси (SVP) – 1 бр.
 - Роторен снегорин – 1 бр.
- Моторни влекачи (дрезини) – 57 бр. В експлоатация 36 бр.

✓ **Подвижен железопътен състав, включващ различни видове вагони, както следва:**

- Вагони хопер-дозатори, за превоз и разтоварване на баласт – 274 бр.
- Вагон водачи, за осигуряване на влаковите композиции – 17 бр., в експлоатация 15 бр.
- Платформени вагони, за превоз на жп материали – 132 бр., в експлоатация 60 бр.
- Нови „ОВ“ вагони (малък хопер), за превоз и разтоварване на баласт – 16 бр., в експлоатация 16 бр.
- Стари „ОВ“ вагони (малък хопер съчленен) – 8 бр., в експлоатация са 6 бр.
- Вагон жилища – 75 бр., в експлоатация са 49 бр.
- Пътнически вагони – 14 бр., в експлоатация са 9 бр.
- Вагони за отсекки MFS – 8 бр., в експлоатация са 8 бр.
- Вагон снегорини – 6 бр., в експлоатация са 6 бр.
- Възстановителни кранове – 11 бр. в експлоатация са 4 бр.
- Вагонетки 12 тонни, за локален превоз на жп материали – 150 бр., в експлоатация са 67 бр.
- Теснопътни товарни – 21 бр., в експлоатация са 16 бр.
- Вагон цистерни – 14 бр., не са в експлоатация.;
- Вагон рамка – 3 бр., в експлоатация е 1 бр.
- Обезтревителни – 4 бр., не са в експлоатация.
- Вагони за превоз на дълги релси – 15 бр., в експлоатация са 15 бр.
- Покрити вагони 181 серия – 4 бр., в експлоатация са 2 бр.

- ✓ **Машины от „среден клас” механизация – багери на комбиниран ход и оперативни кранове, монтирани на жп вагони**
 - Багери на комбиниран ход:
 - Мултифункционален багер „Атлас” 1604 ZW за автомобилен и релсов път – 2 бр. (пробиване на отвори за стълбовете на КМ, почистване на габарита от растителност, изкопаване на отводнителни канавки, смяна на траверси при локални ремонти). Доставени са през 2015 г.;
 - Багери на комбиниран ход „Жисмар“ – 2 бр. за извършване на земни работи, товаро-разтоварни работи и притежават сменяеми работни агрегати). В експлоатация – 1 бр.
 - Оперативни кранове на монтирани на жп вагони:
 - Оперативни кранове „ХИАБ“ на релсов ход – 5 бр.;
 - Оперативни кранове „ФЕРАРИ“ на релсов ход – 4 бр.;
 - Оперативни кранове „ШИПКА“ на релсов ход – 2 бр.
- ✓ **Лека пътна механизация, разпределена в железопътните секции:**
 - Тирфоногаечни машини – 364 бр., в експлоатация – 279 бр.;
 - Релсоотрезни машини – 198 бр., в експлоатация – 158 бр.;
 - Траверсопробивни машини – 221 бр., в експлоатация – 197 бр.;
 - Траверсоподбивни машини с ЕШП – 10 бр., в експлоатация – 10 бр.;
 - Релсопробивни машини – 223 бр., в експлоатация – 182 бр.;
 - Ръчни подбивки Жисмар с ДВГ - 89 бр., в експлоатация – 70 бр.;
 - Ръчни подбивки Робел комплект с генератор – 62 бр., в експлоатация – 45 бр.;
 - Ръчни подбивки с ДВГ – 68 бр. в експлоатация – 46 бр.;
 - друга механизация - машини за контурно шлайфане, моторни триони, кастрочи, хросторези и др.
- ✓ **Автомобилен парк, състоящ се от 400 бр. автомобили, от тях:**
 - Леки автомобили – 86 бр.;
 - Микробуси – 184 бр.;
 - Камиони – 130 бр.

Автомобилният парк е остарял и силно амортизиран. Повече от 80% от наличния парк е на възраст над 35 и повече години.

- ✓ **Възстановителни средства за възстановяване на инфраструктурата след железопътни произшествия:**
 - Възстановителни кранове – 11 бр., в експлоатация 5 бр. От крановете 30% са на 65 години, а останалите на 47 години;
 - Възстановителни средства тип „Унимог“ с оборудване за възстановяване на инфраструктурата след железопътни произшествия – 5 бр., в експлоатация – 5 бр. Възстановителни средства са на повече от 25 години и са морално и физически остарели.
- ✓ **Кариера със съответната техника за производство на инертни материали за железопътната инфраструктура.**

✓ **Инсталация за стационарно заваряване на железопътни релси типове UIC 60 и S 49 в град Шумен.**

През 2018 година са изпълнени следните ремонти по ТПМ и вагони:

- Машини от Тежка пътна механизация – 2 броя;
- Моторни влекачи – 11 броя;
- Платформени вагони – 4 броя;
- Вагони жилища – 9 броя;
- Хопер-дозаторни вагони – 30 броя;
- Вагонетки 12 тонни – 7 броя.

Въпреки закупуването на нова механизация (единични бройки), сегашното състояние на съществуващата специализирана механизация е тежко, защото същата е вече амортизирана, създава дефекти и изисква сериозни средства за ремонт и възстановяване. Дори доставените по проект „Проект за оздравяване на железницата“ са в експлоатация повече от седемнадесет години.

С най-много проблеми е експлоатацията на моторните влекачи в железопътните секции, които работят много интензивно от началото на 70-те години на миналия век. За развитите железопътни инфраструктури в Централна и Западна Европа такава възраст на механизацията се счита за „почтена“ и тя, в най-добрия случай, се пренасочва за поддържане само на второстепенни направления.

Силно амортизираната техника изисква значителни финансови разходи за доставка на резервни части, ремонтни дейности, ежедневно текущо поддържане. Наличната техника не е в състояние да гарантира необходимите технически параметри на железния път за скорости над 120 км/ч., с изключение на доставените през 2015 г. и 2016 г. два броя траверсоподбивни машини.

Във връзка с влошаване на техническото състояние на влекачите тип ДГку и АДМ (всички са над 35 години), през периода 2019-2023 г. е необходимо да се доставят резервни части, специфицирани по видове и количества, за да бъдат извършени средни и аварийни ремонти на гореспоменатите машини.

Аналогично е състоянието и с подвижния железопътен състав, автомобилната и транспортна техника на възраст над 35-40 години. Същите са с по-голям разход на ГСМ, а годишните им разходи за доставка на резервни части, ремонтни дейности и поддържане възлизат на над 2,0 млн. лв.

Състоянието на механизацията е пряко свързано с липсата на необходимата „материално-техническа база“, оборудването и с необходимата инструментална екипировка. С цел осигуряването на по-добра, качествена и ефективна поддръжка на наличната механизация е необходимо да се намерят подходящи сгради, в които след съответен ремонт и оборудване да бъде организирана ремонтна дейност на механизацията. Пазарът на ремонтни фирми с валиден сертификат за функция по поддържане съгласно Наредба № 59 чл. 62 б ал. 3 т. 2. е силно ограничен, което забавя много ремонтите.

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

движението им по железния път, а от друга – отговарят за работата на машините върху железния път, така че същият да бъде с параметри, гарантиращи сигурност на движението на влаковете. С течение на времето възрастовата граница на машинистите се увеличава, а млади хора не навлизат в професията. От работещите машинисти на ТПМ над 50% са над 50 годишна възраст.

При проведените структурни промени моторните влекачи, вагоните, автомобилите, крановете с багерни устройства и „леката” жп механизация останаха разпределени в шестте железопътни секции. Тяхното поддържане се извършва в работилниците по места, но те не са окомплектовани с необходимия за целта персонал. В ремонтните работилници на Железопътни секции София, Пловдив, Шумен, Бургас и Горна Оряховица няма нито един монтьор, шлосер или стругар, който да се занимава с ремонт на вагоните, машините и „леката” железопътна механизация.

Особено показателен е проблемът с длъжността „ревизор-вагони”. Ревизорите на вагони единствено имат право да извършват ремонт и ревизия на ходовата част и спирачната система на машините и вагоните. Нормативната база за поддържане на специализираните машини, влекачите и вагоните налага силна необходимост от правоспособни „ревизор-вагони”.

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

Поделение „Електроразпределение“

Състояние на специализираната механизация

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

- РСМ тип ДМ – 21 бр., като всички машини са в експлоатация. Машините са произведени от „Тихорецки машиностроителен завод“ Русия и са доставени през периода от 1960 г. до 1972 г.
- РСМ тип АГМу – 19 бр. Машините са произведени от „Тихорецки машиностроителен завод“ Русия и са доставени през периода от 1973 г. до 1985 г.
- РСМ тип АДМ – 9 бр. Машините са произведени от „Тихорецки машиностроителен завод“ Русия и са доставени през периода 1988 г. до 1990 г.
- РСМ тип VMT 865 C/GR – 15 бр. Машините са произведени от фирма „Жисмар“ Франция и са доставени по оздравителна програма на БДЖ с финансиране от Световната банка през 2000 г.
- РСМ тип Комети – 2р. Машините са произведени от фирма „Комети“ Италия и са предоставени на Поделение „Електроразпределение“ от Изпълнителя по договор за електрификация на железопътната линия в участъка Дупница – Кулата през 2001 г.
- РСМ тип MTV-80 – 1 бр. Машината е произведена от фирма „Пласер – Американ“ Австрия и е доставена в Република България през 2001 г.

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

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

Друг основен проблем е, че само 19% от наличните РССМ са технически оборудвани, съответстват на актуалните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд и са в състояние да реагират адекватно при необходимост от замяна на елементи от контактната мрежа, отстоящи на височина над 8 метра, както и отстраняване на растителност, отстояща на по – голямо разстояние от ос железен път.

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

Състояние на експлоатационния автомобилен парк

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

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

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

Поделение „Сигнализация и телекомуникации“

Наличният автомобилен парк на Поделението се състои от 124 бр. моторни превозни средства. От тях в движение са 119 бр. МПС (Моторни превозни средства), които се използват при изпълнение на основните задължения по профилактика, строителство и за своевременно отстраняване на повреди и аварии, а 5 бр. МПС са силно увредени и им предстои бракуване.

Състоянието на специализираната механизация и експлоатационния автомобилен парк по брой и вид, с които разполагат експлоатационните звена на поделение СИТ 2018 г., е показано в следващата таблица:

Таблица № 4

Вид МПС	Наличен автомобилен парк	В това число:		
		В движение	в това число:	
			в добро състояние	силно амортизирано
Експлоатационни автомобили	97	96	64	32
Багери	5	4	2	2
Мотокари и електрокари	6	5	2	3
Товарни автомобили с кран	8	7	0	7
Лабораторни автомобили	8	7	3	4
Общо МПС	124	119	71	48

Близко една трета от експлоатационните автомобили са в лошо състояние и почти не се използват. Повечето товарни автомобили с бордови кран, както и мотокарите и електрокарите са с дата на придобиване преди близо 30 години и постоянно се нуждаят от ремонт. Наличните мини багери са сравнително в добро състояние.

Поделението има нужда от закупуване на 3 броя товарни автомобили с кран, 17 броя автомобили с повишена проходимост, 2 броя мотокари/електрокари и мобилни лабораторни коли за измерване на външни съоръжения, в т.ч. за контрол и проверка радиочестотите за система ВДРВ (влакови диспечерски радиовръзки) и GSM-R.

С обновяването на специализираната механизация и експлоатационния автомобилен парк се очаква постигане на:

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

3.6 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД

ДП НКЖИ, в качеството си на управител на железопътната инфраструктура, стопанисва гари, спирки, разделни постове, сгради на железопътни участъци и четни помещения, сгради на маршрутно-релейни централизации, трафопостове, тягови подстанции, стрелкови кабинни и др. Голяма част от сградите са построени преди 1980 г. Необходимо е да се подобри обслужването, условията на труд, санитарно-хигиенните норми, да се осигури достъпност на лица с намалена подвижност, сградите да отговарят на изискванията за енергийна ефективност в съответствие с европейските директиви. Строителството основно включва подмяна на покривни покрития (керемиди, хидроизолация и др.), цялостна или частична подмяна на дограмата (алуминиева или PVC), възстановяване и преобоядисване на фасадите, направа на външни топлоизолации, подмяна на настилките, ремонт чакални, ремонт

тоалетни, ремонт на вътрешните и външни инсталации (Електро, ВиК, ОиВ, съобщителни и комуникационни), вътрешни довършителни работи, вертикална планировка и околни пространства.

За 2019 г. е предвидено изпълнението на следните обекти: „Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол“; „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Айтос“; „Ремонт сграда жп гара Стамболийски“ и „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Септември“; „Рехабилитация приемно здание гара Шумен“; „Ремонт приемно здание жп гара Добрич – изготвяне на проект“; „Ремонт приемно здание жп гара Търговище“; „Ремонт приемно здание гара Червен бряг – инженеринг“; „Ремонт приемно здание гара Мездра – обследване“; „Изграждане на перони от двете страни на жп линията при спирка Товарна гара Русе“; „Проектиране и изграждане хале за ремонт на РСМ ремонтна работилница Шумен“; „Проектиране и изграждане пасарелка в района на гара Каспичан“ и „Проектиране и възстановяване на сградите на четното помещение в гара Хитрино по 9-та жп линия“.

С извършване на ремонтните работи по сградния фонд се цели:

- 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.

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

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

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

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

При извършвани месечни и годишни проверки на регистратурите за класифицирана информация по спазване на физическа, документална и информационна сигурност в

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

В изпълнение на „Стратегия за намаляване на риска от бедствия 2014-2020 г.“ усилията на поделенията са насочени към усъвършенстване на управлението и координацията в дейностите по понижаване на риска от бедствия и повишаване устойчивостта на обектите от критичната инфраструктура. Осъществява се превантивна дейност по поделения, както следва:

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

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

Електроразпределение: С цел повишаване устойчивостта и надеждността на съоръженията се извършва обновяване на съоръженията на контактната мрежа, както и на съоръжения в тягови подстанции и основни секционни постове.

През 2018 г. са подновени исканията за финансиране на 5 проекта за трайно укрепване на обекти от железопътната инфраструктура засегнати от бедствия, на обща стойност 5 278 хил. лв. Същите са внесени за разглеждане и финансиране от Междуведомствената комисия за възстановяване и подпомагане към МС. За заплащане на непредвидени разходи за извършени неотложни аварийно-възстановителни работи са подновени исканията за 5 обекта на обща стойност 249 хил. лв. С ПМС № 63 от 26 април 2018 г. са одобрени и отпуснати 799 хил. лв. и с ПМС № 125 от 29 юни 2018 г. са одобрени и отпуснати 645 хил. лв.

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

Прогноза за средствата по отбранително-мобилизационните мероприятия и кризисни ситуации за 2019 г. е посочена в **Приложение № 19** – Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за 2019 г.

Съвременните реалности в Република България като държава-членка на НАТО и ЕС и усложнената обстановка в световен мащаб, налагат все по-масовото използване на средства за видеонаблюдение и пожароизвестяване, като мярка за подобряване на сигурността в обектите, предоставени за управление от Управителя на инфраструктурата. В изпълнение на Решение на МС № 669 от 02.11.2017 г. са разработени планове за противодействие на тероризма и защита при терористична дейност за стратегическите обекти на Управителя на

инфраструктурата. Същите са съгласувани с органите на Министерство на вътрешните работи и Държавна агенция „Национална сигурност“.

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

През 2019 год. е предвидено да се изгради единен център за видеонаблюдение в Централна гара София, където поетапно да бъдат изведени и да се наблюдават част от системите за видеонаблюдение на по-големите и важни жп гари. Стойността за реализиране на пилотния проект възлиза ориентировъчно на 390 хил. лв.

В обекти на железопътната инфраструктура са изградени 82 бр. пожароизвестителни системи, в т.ч 23 локални, 2 пожарогасителни и 2 системи за управление на дим и топлина.. С пожароизвестителни системи следва да се оборудват всички административни сгради и помещения с инсталирана апаратура.

Освен технически средства за повишаване на сигурността, Управителят на инфраструктурата използва и физическа охрана. През 2019 г. предстои провеждане на открита процедура по Закона за обществените поръчки (ЗОП) за сключване на договор за охранителна дейност за срок от 3 години с прогнозна стойност 15 311 хил. лв. и договор за охранителна дейност на складове с ВВЗ с прогнозна стойност 2 428 хил. лв.

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

3.8 ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА

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

Основен приоритет на европейската политика за околна среда е интегрирането на екологичните съображения в останалите секторни политики като транспорт, земеделие, енергетика, промишленост и туризъм. Политиката на ЕС по опазване на околната среда се развива в контекста на международните ангажименти и е насочена към достигането на висока степен на защита на база превантивни действия.

В съответствие с Организационно-управленската структура на ДП НКЖИ, към Главния ревизор по безопасността е създадена **Инспекция „Екология“**, която провежда екологична политика в Компанията, като контролира, координира и ръководи екологичната дейност. Инспекция „Екология“ следи за спазване на държавната политика в областта на околната среда, осъществявана от Министерство на околната среда и водите, Изпълнителна агенция по околна среда и водите, Регионалните инспекции по околна среда и водите, Басейновите дирекции и Дирекциите на националните паркове и оказва съдействие при осъществяване на дейността им в поделенията на ДП НКЖИ.

В изпълнение на Закона за управление на отпадъците в поделенията на ДП НКЖИ се извършва събиране и временно съхранение на отпадъците, генерирани от дейността на Управителя на инфраструктурата. Посочените дейности се извършват в съответствие с разпоредбите за третиране на различните по вид, произход и свойства отпадъци. Отпадъците се събират и съхраняват на площадки за временно съхранение на отпадъци на определени за

целта места в поделенията. Образуванията от дейността на Управителя на инфраструктурата отпадъци съгласно нормативните изисквания се предават на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците.

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

- ✓ сертификати за произход на отпадъците, генерирани от дейността на Управителя на инфраструктурата, които са неразделна част от договорите за продажба;
- ✓ работни листа за класификация на отпадъците;
- ✓ годишни отчети за генерираните количества отпадъци по отчетни книги, за всяка една обособена площадка и за отпадък;
- ✓ идентификационни документи при транспортиране на опасни отпадъци.

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

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

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

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

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

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

- механично съпротивление и устойчивост на строежите/строителните конструкции и на земната основа при натоварвания по време на строителството и при експлоатационни и сеизмични натоварвания;
- безопасност в случай на пожар;
- хигиена, здраве и околна среда;
- достъпност и безопасност при експлоатация;
- защита от шум;
- икономия на енергия и топлосъхранение – енергийна ефективност;

- устойчиво използване на природните ресурси.

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

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

- ✓ полагане на нови типове конструкции на горното строене на железния път с използване на еластични скрепления, еластомерни демпфериращи подложки;
- ✓ полагане на безнаставов релсов път;
- ✓ полагане на стрелки за високоскоростно движение;
- ✓ полагане на еластични прелезни настилки;
- ✓ намаляване скоростта на движение при преминаване през стрелките в гари;
- ✓ залесяване на откосите в границите на отчуждението на ДП НКЖИ;
- ✓ изграждане на шумозаглушителни и предпазни стени.

Инспекция „Безопасност на превозите и технически спецификации за оперативна съвместимост“ осъществява контрол върху:

- работата на ръководния и изпълнителския персонал на ДП НКЖИ, свързана с безопасността на превозите и техническата експлоатация на обектите, съоръженията, устройствата и подвижния железопътен състав, които ѝ принадлежат;
- работата на персонала и техническото състояние на подвижния железопътен състав, съгласно изискванията на националните правила за безопасност в железопътния транспорт;
- работата на железопътните оператори, когато се намират в сервитута на железопътната инфраструктура и са в процес на подготовка, реализация или приключване на превози;
- изготвя и актуализира плановете на ДП НКЖИ по прилагане на техническите спецификации за оперативна съвместимост;
- изготвя становища по представени проекти, относно съответствието им с ТСОС;
- координира процеса по прилагане на ТСОС в ДП НКЖИ;
- изготвя и поддържа регистър на издадените декларации за съответствие на структурни подсистеми с ТСОС в ДП НКЖИ;
- поддържа регистъра на изготвените оценки на риска, съгласно ПБ 2.09 „Методика за определяне и оценка на риска“;
- контролира документите, необходими за извършване на оценка на риска от независим оценител, изготвяни от Звена за управление и изпълнение на проекти и съдейства за попълването им.

3.9 **МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА**

ДП НКЖИ предоставя по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия, включително лицензирани превозвачи, равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, допълнителните и спомагателните услуги, 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, обслужващите съоръжения, допълнителните и спомагателните услуги, 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 от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство и последващите ѝ изменения, 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 Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 година относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги.

Управителят на железопътната инфраструктура определя размера на инфраструктурната такса за използване на услугите от пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктурата, която свързва обслужващите съоръжения, съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

ДП НКЖИ изготви Проект на „Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура“, в съответствие с установената тарифна рамка и правила за налагане на такси.

С приемането на проекта на методика се цели постигане на политика на ценообразуване, която изисква разпределяне на таксите между пътническия и товарния превоз на базата на ефективни, прозрачни и недискриминационни принципи, както и ще се осигури ефективно управление, поддържане и развитие на железопътната инфраструктура, което от своя страна създава предпоставки за подобрена конкурентоспособност на железопътния транспорт и стимулира използването му.

Съществуващата методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура съдържа в себе си две компоненти, 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 проекта на методика, формирането на таксата и определянето размера на ставките на инфраструктурната такса е в зависимост от два показателя – основното натоварване и скоростта на движение на съответния влак. Предвид тях влаковете са обособени в теглови групи по пазарни сегменти (превоз на пътници, превоз на товари и движение на изолирани возила). Тези показатели взети заедно отразяват с голяма точност влиянието върху износването на железопътната инфраструктура и необходимостта от нейното поддържане, както и дават възможност за много по-обективна и точна оценка на влиянието на различните превозни средства върху железопътната инфраструктура.

С проекта на методика се предвижда инфраструктурната такса за използване на услугите от пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващите съоръжения (такса за достъп и използване) да включва два компонента:

- *Инфраструктурна такса за преминаване* – зависи от действително преминатите километри, като измерителят е влаккилометър. Таксата зависи и от пазарния сегмент, групите железопътни участъци, групите влакове и изолирани возила, техния

вид и категория. Методиката използва сегментиране на пазара на железопътни услуги, като се въвеждат три основни пазарни сегмента: превоз на пътници; превоз на товари; изолирани возила. В двата пазарни сегмента – за превоз на пътници и за превоз на товари, се определят съответно пет теглови групи влакове и осем теглови групи влакове според брутното им тегло с включено тегло на влаков и помощни локомотиви, независимо от техния вид и категория. Определя се една група за изолираните возила. Този подход позволява последваща по-точна модулация на отделните групи в зависимост от брутното тегло на подвижния състав, неговото основно натоварване и скоростта на движение на съответния влак.

- *Инфраструктурна такса за минимален достъп за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия* – зависи от действително разпределената и потребена електрическа енергия по преносната мрежа на управителя, като измерителят е мегаватчас (MWh).

С проекта на методика се регламентира и *инфраструктурната такса за заявен и неизползван капацитет*, която осигурява стимул за ефективно използване на капацитета. Тя представлява такса, която покрива разходите на управителя на железопътната инфраструктура, направени за поддържане на железопътната мрежа в състояние, позволяващо осигуряване на нормално и безпрепятствено извършване на влаковата услуга в зависимост от потребностите на железопътните превозвачи, заявени и утвърдени в годишния график за движение на влаковете.

Предвижда се през 2019 г. управителят на железопътната инфраструктура да изготви/актуализира методики за изчисляване на такси за обслужващи съоръжения, и до услуги, предоставяни в тези съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги, съвместими със законодателството на ЕС и политиката на ценообразуване.

4. УЧАСТИЕ НА ДЪРЖАВАТА В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

4.1. РОЛЯТА НА ДЪРЖАВАТА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

- 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.

4.2. ДЪРЖАВНО РЕГУЛИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТЕН 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.
- 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 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.

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 субсидии за текуща дейност с общо и/или целево предназначение и капиталови трансфери, насочвани приоритетно към обекти от национален интерес, за които не може да бъде осигурено финансиране по международни програми и фондове.

- *Субсидии за ДП НКЖИ* – Съгласно действащото законодателство на ДП НКЖИ е възложено стопанисването и управлението на предоставените ѝ активи – публична и частна държавна собственост. Чрез средства за субсидии ще се осигури финансирането и изпълнението на дейностите по текущо поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура. В съответствие с разпоредбите на Закона за държавния бюджет, за 2019 г. средствата за субсидии са в размер на 145 млн. лв., като се предвижда това ниво да се запази и през 2020 г. и 2021 г.
- *Капиталови трансфери за ДП НКЖИ* – В основната си част капиталовите трансфери се насочват за поддържане и обновяване на техническото и експлоатационното състояние на съществуващата железопътна инфраструктура и съоръженията по сигнализация и безопасно управление на превозната дейност. През периода 2019-2021 г. част от капиталовите трансфери ще се насочват за осигуряване на собствения принос на ДП НКЖИ по ОПТТИ 2014-2020 г. и Механизъм за свързване на Европа (МСЕ), както и към възстановяване на предоставената временна финансова помощ на предприятието в изпълнение на ПМС № 271/2015 г. и ПМС № 62/2016 г. За 2019 г. средствата за капиталови трансфери от държавния бюджет са в размер на 120 млн. лв. или увеличение от 5,0 млн. лв. спрямо равнището от 2018 г. За 2020 г. и 2021 г. се предвижда

запазване на размера на средствата на нивото от 2019 г. – по 120 млн. лв. на година.

През 2015 г. е подписан 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.

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.

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.

5. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Стратегия „Европа 2020“ е десетгодишна стратегия за растеж на ЕС. Документът предлага мерки за преодоляване на финансовата криза и за подготовка на европейската икономика за предизвикателствата на следващото десетилетие. Стратегията обхваща действия на европейско и национално ниво за постигане 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.

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

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

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

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

Законодателни пакети за железниците

През последните десетилетия бяха приети четири пакета от законодателни актове в областта на железопътния транспорт, които имат 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 продължава реформата в железопътния сектор чрез отваряне на международните пътнически услуги за конкуренция в рамките на ЕС, сертифициране на

локомотивните машинисти, повече права за пътниците, постигане на качество на железопътните услуги за товарни превози.

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

- подновяване на правилата за структура на управление на инфраструктурата и транспортните операции;
- осигуряване на по-нататъшно отваряне на пазара за вътрешни услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт;
- повишаване на качеството и ефективността на железопътните услуги чрез премахване на оставащите бариери на пазара и засилване на хармонизирането на оперативна съвместимост и безопасност, за да се гарантира по-висока степен на хармонизация на железопътната мрежа на ЕС.

През 2016 г. е приет **Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета**, относно Агенцията за железопътен транспорт на ЕС и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004, а на 14 декември 2016 г. е приет Регламент (ЕС) № 2016/2338 за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за пътнически превози с железопътен транспорт. На 14 декември 2016 г., Европейският парламент прие пазарния стълб на 4-ти железопътен пакет.

Регламенти за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа

С приемането на **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** 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 железопътна мрежа на територията на Република България

Фигура № 2



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

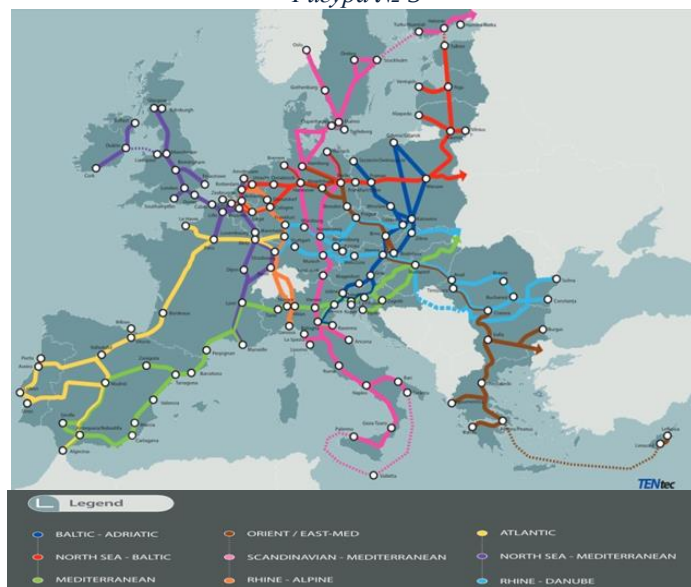
- Видин – София – Кулата;
- Драгоман (сръбска граница) – София – Пловдив – Бургас/Свиленград (турска/гръцка граница);
- София – Радомир – Гюешево (македонска граница);
- София – Мездра – Горна Оряховица;
- Русе – Стара Загора – Димитровград.

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

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

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

Фигура № 3



През територията на Република България преминават:

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

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

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

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

Фигура № 4



Във връзка с *Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 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 въвеждане на нови технологии и иновации (Единна Европейска система от ново поколение за ръководство на въздушното пространство (SESAR), Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS) и др.).

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

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.

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

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 направление София – Пловдив – Бургас/Свиленград – турска граница. От началото на 2015 г. е включено и алтернативно трасе на наша територия Русе – Синдел – Карнобат – Нова Загора – Симеоновград – Свиленград, по което могат да се движат „коридорни“ влакове.
- **внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS)** – процесът ще доведе до повишаване нивото на безопасност и сигурност в железопътния транспорт. Двете подсистеми на ERTMS са: Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация) (ETCS) и Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации) (GSM-R), която представлява базирана на GSM стандарт радиосистема. Въвеждането на ERTMS ще допринесе за увеличаване на капацитета и по-добро управление на движението по интензивно използваните жп линии и ще намали разходите по 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 „Оrient/Източно-Средиземноморски“, както следва: за направление София – Пловдив – Бургас/Свиленград крайният срок е 2017-2022 г., а за направление Видин – София – Кулата – крайният срок е след 2023 г.
- **съвместно предприятие Shift2Rail** – с *Регламент (ЕС) № 642/2014 на Съвета от 16 юни 2014 г.* се създаде съвместното предприятие **Shift2Rail**, с което

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

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

В съответствие с новия Стратегически подход на ЕК за внедряване на ERTMS по основната европейска транспортна мрежа, стандартите, които задължително трябва да бъдат изпълнени, са пълно внедряване на ERTMS по „основната“ TEN-T мрежа до 2030 г. и до 2050 г. по „широкообхватната“. Основният документ, който очертава стратегическата рамка на развитие на транспортната система в Република България е **Интегрираната транспортна стратегия в 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 чл. 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в основната и широкообхватната TEN-T мрежа и във второстепенната свързаност.

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

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

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

Съгласно подхода, възприет от ЕК, балансът в инвестициите от фондовете по Обща стратегическа рамка (ОСР) за различни видове транспорт трябва да бъде в полза на железопътния транспорт.

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

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

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

6. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА ДП НКЖИ

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

Специфичният характер на процеса на изграждане и модернизация на железопътната инфраструктура включва продължителен етап на подготовка и реализация на проектите и изисква концентрация на значителен по обем финансов и човешки ресурс при бавна възвръщаемост на инвестициите.

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

Инвестиционен план за 2019 година

Финансирането на ДП НКЖИ от страна на Държавния бюджет за 2019 г. е показано в следващата таблица:

Таблица № 5

Финансиране	хил. лв.
Капиталови трансфери от държавен бюджет	120 000
Субсидия от държавен бюджет	145 000
Общо финансиране	265 000

ДП НКЖИ управлява и изпълнява следните инфраструктурни проекти:

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

6.1 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ДЪРЖАВНИЯ БЮДЖЕТ

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

Таблица № 6

КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	хил. лв.
§ 5100 Основен ремонт на ДМА	59 270
Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости (проект 3)	13 317
Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства (проект 4)	10 113
Модернизация и реконструкция на тягови подстанции (проект 5)	6 500
Възстановяване на проектните параметри по жп линията София – Карлово – Зимница (проект 8)	413

КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	ХИЛ. ЛВ.
Възстановяване на проектните параметри по железопътна линия Русе – Варна (проект 11)	23 422
Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания (проект 20)	5 505
§ 5100 Придобиване на ДМА	60 730
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел (проект 7)	9 136
Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. - погасителна вноски, съгласно ПМС № 271/06.10.2015 г.	5 000
Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. - погасителна вноски, съгласно ПМС № 62/25.02.2016 г.	35 000
Доставка на жп механизация	6 594
Собствен принос на ДП НКЖИ за обект: "Развитие на железопътен възел София: София - Волюяк	5 000
ВСИЧКО КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	120 000

Капиталовите трансфери за 2019 г. на ДП НКЖИ ще бъдат изразходвани в следните проекти:

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

Средствата, предвидени за усвояване през 2019 г. по Проект 3, са в размер на 13 317 хил. лв.

Основната задача през 2019 г. е достигане на проектната скорост в участъците, които се ремонтират. С изпълнението на обектите ще се ликвидира за достатъчно дълъг период от време възможността за даване на нови намаления на скоростта, ще се подобри комфорта при пътуване и ще се намалят разходите за текущо поддържане.

Проект 3 включва следните обособени позиции и видове работи:

Обект № 1: „Възстановяване на проектната скорост в междугарието Реброво – Своге, път № 2 от км 24+589 до км 32+573 с дължина 7 984 м“. Предвидените средства за 2019 г. са 4 245 хил. лв.

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

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

Достигането на пределните стойности на балната оценка означава многократно увеличаване на разходите за поддържане, от което следва да се приложи принципът за запазване нивото на енергията, което се постига по два начина: намаляване на скоростта и увеличаване на допустимите граници на геометричните параметри; запазване на скоростта, като се отстранят неизправностите превишаващи съответните гранични стойности, т.е. да се извършат необходимите ремонти дейности. Новото горно строене на железния път ще се изпълни с релси тип 60 кг/м (UIC 60) на стоманобетонни траверси СТ-6 с безподложно еластично релсово скрепление SKL-14, като безнаставов релсов път. С изпълнение на ремонта ще се запази скоростта по книжка разписание 70 км/ч, която скорост е и проектната.

Обект № 2. „Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Тулово – Змейово от км 226+379/НС 2 гара Тулово/ до км 238+700/НС 1 гара Змейово/ с обща дължина 12 321 м по IV-та главна жп линия Русе – Подкова с релси тип 60“. Предвидените средства за 2018 г. са 4 875 хил. лв.

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

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

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

Обект № 3 „Подновяване и среден ремонт на железния път в междугарието Шивачево – Гавраилово от км 270+920 до км 280+880 по III-та главна жп линия София – Бургас с дължина 9 960 м“. Предвидените средства са 652 хил. лв.

Участъкът е разположен в подножието на Елено-Твърдишкия дял на Средна Стара Планина и Източна Стара Планина, което обуславя наличието на множеството криви с малки радиуси – общо 31 на брой, като 14 от тях са с радиус 300 и по-малко метра. Железният път е положен с релси тип S49 и смесена траверсова скара – дървени, стоманобетонни траверси

СТ-4 (със скрепление ПАК-68И) и СТ-6 (с еластично скрепление SKL-14). Максималният наклон в междугарието е 13,4‰.

Железният път в междугарието е в такова състояние, че е невъзможно със силите на текущото поддържане да се възстановят и поддържат техническите му параметри в съответствие с нормативните документи и да се гарантира сигурността на влаковото движение. За възстановяване на нормалната експлоатация на железния път в междугарието Шивачево – Гавраилово е необходимо да се извършат следните дейности:

- демонтаж на съществуващия железен път с релси тип S49 кг/м с дължина 6 460 м;
- превоз и разкомплектоване в монтаж-демонтажна база;
- пресяване на баластовата призма;
- монтиране на нов железен път в монтаж-демонтажна база;
- превоз до обекта, полагане на нов железен път с релси тип S49 с дървени траверси и укрепване;
- превоз до обекта, полагане на нов железен път с релси тип UIC60 и траверси СТ-6 и направа на безнаставов релсов път.
- подновяване на жп стрелка № 2 – гара Гавраилово.

С изпълнението на ремонта на железния път в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност; намаляване на шум от новоизградения безнаставов релсов път; подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция; премахване на намаленията от км 273+600 до км 274+000 с фронт 400 м и скорост 40 км/ч и от км 278+900 до км 280+800 с фронт 1900 м и скорост 40 км/ч;

Обект № 4 „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Стражица – Славяново текущ път № 1 и № 2 от км 336+000 до км 344+400 с обща дължина 16 808 м“. Предвидените средства са в размер на 3 545 хил. лв.

Вследствие дългогодишната експлоатация и просрочените с години срокове за обновяване и механизирани среден ремонт, железният път в междугарието Стражица – Славяново текущ път № 2 от км 336+000 до 344+404 е с влошено техническо състояние: релсите са износени и с набити краища, траверсите са напукани, има скъсани тирфони и счупени подложки, а баластовата призма е силно замърсена.

Горепосоченото междугарие е изградено в смесен профил като траншеята е от страната на път № 2, кривите са с малък радиус, като тези с $R \leq 325$ м са с обща дължина 3 878 м и са изцяло на дървена траверсова скара. Голяма част от отводнителните съоръжения от страната на път № 2 са затлачени, на места компрометирани и с намалена водопропускливост. Вследствие на дългогодишна интензивна експлоатация и под влиянието на метеорологичните условия се наблюдава прогресиращо влошаване на параметрите на железния път, като сегашното им състояние се характеризира със силно закаляна баластова призма, деформации по ос и ниво.

Със силите на железопътната секция железният път се поддържа на гранични допустими стойности, чрез частично ръчно пресяване на баластовата призма, извършване на ръчна подбивка, добаластиране и заваряване на обтяжки. Извършва се смяна на дървени и стоманобетонени траверси с траверси втора употреба. Предприетите мерки са с временен характер и не решават трайно проблемите в посоченото междугарие.

С изпълнението на ремонта на железния път в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност; скоростни условия, гарантиращи устойчив График на движение на

влаковете и задържане на скоростите по книжка разписание; капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа.

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

Средствата, предвидени за усвояване през 2019 г. по Проект 4, са в размер на 10 113 хил. лв.

Обект № 1 „Модернизация на цифрова телекомуникационна апаратура по VI-та главна жп линия в участък София – Радомир – Гюешево“. Обектът е преходен 2019-2020 г. Предвидените средства са в размер на 5 хил. лв.

В участъка има изградена цифрова телекомуникационна мрежа в експлоатация е от 20 години при нормален експлоатационен живот на апаратурите от 10 години. Не се произвеждат и поддържат резервни части. Цифровата апаратура е морално и технически остаряла, но е необходимо да се осигурява непрекъсната и надеждна работа на ТК мрежа на ДП НКЖИ. Подмяната ще даде възможност за въвеждане на нови IT и телематични приложения и програми; предоставяне на свободен капацитет на MBR, ДА ЕУ и др.

Обект № 2: „Модернизация на цифрова телекомуникационна апаратура по VI-та главна жп линия в участък Благоевград – Кулата“. Обектът е преходен 2019-2021 г. Предвидените средства са в размер на 5 хил. лв.

Изградената цифрова телекомуникационна мрежа в участъка е в експлоатация е от 11 години. Не се произвеждат и поддържат резервни части. Цифровата телекомуникационна мрежа е морално и технически остаряла, но е необходимо да се осигурява непрекъсната и надеждна работа на ТК мрежа на ДП НКЖИ. Подмяната ще даде възможност за въвеждане на нови IT и телематични приложения и програми; предоставяне на свободен капацитет на Министерство на вътрешните работи, Държавна агенция „Електронно управление“ и др.

Обект № 3. „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участък гара Бяла-гара Русе разпределителна от IV-та главна линия“. Обектът е преходен 2019-2021 г. Предвидените средства са в размер на 5 хил. лв.

Целта на обекта е изграждане на оптична кабелна мрежа, инсталиране и въвеждане в експлоатация на съвременна цифрова телекомуникационна апаратура, която да осигури качествено и надеждно управление и обслужване на влаковете, административното и оперативно ръководство на гарите и звената на ДП НКЖИ, както и нуждите на лицензирани жп оператори и превозвачи.

Чрез инсталиране на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка и замяната на остарелите медни съобщителни кабели и аналогови системи ще се реши дългосрочно осигуряването на бъдещия телекомуникационен трафик, подсигуриятването на работата на SCADA и на работата на Ethernet базираните платформи, които ще се изградят в бъдеще по жп линията.

Обект № 4: „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в ДП НКЖИ в участъка Горна Оряховица – Каспичан и участък Радомир – Благоевград“. Обектът е преходен 2016-2019 г. Предвидените средства са в размер на 1 276 хил.лв.

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

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

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

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

Обект № 5: „Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София – Карлово – Пловдив от III-та главна и 82-ра жп линии“ – Преходен 2019-2022 г. Предвидените средства са в размер на 5 хил. лв.

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

Обект № 6, „Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София – Мездра – Червен бряг от II-ра главна жп линия“ – по обособени позиции“. Преходен обект 2018-2021 г. Предвидените средства са в размер на 2 208 хил. лв.

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

В частта оптична кабелна мрежа обектът включва инсталиране на 141 км оптичен кабел с 48 бр. оптични влакна въздушно на стълбовете на контактната мрежа; изграждане на отклонения до всички прелези, помещения на ОТ, подрайони, подстанции и др. характерни точки; изграждане на структурно окабеляване в гарите; ремонт на помещения за осигуряване на бъдещо инсталиране на апаратури; измервателна техника и уреди за ремонт и поддръжка на оптичният кабел и автомобили за екипите по поддръжка.

В частта „Енергетика“ обектът включва преустройство на стълбовната линия на контактната мрежа в съответствие с “Техническата спецификация“ (ТС-ЖИ 007-2006) и техническите изисквания при изпълнение на строително-монтажните работи за ремонт на контактната мрежа във всички закрити гари. Целта е отпадане на всички гъвкави напречници по бившите

гари, изграждане на нова единична стълбовна линия за път № 1 и № 2; боядисване на всички железорешетъчни стълбове в участъка; основен ремонт и подмяна на всички секционни постове в участъка.

Обект № 7: „Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства“ – по обособени позиции. Обектът е преходен 2018-2020 г. Предвидените средства са в размер на 4 011 хил. лв.

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

Обект № 8: „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора, част „Сигнализация и телекомуникации“. Предвидените средства са в размер на 600 хил. лв.

Във връзка с бъдещата електрификация на 83-та линия се налага подмяна на всички сигнални кабели в участъка с нови кабели за електрифициран участък. В обекта ще бъдат включени и трансформатори от контактна мрежа за осигуряване на резервно захранване на апаратурата за сигнализация и телекомуникации.

Обект № 9: „Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел – по обособени позиции“ – Преходен 2018-2021 г. Предвидените средства са в размер на 494 хил. лв.

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

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

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

- Гарантиране на високо ниво на безопасност на влаковото и маневрено движение в участъка чрез съвременните технически средства на осигурителната техника и свеждане до минимум на влиянието на субективния фактор.
- Достигане на максимална пропускателна способност съобразно ограниченията на скоростта по железен път в участъците.
- Създаване на условия за високо ниво на работоспособност на осигурителната техника и бързо отстраняване на възникнали повреди.

- Съкращаване на времето за обслужване и профилактика на съоръженията и количеството на персонала, пряко ангажиран с поддържането на системата на осигурителната техника.
- С предвидена възможност за създаване на интерфейси в маршрутно-компютърната централизация, позволяваща бъдещо надграждане на диспечерско управление от единен диспечерски център за управление на движението на влаковете за участъка се очаква да се постигне ефективно управление на трафика на движение на влаковете и допълнително редуциране на експлоатационния персонал в участъка.

Обект № 10: „Инженеринг на ОТ в гарите Ботев, Калофер, Тъжа, Сахране, Дунавци, Черганово – подмяна на релсовите вериги със система броячи на оси – по обособени позиции“ – Преходен обект 2018-2019 г. Предвидените средства са в размер на 470 хил. лв.

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

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

С изпълнението на проекта се цели:

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

Обект № 11: „Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София – Карлово – по обособени позиции“. Обектът е преходен 2018-2020 г. Предвидените средства са в размер на 30 хил. лв.

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

Обект № 12. „Инженеринг на ОТ в гарите Лакатник, Елисейна, Зверино и Мездра юг – подмяна на релсови вериги със система броячи на оси, въвеждане на обезличено движение в участъка Бов-Мездра юг и подмяна на обикновена със скоростна сигнализация на гара Лакатник“. Обектът е преходен 2019-2022 г. Предвидените средства са в размер на 5 хил. лв.

Настоящият обект продължава участъка по II-ра жп линия в района на Искърското дефиле за обезличено движение и подмяна на релсовите вериги в гарите. Участъкът е с интензивно

влаково движение. В момента гара Реброво се пресъоръжава с броячи на оси и преустройство за обезличено движение. Предстои пресъоръжаване на гара Своге и гара Бов с нови МРЦ и обезличено движение.

Обект № 13: „Инженеринг на ОТ в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово, Жельо войвода по III-та главна жп линия – подмяна на релсови вериги със система броячи на оси“. Обектът е преходен 2018-2020 г. Предвидените средства са в размер на 5 хил. лв.

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

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

С изпълнението на проекта се цели:

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

Обект № 14. „Пресъоръжаване на РУКЗ в гара Сандански с МРЦ тип ЕЦМ с броячи на оси и компютърно управление и визуализация и изграждане на дистанционно управление от гара Генерал Тодоров на гарите Сандански, Дамяница, Кулата и Петрич“. Обектът е преходен 2019-2021 г. Предвидените средства са в размер на 5 хил. лв.

Обектът обхваща пресъоръжаване на г. Сандански с МРЦ тип ЕЦМ с броячи на оси и компютърно управление и визуализация и изграждане на дистанционно управление от гара Генерал Тодоров на гарите Сандански, Дамяница, Кулата и Петрич. С модернизирването на гаровата инсталация ще се повиши многократно нивото на безопасност на движение на влаковете, както и ще се подобрят условията на труд на служителите.

Обект № 15. „Възстановяване на проектни параметри на токозахранващи устройства на ОТ и ТК чрез подмяна на амортизираните токоизправители и акумулаторни батерии. Предвидените средства са в размер на 600 хил. лв.

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

Обект № 16. „Модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС в седем броя гари, чрез доставка и инсталиране на арматура в гарите: Своге, Бов, Червен бряг, Плевен,

Дралфа, Любеново предавателна и Раднево“. Предвидените средства са в размер на 5 хил. лв.

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

Обект № 17: „Доставка на нагреватели за електрическо отопление на жп стрелки“. Предвидените средства са в размер на 180 хил. лв.

Нагревателите за отопление на железопътни стрелки служат за стопяване на падналия сняг, нормално обръщане на стрелките при сняг, предотвратяват замръзване на стрелковите езици при отрицателни температури. Те са едно от техническите средства, осигуряващи нормалното движение на влаковете в зимни условия при обилен снеговалеж. Нагревателите работят в тежки експлоатационни условия, създават дефект е невъзможно да бъдат отремонтирани и често са обект на кражби. Поради тези причини е необходимо да се доставят количества и видове нагреватели достатъчни за зимния период.

Обект № 18: „Проектиране и изграждане на ново електрозахранване в жп гара Караджалово“. Предвидените средства са в размер на 54 хил. лв.

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

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

Обект № 19. „Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове – по обособени позиции. Обектът е преходен 2018-2019 г. Предвидените средства са в размер на 150 хил. лв.

Трафопостовете са предназначени да преобразуват и осигуряват нормално електрозахранване на съоръженията на железопътната инфраструктура, операторите превозвачи, както и на други спомагателни съоръжения. В процеса на експлоатация сградите

на трансформаторните постове (ТП), трафомашините и съответната апаратура са подложени на различни влияния (атмосферни влияния и пренапрежения, токове на къси съединения, токово претоварване), кражби на електроапаратура осигуряваща нормалната им защита и работа. Това налага периодично частична или пълна модернизация на съоръженията в ТП или подмяна на съществуващите ТП с нов тип бетонен комплексен трансформаторен пост, или с мачтов ТП.

Проект 5: „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции“

Средствата, предвидени за усвояване през 2019 г. по проект 5, са в размер на 6 500 хил. лв.

За повишаване надеждността и качеството на захранващото напрежение е необходима модернизация на тяговите подстанции. Обектите за 2019 г. включват следните подстанции:

Обект № 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“. Обектът е преходен 2017-2019 г. Предвидените средства са в размер на 1 325 хил. лв.

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

Обект № 2: „Модернизация и реконструкция на тягова подстанция Провадия и гарово секционирание в гара Провадия с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA“. Обектът е преходен 2017-2019 г. Предвидените средства са в размер на 145 хил. лв.

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

Обект № 3. „Ремонт на тягови трансформатори“. Предвидените средства са в размер на 3 730 хил. лв.

През 2019 година е предвидено да се извърши ремонт на 6 бр. тягови трансформатори.

Обект № 4. „Модернизация на тягови подстанции (ТПС) – Варна с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA с подмяна на гарови разединители в участъка Варна – Синдел“ Обектът е преходен 2019-2020 г. Предвидените средства са в размер на 1 300 хил. лв.

С реализирането на този обект ще се постигне:

- Централизирано управление на съоръженията за тягово енергоснабдяване от енергодиспечерите и подобряване оперативността при експлоатация им от съответните енергодиспечерски участъци.
- Повишаване надеждността на захранване на контактната мрежа, респективно електрическият подвижен състав и осигуряване нормално по ниво напрежение в контактната мрежа, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 50163.
- Постигане на оперативна съвместимост с Трансевропейската железопътна система в съответствие с изискванията на Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на ЕС.

- Намаляване вредното влияние върху околната среда, чрез подмяна на съоръженията съдържащи вредни, отровни и канцерогенни вещества (трансформаторно масло, течен електролит в акумулаторните и кондензаторните батерии и др.).
- Намаление на персонала, зает с експлоатацията на ТПС, поради безотказната работа на съвременните съоръжения.
- Разходите за планови и аварийни ремонти също ще бъдат силно намалени, поради сигурността, безотказността и дълготрайността на комутационните и измервателни апарати от ново поколение.

Проект 7: „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат-Синдел“

Средствата предвидени за усвояване през 2019 г. по Проект 7, са в размер на 9 136 хил. лв., като са разпределени в следните обекти:

Обект № 1 „Жп тунел № 1 в участъка Лозарево – Прилеп от км 18+663 до км 23+108“. Обектът е преходен от 2013 г. Предвидените средства са в размер на 39 хил. лв.

Строителните работи по изграждане на тунелната конструкция са преустановени. С цел контрол на състоянието на тунелната конструкция за 2019 г. са предвидени геодезически измервания в жп Тунел № 1, с които се цели гарантиране сигурността и наблюдаване за евентуални деформации и преодоляване на последствията от тях. Плануваните измервания са два пъти месечно. В рамките на авторския надзор и на основание данните от измерванията, в ДП НКЖИ се внася доклад за техническото състояние на тунелната конструкция.

Обект № 2. „Извършване на СМР за отстраняване на забележки от Решение № 3-3/2014 година на МОСВ по одобрен доклад за ОВОС за инвестиционно предложение Карнобат-Синдел“. Обектът е преходен. Предвидените средства са в размер на 366 хил. лв.

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

Обект № 3. „Ремонт на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в участъка Люляково – Дъскотна от км 47+251 до км 57+668 с дължина 10 417 м по III-та главна жп линия“. Обектът е преходен 2017-2019 г. Предвидените средства са в размер на 56 хил. лв.

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

Ефект от изпълнението на обекта

- Премахване на предпоставки за възникване на аварии и катастрофи.
- Повишаване на сигурността и безопасността на влаковото движение.
- Увеличаване на пропускателната способност, чрез изграждането на двойна жп линия.
- Достигане на проектната скорост на движение на влаковете за цитираните участъци.
- Намаляване на времепътуването.

- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция.
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.

Подобрените експлоатационни характеристики на цитираните участъци се постигат чрез монтирането на по-нова конструкция на горно строене на железния път и избягване на слаби места в земното легло по съществуващото трасе, направа на нови и ремонт на съществуващите отводнителни съоръжения.

Обект № 4: „Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп. Прилеп – РП Ведрово от км 29+600 до км 34+809 с дължина 5209 м“. Обектът е преходен 2019-2020 г. Предвидените средства са в размер на 2 269 хил. лв.

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

Обект № 5. „Преустройство на коловозно развитие на гара Синдел Разпределителна“. Предвидените средства са в размер на 6 263 хил. лв.

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

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

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

- коловози №№ от 1 до 9 – 8 бр. да останат приемно-отправни (без коловоз № 6);
- коловози №№ от 10 до 12 – 3 бр. отправни страна гара Разделна и Варна фериботна;
- да останат 32 бр. централизирани стрелки и две вагоноизхвъргачки;
- прелез на км 121+400, съоръжен с ръчни бариери между предупредителен и входен сигнал на гарата страна Юнак да се пресъоръжи с автоматична бариера и да се постави в обвързка с МКЦ;
- закриване на Разделен пост (РП) № 4;
- реализиране на обезличено движение по текущите пътища на двойната жп линия и движението на влаковете със съседните гарии по всичките седем текущи пътища да се осигурява чрез полуавтоматична блокировка.

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

- Гарантиране на високо ниво на безопасност на влаковото и маневрено движение в участъка чрез съвременните технически средства на осигурителната техника и свеждане до минимум на влиянието на субективния фактор.
- Достигане на максимална пропускателна способност съобразно ограниченията на скоростта по железен път в участъците.
- Създаване на условия за високо ниво на работоспособност на осигурителната техника и бързо отстраняване на възникнали повреди.
- Намаляване на експлоатационния персонал на Поделение УДВК.

Обект № 6. „Актуализация на прединвестиционно проучване и изработване на инвестиционен работен проект за проект „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат-Синдел“. Предвидените средства са в размер на 143 хил. лв.

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

Проект 8: „Възстановяване на проектни параметри на жп линията София – Карлово – Зимница“

Средствата, предвидени за усвояване през 2019 г. по Проект 8, са в размер на 413 хил. лв.

Обект № 1. „Рехабилитация на жп изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица-гара Стряма от км 100+526 до км 106+341 с обща дължина 5815 м“. Предвидените средства са в размер на 413 хил. лв.

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

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

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

Проект 11: „Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе – Варна“

Средствата, предвидени за усвояване през 2019 г. по Проект 11, са в размер на 23 422 хил. лв., разпределени за обекти в междугария и гари.

➤ **Проект 11.1: „Възстановяване проектните параметри по железопътната линия Русе – Варна в междугария“**

Средствата предвидени за усвояване по Проект 11.1 са в размер на 14 000 хил. лв.

Обект № 1. „Механизирано подновяване на железния път в междугариято Самуил – Висока поляна от км 89+213 до км 95+220 по IX-та жп линия“. Предвидените средства са в размер на 6 500 хил. лв.

Междугариято Самуил – Висока поляна е електрифициран участък и единична железопътна линия. Проектната скорост е 80 км/час, а по книжка разписание 60 км/час. Съществуват намаления на скоростта от 40 км/час от км 92+600 до км 94+900 с дължина 2300 м.; междурелсието отделни криви достига 1460 мм.; има замърсена баластова призма с частици с размер по-малки от 25 мм; съществуват заличени водоотводнителни съоръжения/отводнителни канавки/; износването на релсите е хоризонтално и вертикално граничещо с допустимите стойности; налице е намалена пропускателна способност на железопътната линия.

С възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата в гара Сеново и междугариято Самуил – Висока поляна ще се постигне една цялостна оптимизация на железния път – достигане на проектна скорост, ефективно отводняване и опростяване на геометрията на железния път. Достигането на проектната скорост ще доведе до устойчив График на движение на влаковете, капацитет на трафика, безопасност, надеждност и сигурност на влаковата работа.

Обект № 2. „Механизирано подновяване на железния път в междугариято Хитрино-Плиска от км 112+000 до км 129+236“. Предвидените средства са в размер на 7 500 хил. лв.

Изчерпан е лимитът на техническите характеристики на железния път, гарантиращ безопасно движение на влаковете с определената скорост. За достигане на проектна скорост, трябва да се отстранят неизправностите, превишаващи съответните гранични стойности, т.е. да се извършат необходимите ремонти.

Изпълнението на обекта ще гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като осигури:

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

➤ **Проект 11.2: „Възстановяване проектните параметри по железопътната линия Русе – Варна в гари“**

Средствата, предвидени за усвояване по Проект 11.2 са в размер на 9 422 хил. лв.

Обект № 1. „Възстановяване на проектните параметри в гара Сеново от км 46+848 до км 47+848 по IX-та жп линия“. Предвидените средства са в размер на 3 490 хил. лв.

Гара Сеново е построена като междинна гара по IX-та жп линия Русе – Каспичан и се намира между гарите Ветово и Просторно. В гарата има 4 коловоза, проектната скорост е 95 км/ч, а скоростта в момента по книжка разписание е 60 км/ч.

Релсотраверсовата скара не отговаря на нормите за проектната скорост, не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Гарата се намира в равнинен терен, което налага повдигане на нивелетата за добро отводняване и отвеждане на водите от отводнителните съоръжения. В гара Сеново не е изградена дренажна и отводнителна система, а контактната мрежа в участъка на гарата е в експлоатация повече от 45 години.

С изпълнението на ремонта на железния път в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност и ще се осигурят скоростни условия, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете.

Обект № 2. „Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово от км 21+553 до км 22+500 по IX-та жп линия“. Предвидените средства са в размер на 2 576 хил. лв.

Гара Ястребово е построена като междинна гара по IX-та жп линия Русе – Каспичан и се намира между гарите Образцов чифлик и Ветово. В гарата има 3 коловоза; проектната скорост е 80 км/ч, а скоростта в момента по книжка разписание е 60 км/ч.

Релсотраверсовата скара не отговаря на нормите за проектната скорост, не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Съгласно инженерно-геоложкото проучване на земното платно земната основа е изградена от льос, като на места е мокра и водонаситена. Насипите са изпълнени от същия материал. В гара Ястребово няма изградена дренажна система, а контактната мрежа в участъка на гарата е в експлоатация повече от 45 години. В гарата има перон с дължина 96 м между първи и втори коловоз.

С изпълнението на ремонта на железния път в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и постигане на проектната скорост, като се осигурява една цялостна оптимизация на гарата чрез реализация на следните основни дейности:

- по-дълги приемно-отправни коловози;
- нов перон с осигурено съгласно нормативната уредба минимално междуосово разстояние от 6,00 м;
- ефективно отводняване чрез канавки тип ЕКТ.

Обект № 3. „Възстановяване на проектните параметри в гара Разград от км 65+850 до км 66+950 по IX-та жп линия“. Предвидените средства са в размер на 2 990 хил. лв.

Гара Разград е построена като междинна гара по IX-та жп линия Русе – Каспичан и се намира между гарите Просторно и Самуил. В гарата има 6 коловоза, проектантната скорост е 80 км/ч, а скоростта в момента по книжка разписание е 60 км/ч.

Железният път е с просрочени междуремонтни срокове, силно замърсена баластова призма, траверсова скара с голям брой негодни дървени и стоманобетонени траверси, което води до ежегодно увеличение на разходите за текущо поддържане. Отвеждането на повърхностните води е с необлицовани земни канавки или с дренажи с много лошо състояние; общото състояние на баластовата призма е лошо, почти по цялата дължина е с нарушено напречно сечение. Релсотраверсовата скара е от релси тип 49 кг/м върху дървени и стоманобетонени траверси, напукани и усукани, скреплението е компрометирано и не отговаря на нормите. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво, а контактната мрежа в участъка на гарата е в експлоатация повече от 45 години.

Необходимо е цялостно обновяване на железния път с укрепване на земното платно, изграждане на отводнителни съоръжения и ремонт на изкуствените съоръжения.

С изпълнението на обекта ще се постигне премахване на предпоставките за възникване на аварии и катастрофи, ще се повиши сигурността и безопасността на движението на возилата и ще се възстанови скоростта на движение на 80 км/ч.(проектна) в гарата.

Обект № 4 „Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри в гари Сеново и Ястребово по IX-та жп линия“. Предвидените средства са в размер на 74 хил. лв.

Обект № 5 „Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри в гари Разград и Просторно по IX-та жп линия“. Предвидените средства са в размер на 73 хил. лв.

Обект № 6 „Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри в гари Ветово и Образцов чифлик по IX-та жп линия“. Предвидените средства са в размер на 73 хил. лв.

Обект № 7 „Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри в гари Самуил и Висока поляна по IX-та жп линия“. Предвидените средства са в размер на 73 хил. лв.

Обект № 8 „Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри в гари Хитрино и Плиска по IX-та жп линия“. Предвидените средства са в размер на 73 хил. лв.

Реализацията на обектите от № 4 до № 8 възниква поради необходимост от актуализация на техническия проект за жп линията, с което ДП НКЖИ разполага.

Линията Русе – Варна е основна за товарния железопътен трафик по направлението от Турция през Румъния до страните от Централна и Западна Европа, като също е включена в „широкообхватната“ TEN-T мрежа на Европейския съюз.

Ще бъдат преработени основно проектните разработки по отношение на съоръженията на осигурителната техника, предвиждащи инсталирането на GSM-R система и изграждането на маршрутно-компютърни централизации в гарите.

След завършването на строителните дейности по жп линията Русе – Варна ще се подобри трансграничната връзка с Румъния и се очаква да се увеличат товароделите, ползващи железопътната инфраструктура.

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

Средствата, предвидени за усвояване през 2019 г. по Проект 20, са в размер на 5 505 хил. лв.

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

Строителството основно включва подмяна покривни покрития (керемиди, хидроизолация и др.), цялостна или частична подмяна на дограмата (алуминиева или PVC), възстановяване и преобоядисване на фасадите, направа на външни топлоизолации, подмяна на настилките, ремонт чакални, ремонт тоалетни, ремонт на вътрешните и външни инсталации (Електро,

ВиК, ОиВ, съобщителни и комуникационни), вътрешни довършителни работи, вертикална планировка и околни пространства.

За 2019 година е предвидено изпълнението на следните обекти: „Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол“, „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Айтос“, ремонт сграда жп гара Стамболийски“, „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Септември“, „Рехабилитация приемно здание гара Шумен – изготвяне на обследване и проект“, „Ремонт приемно здание жп гара Добрич“, „Ремонт приемно здание жп гара Търговище“, „Проектиране, доставка, изграждане и въвеждане в експлоатация на безшахтова електронна везна с видеонаблюдение в гара Попово“, „Ремонт приемно здание гара Червен бряг“, „Ремонт приемно здание гара Мездра“, „Изграждане на перони от двете страни на жп линията при спирка Товарна гара Русе“, „Проектиране и изграждане /инженеринг/ пасарелка в района на гара Каспичан“, „Проектиране и възстановяване на сградите на четното помещение в гара Хитрино по 9-та жп линия“ и „Проектиране и изграждане /инженеринг/ хале за ремонт на РСМ ремонтна работилница Шумен“.

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

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

ПРОЕКТ: „Доставка жп механизация“.

Средствата, предвидени за усвояване по проекта, са в размер на 6 594 хил. лв.

Обект № 1. „Доставка на 2 броя железопътни моторни влекачи „тежък тип“ с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“. Предвидените средства са в размер на 5 454 хил. лв.

Обект № 2. „Доставка на 2 броя железопътни моторни влекачи „лек тип“ с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“. Обектът е преходен 2019-2021 г. Предвидените средства са в размер на 558 хил. лв.

Обект № 3. „Доставка и въвеждане в експлоатация на един брой железопътен моторен влекач „лек тип“ с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с него допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“. Обектът е преходен 2019-2021 г. Предвидените средства са в размер на 150 хил. лв.

Обект № 4. „Доставка на един брой железопътен моторен влекач с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 760 мм и свързаните с него допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“. Обектът е преходен 2019-2020 г. Предвидените средства са в размер на 120 хил. лв.

Железопътните моторни влекачи са предназначени да осигуряват комплекс от дейности, които са съществена част от механизираният поддържане на железопътната инфраструктура на Република България.

Подделение ЖПС извършва поддържане, обновяване и ремонт на железния път чрез специализирана железопътна техника, в това число и с 57 моторни влекачи, чрез които се осъществяват транспортни и товаро-разтоварни дейности. Всички влекачи са в експлоатация повече от 35 години и експлоатацията им е свързана с много проблеми и големи разходи за ремонти, резервни части, горива и масла.

Машините трябва да бъдат новопроизведени на базата на одобрен, стандартен модел и да бъдат предварително изпитани, сертифицирани, одобрени като тип, марка и модел.

Обект № 5. „Доставка на два броя автомобили за възстановителна дейност на автомобилен и железопътен ход, за междурелсие 1435 мм, окомплектовани с оборудване, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“. Обектът е преходен 2019-2020 година. Предвидените средства са 312 хил. лв.

Проект: „Съфинансиране на бенефициента ДП НКЖИ по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.“

Средствата, предвидени за 2019 г., са в размер на 5 000 хил. лв.

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

ПРОЕКТ: „Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 – погасителна вноска съгласно ПМС 62/25.03.2016 г.

Средствата, предвидени за 2019 г., са в размер на 35 000 хил. лв.

С ПМС № 62/25.03.2016 г. (обн. В ДВ бр.26 от 01.04.2016 г.) са одобрени допълнителни плащания от централния бюджет по бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за 2016 година за приключването на инвестиционни проекти на ДП НКЖИ по Оперативна програма „Транспорт 2007-2013 г. в размер на 208 000 хил. лева. Средствата са предоставени като временна безлихвена финансова помощ, подлежаща на възстановяване.

ПРОЕКТ: Собствен принос на ДП НКЖИ за обект „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък Волюяк – София“

Средствата, предвидени за 2019 г., са в размер на 5 000 хил. лв.

Обхватът на проекта включва модернизация и обновяване на съществуващия 9,925 км двоен железопътен участък от София (вкл.) до Волюяк (вкл.), по протежение на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски, включващ строителни дейности, сигнализация, телекомуникации и внедряване на ERTMS.

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

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

- **Интегриране на българската железопътна транспортна система в европейската** – Чрез подобряване и развитие на физическите железопътни инфраструктурни връзки и постигане на оперативна съвместимост да се постигне привличане на международен трафик през страната и повишаване конкурентоспособността на българските железници.
- **Развитие на железопътната инфраструктура като част от Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T)** – Насочване на усилия и финансови средства за модернизация на жп линии и изграждане на логистични центрове по определените приоритетни направления.
- **Ефективно поддържане, модернизация и развитие на железопътната инфраструктура** – Развитието и модернизацията на железопътната инфраструктура следва да се основава на анализ на разходите и приходите за съответния обект и ползите за обществото от неговото изпълнение и експлоатация, при отчитане на съществуващата и очаквана интензивност на движението и на оценката на въздействието върху околната среда.

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

- **Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на железопътната инфраструктура. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове.** Специфичният характер на процеса на изграждане и модернизация на железопътната инфраструктура включва продължителен етап на подготовка и реализация на проектите и изисква концентрация на значителен по обем финансов ресурс при бавна възвръщаемост на инвестициите. Това води до анализиране и подбор на възможностите за осигуряване на финансови средства и ефективно поддържане, модернизация и развитие на най-важните стратегически възли и направления от прилежащата железопътна инфраструктура, предвид кръстопътното географско местоположение на страната и нейния транзитен потенциал чрез използване на железопътния транспорт.
- **Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората.** Комплексното изпълнение на мерките по тази приоритетна дейност ще допринесе за устойчиво развитие на транспортния сектор в съответствие с политиките на ЕС. Основната цел, която трябва да бъде постигната в периода до 2020 г. е изграждане на устойчива транспортна система, отговаряща на икономическите, социалните и екологични потребности, която да е напълно интегрирана и конкурентоспособна.

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

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

- **Повишаване на административния капацитет на предприятието.** За периода 2017-2020 г. в ДП НКЖИ се реализира обучителна програма за повишаване на административния капацитет чрез финансиране от ос 5 „Техническа помощ” на ОПТТИ 2014-2020 г.
- **Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.** Прогресът в железопътния сектор е свързан с развитие на мрежата и оптимизиране на дейностите в ДП НКЖИ. За ефективното функциониране на Управителя на инфраструктурата е необходимо своевременно обновяване и адаптиране на процесите, както и въвеждане на бизнес модели, ориентирани към динамично променящите се характеристики на транспортните пазари и регулаторни изисквания, свързани с европейската жп мрежа. Ефективният инструментариум включва организационно реструктуриране; осигуряване на финансови средства за изграждане на модерна железопътна инфраструктура и въвеждане на съвременни методи и технологии за постигане на устойчивост и ефективност при управление на предприятието.

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

6.3 СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

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

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

- ✓ Удвояване на железопътната линия Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граница.
- ✓ Модернизация на железопътната линия Драгоман – София.
- ✓ Модернизация на железопътната линия Видин – София.
- ✓ Модернизация на железопътната линия Русе – Димитровград.
- ✓ Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир – Гюешево.
- ✓ Модернизация на железопътната линия Радомир – Кулата.

Балансирано и взаимно обвързано развитие на отделните видове транспорт

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

Развитието на железопътната инфраструктура за интермодални превози с цел изграждане на нови терминали, товарни и логистични центрове ще повиши конкурентоспособността на

железопътната инфраструктура. Създаването на ефективни логистични вериги изисква оптимална комбинация на видовете транспорт (комодалност) и обмяна на добри практики за подобряване на стандартизацията и оперативната съвместимост между различните видове транспорт. Завършен е проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район на планиране за България – Пловдив”, като терминалът е отдаден на концесия през 2017 г.

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

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

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

Решаване на проблемите на околната среда

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

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

- ✓ Инвестиции за съвременни технически бази за поддържане и експлоатация на влаковете, локомотивите и вагоните в съответствие с изискванията за безопасност и сигурност в железниците.

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

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

При развитието на комбинирания транспорт очакваните ефекти са следните:

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

6.4 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

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

Изпълнението на заложените цели за обновяване и ново строителство на железопътната инфраструктура през 2019 г. и на инвестиционните инфраструктурни проекти ще бъде следното:

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

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

 **Проект „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец“**

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 1 301 273 600 лв. с ДДС.
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта – 1 084 999 272 лв. без ДДС.

- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 1 074 250 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 584 376 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 0,1%.
- Общо физическо изпълнение към 30.09.2018 г. – 0,1%.

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

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

- Обособена Позиция 1: Модернизация на железопътната отсечка от км 22+554 до км 42+200.
- Обособена Позиция 2: Модернизация на железопътната отсечка от км 42+200 до км 62+400.
- Обособена Позиция 3: Модернизация на железопътната отсечка от км 62+400 до км 73+598.

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

С Решение № 644 от 31.01.2018 г. Европейската комисия одобри Формуляра за кандидатстване за проект „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец“.

На 09.02.2018 г. между Управляващия орган (УО) на ОПТТИ 2014-2020 г. и ДП НКЖИ е сключен Договор № ДОПТТИ-2/09.02.2018 г. за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ за изпълнение на проекта.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

На 02.03.2018 г. е открита процедура по реда на ЗОП за избор на изпълнител на обществена поръчка за „Упражняване на строителен надзор по време на строителство за модернизация на железопътен участък Елин Пелин – Костенец“.

На 04.07.2017 г. е открита процедура по реда на ЗОП за възлагане на обществена поръчка за „Модернизация на железопътен участък Елин Пелин – Костенец“.

На 08.08.2018 г. е сключен договор за „Изпълнение на ЕО процедура за проверка на структурни подсистеми Инфраструктура и Енергия в железопътен участък Елин Пелин – Костенец и за структурна подсистема КУС участък София – Септември“.

На 10.09.2018 г. е открита процедура по реда на ЗОП за избор на изпълнител на обществена поръчка за „Проектиране и изграждане на две нови тягови подстанции – по обособени позиции: Позиция 1 - ТПС Казичене; Позиция 2 - ТПС Ихтиман“.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Влизане в сила на заповедта на Министъра на регионалното развитие и благоустройството за одобрение на Подробен устройствен план (ПУП) за землищата на с. Елин Пелин, с. Крушовица, с. Лесново, с. Нови Хан (общ. Елин Пелин), с. Бузяковци, с. Вакарел, с. Веринско, с. Живково, с. Пауново (общ. Ихтиман).
- Одобрение на ПУП със заповед на Министъра на регионалното развитие и благоустройството за землищата на с. Горна Василица и с. Долна Василица (община Костенец).
- Придобиване на имотите, необходими за реализацията на модернизация на железопътната отсечка от км 22+554 до км 42+200; от км 42+200 до км 62+400; от км 42+200 до км 62+400.
- Издаване на Разрешение за строеж за модернизация на железопътната отсечка от км 62+400 до км 73+598.
- Сключване на договори за строителство.
- Сключване на договори за осъществяване на строителен надзор.
- Откриване на процедура за избор на изпълнители на авторски надзор по време на строителството и сключване на договори.
- Откриване на процедура за избор на изпълнител за археологическо наблюдение, съгласно изискванията на чл. 161 от Закона за културното наследство и сключване на договор.
- Откриване на процедура за избор на изпълнител на мерки по информация и публичност и сключване на договор.
- Проектиране, изграждане и осъществяване на строителен надзор на две нови тягови подстанции – по обособени позиции: Позиция 1 – Тягова подстанция Казичене; Позиция 2 – Тягова подстанция Ихтиман.
- Откриване на процедура за избор на изпълнител за извършване на Независима оценка за целесъобразност на прилагането на процедурата за управление на риска в съответствие с Регламент № 402/2013 на Европейската комисия и сключване на договор.

** Проект „Рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас – Фаза 2“**

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 810 018 563 лв. с ДДС.
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта - 675 092 693 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 53 848 981 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 24 571 919 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 8,00%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 8,70%.

Процедура по кандидатстване за финансиране на проекта „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“:

На 20.11.2017 г. е подписан ДБФП между УО на ОПТТИ 2014-2020 г. и ДП НКЖИ. През м. ноември 2018 г. ЕК одобри Формуляра за кандидатстване за финансиране на проекта по Приоритетна ос 1 на ОПТТИ 2014-2020 г.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

Обхватът на проекта „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ и текущият статус към 30 септември 2018 г. са, както следва:

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

На 30.07.2018 г. е сформирана комисия за разглеждане и оценка на постъпилите оферти.

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

Изработени са ПУП, които са съгласувани със заинтересованите страни и с експлоатационни и териториални дружества, с изключение на 5 бр. ПУП за надлези в Общини Марица, Раковски, Братя Даскалови, Стара Загора и Тунджа, за които се отстраняват забележки и продължава процедурата по съгласуване с Агенцията „Пътна инфраструктура“. От Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ) са одобрени и влезли в сила ПУП – Парцеларен план (ПП) и Частично изменение на план за регулация и застрояване (ЧИПРЗ) за 8 броя надлези. Внесени са и предстои да бъдат разгледани и одобрени от Национален експертен съвет по устройство на територията и регионална политика при МРРБ ПУП – ПП и ЧИПРЗ за 13 броя надлези/подлези. Стартирала е подготовка на експертни оценки на засегнатите частни имоти на одобрените ПУП за 8 броя надлеза.

- ✓ *Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос:*

Предстои финализиране на процедура за предоставяне право на управление върху общински и държавни имоти, необходими за изграждането на национален обект.

- ✓ *Рехабилитация на железопътен участък Скуtare – Оризово:*

Договор № 5545/07.11.2016 г. за рехабилитация на железопътен участък Скуtare – Оризово с Обединение „Европейски железници“: Изпълнени са предвидените основни строителни дейности в рамките на пълното прекъсване по етап I и етап II по всички части на работния проект. На 01.08.2018 г. е възстановено влаковото движение в участъците Скуtare – Маноле – Белозем със скорост 60 км/ч. Остават за изпълнение довършителни дейности.

Договор с НАИМ при БАН № 5934/05.12.2017 г. за археологическо наблюдение по време на строителство за железопътен участък Скуtare-Оризово: Получено е уведомление от Изпълнителя за открит неизвестен археологически обект и съответно е издадена заповед № РД9К/10.05.2018 г. на министъра на културата за назначаване на експертна комисия за оглед и предварителна оценка на археологическия обект. Според мнението на комисията се налага извършване на пълно спасително теренно проучване на обект 1 в незастроената площ в рамките на сервитута на жп линията. Възложителят подготви открита процедура за извършване на спасително археологическо наблюдение в засегнатия участък.

- ✓ *Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово:*

На 11.07.2018 г. е стартирана процедурата за избор на изпълнител с предмет: „Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово“.

- ✓ *Модернизация на тягова подстанция Чирпан:*

На 10.09.2018 г. е стартирана процедура за избор на изпълнител с предмет: „Изготвяне на ПУП, проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервизна поддръжка на 2 броя тягови подстанции в жп участъка София – Костенец и интегрирането им към SCADA и проектиране, модернизация, гаранционно обслужване и сервизна поддръжка на тягови подстанции Белово и Чирпан и интегрирането им към SCADA“, по обособени позиции. Модернизация на тягова подстанция Чирпан е обособена позиция към обявената процедура.

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

Издадено е РМС № 13/11.01.2018 г. за безвъзмездно предоставяне на имот публична държавна собственост за управление от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Сключен е договор за дарение от община Тунджа, област Ямбол на МТИТС на 16 броя имоти, засегнати от ПУП.

Образувано е административно дело № 12907/2017 г., поради обжалване на РМС № 622/20.10.2017 г. за отчуждаване на имоти частна собственост. След приключване на отчуждителните процедури съгласуваният от заинтересованите страни технически проект ще бъде внесен в МРРБ за одобрение и издаване на разрешение за строеж. Провеждането на процедурата за избор на изпълнител се предвижда да стартира през месец април 2019 г.

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

Към момента се изготвя документация за провеждане на открита процедура по реда на ЗОП.

✓ *Рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа – Церковски:*

Договор № 5632/26.01.2017 г. за рехабилитация на железопътен участък Стралджа – Церковски: строително-ремонтните работи са изпълнени; на 26.04.2018 г. е подписан Акт образец № 16 за установяване годността за ползване на строежа и има издадено Разрешение за ползване № СТ-05-653/31.05.2018 г.

Договор № 5935/05.12.2017 г. за извършване на археологическо наблюдение по време на строителство за железопътен участък Стралджа – Церковски – изпълнените дейности са извършени в срок през 2018 г.

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

Договор № 6129/27.06.2018 г. с предмет „Оценка на съответствието на приложимите национални технически правила и национални правила за безопасност по проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2" и Договор № 6130/27.06.2018 г. с предмет „Независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска по проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2" са в процес на изпълнение.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Предстоят процедури по отчуждение на части от частни имоти и по предоставяне право на управление върху общински и държавни имоти, засегнати от одобрените ПУП, както и процедури по издаване на разрешения за строеж.
- Предстои провеждане на процедури за избор на изпълнители по обособени позиции за проектиране и изграждане на надлези/подлези за железопътната линия Пловдив – Бургас.
- Завършване на стартираните процедури по възлагане на гореописаните обществени поръчки по реда на ЗОП, сключване на договори и започване на изпълнението.
- Консултантът по проекта ще продължи да извършва заложените в договора дейности за оценка на съответствието и осъществяване на строителен надзор по време на строителството и да извършва координация на сключените договори.
- Да продължи изпълнението на сключените договори.

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

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 20 286 501 лв. с ДДС.
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта – 16 933 894 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 16 478 538 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 6 478 555 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2017 г. – 100%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 100%

След сключване на всички договори е подписан Анекс № 1, рег. №АДОПТТИ-2/21.11.2017 г. към ДБФП, с който стойността на проекта е намалена на 16 933 894 лв. без ДДС.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

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

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

Изграждането на надлеза е завършено и на 20.03.2018 г. е подписан Акт образец № 15 за установяване годността и приемане на строежа; назначена е Държавна приемателна комисия, която на 08.06.2018 г. е съставила и подписала Акт образец № 16 за установяване годността за ползване на строежа и издаване на Разрешение за ползване.

- ✓ *Пътен надлез на км. 137+336.54 в района на гара Стамболийски.*

Изграждането на надлеза е завършено и на 15.03.2018 г. е подписан на Акт образец № 15 за установяване годността за приемане на строежа. Назначена е Държавна приемателна комисия, която на 04.05.2018 г. е съставила и подписала Акт образец № 16 за установяване годността за ползване на строежа и издаване на Разрешение за ползване. Получено е Разрешение за ползване № СТ-05-551/11.05.2018 г.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Проектът е изпълнен, не се предвиждат други дейности.

✚ Проект: „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 по ДБФП – 21 339 148 лв. с ДДС.
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта – 17 782 623 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 14 449 367 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 1 569 217 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 81,26%.
- Физическо изпълнение към 30.09.2018 г. – 100%.

Проектът е етап от проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас в България” – Фаза 1, финансиран от Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. (ОПТ). Дейностите по рехабилитация на железопътната

инфраструктура по участъци на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол са извадени от Формуляра за кандидатстване за Фаза 1 и прехвърлени за финансиране към ОПТТИ 2014-2020 г.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

В процес на изпълнение са:

- Договор № 5110/13.08.2015 г. с предмет „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол”;
- Договор № 4764/16.10.2014 г. с предмет „Оценка на съответствието и строителен надзор за проекта „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на пет тягови подстанции по обособени позиции”, обособена позиция.

Предвидените в договора СМР са изпълнени. Подписани са Акт образец № 16 и са издадени разрешения за ползване за тяговите подстанции.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- След издаване на Разрешенията за ползване започна да тече 12-месечен период за отстраняване на дефекти. Предстои представяне на документи от страна на Изпълнителя за подаване на заявление от ДП НКЖИ за въвеждане на обекта в експлоатация, съгласно изискванията на ЗЖТ и Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз.

✚ Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир – Гюешево-граница с Република Македония“

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 31 311 538 лв. с ДДС.
- Стойност на допустимите разходи по проекта – 26 096 447 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 3 352 086 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 20 215 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 12,83%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 23,08%.

Изготвен и подаден е Формуляр за кандидатстване за финансиране, одобрен от МТИТС. Подписан е ДБФП № ДОПТТИ-1/07.02.2017 г. на стойност 31 311 537 лв. (допустими разходи 26 096 447 лв., недопустими разходи – ДДС – 5 215 090 лв.). Дейностите за частта от проекта в участъка София – Перник – Радомир са извадени от проект „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по Трансевропейската транспортна мрежа” по ОПТ и прехвърлени към ОПТТИ 2014-2020 г. за финансиране.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

На 27.10.2017 г. временно е спряно изпълнението на Договор № 4917/24.02.2015 г. с предмет „Изготвяне на ПУП и технически проект за модернизация на железопътен участък: „София – Перник – Радомир”, поради непредоставена информация от Столична община – Направление

Архитектура и градоустройство необходима за съгласуването на ПУП-окончателен проект. Изпратени са напомнителни писма на 29.03.2018 г. и на 02.08.2018 г. за предоставяне на необходимата информация, на които все още не е получен отговор.

На 14.05.2018 г. е обявена обществена поръчка с предмет „Подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“ по обособени позиции“. Подадена е жалба в комисията за защита на конкуренцията (КЗК) и процедурата е спряна на 08.06.2018 г. Образувано е производство в КЗК, за което е получено уведомление на 20.06.2018 г.

Договор № 5482/09.08.2016 г. за извършване на теренни археологически проучвания е приключил и изпълнен в срок. Сключено е рамково споразумение № 5997/24.01.2018 г., в обхвата на което е включено „Извършване на теренни археологически проучвания за модернизация на жп линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“.

На 19.07.2018 г. е обявена обществена поръчка с предмет „Изпълнение на мерки за визуализация и публичност по 2 обособени позиции: Обособена позиция № 1: „Изпълнение на мерки за визуализация и публичност за проект „Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътна линия София – граница с Република Сърбия" и Обособена позиция № 2: „Изпълнение на мерки за визуализация и публичност за проект „Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътна линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония". На 28.08.2018 г. са отворени подадените оферти и комисията е на етап разглеждане на подадените предложения.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Извършване на съгласувателните процедури по Договор № 4917/24.02.2015 г;
- Продължаване работата на комисията и евентуално подписване на договор с изпълнител за „Подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“ по обособени позиции“;
- Подписване на договор за изпълнение на мерки за визуализация и публичност;
- Обявяване на обществени поръчки с предмет: „Изготвяне на ДОВОС за модернизация на жп линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“;
- Администриране и контрол на сключените договори;

✚ Проект „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – железопътен участък Волюяк – Драгоман“

- Индикативна стойност на проекта с ДДС – 394 295 328 лв.
- Индикативна стойност на проекта без ДДС – 328 579 440 лв.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – N/A.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – N/A.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – N/A.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – N/A.

Предстои изготвяне на Формуляр за кандидатстване по Приоритетна ос 1 на ОПТТИ 2014-2020 г.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

Няма изпълнени дейности по проекта за отчетния период.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Подготовка на тръжни документации за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители;
- Сключване на договори с избраните изпълнители;
- Администриране на договорите;

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

✚ Проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 7 403 472 лв. с ДДС.
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта – 6 255 893 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 214 120 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 78 218 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 3,49%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 0,4%.

Изготвен е Формуляр за кандидатстване, след одобрението на който от УО на ОПТТИ 2014-2020 г., беше подписан ДБФП № ДОПТТИ-8/02.08.2018 г.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

Техническите проекти за трите гарови комплекса са изготвени и одобрени от Експертния технически съвет при ДП НКЖИ. За всички обекти са издадени разрешения за строеж. Обявени са процедури за избор на строител и строителен надзор, както следва:

- ✓ „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“ по три обособени позиции“:
 - Обособена позиция № 1: „Реконструкция на гаров комплекс Подуяне, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли, и упражняване на авторски надзор“;
 - Обособена позиция № 2: „Реконструкция на гаров комплекс Искър, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли, и упражняване на авторски надзор“;
 - Обособена позиция № 3: „Реконструкция на гаров комплекс Казичене, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли, и упражняване на авторски надзор“.
- ✓ Консултантска услуга за проверка за наличие на съществени и несъществени отклонения от одобрения инвестиционен проект съгласно чл. 154 от Закон за устройство на територията (ЗУТ) и съгласуване на работните чертежи и детайли, извършване на строителен надзор и управление изпълнението на договорите за строителство за проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“.
- ✓ Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска на проекти за реконструкция на гарови комплекси по девет обособени позиции“, в която три от обособените позиции се отнасят към настоящия предмет:

- Обособена позиция № 1 „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост на проект за реконструкция на гаров комплекс Подуяне“;
- Обособена позиция № 2 „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост на проект за реконструкция на гаров комплекс Искър“;
- Обособена позиция № 3 „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост на проект за реконструкция на гаров комплекс Казичене“.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Приключване на процедурите за избор на изпълнители и подписване на договори за строителство, строителен надзор и за оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост;
- Подписване на протокол, образец 2а за откриване на строителна линия и задаване на ниво и започване на строителните работи по трите гарови комплекса;
- Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

Проект „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“

- Индикативна стойност на проекта с ДДС – 6 579 511 лв.
- Индикативна стойност на проекта без ДДС – 5 482 926 лв.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 189 610 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 72 922 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 3,46%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 0%.

Изготвен е Формуляр за кандидатстване, който бе одобрен от УО на ОПТТИ 2014-2020 г. След подробен преглед на количествено-стойностните сметки са установени технически грешки, необходими за коригирани. ДП НКЖИ поиска оттегляне на Формуляра за кандидатстване. След провеждане на процедурите за избор на изпълнител ще бъдат установени точните стойности на СМР, а в УО на ОПТТИ 2014-2020г. ще бъде подаден ревизиран Формуляр за кандидатстване за ново одобрение.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

Обявени са процедури за избор на строител и строителен надзор, както следва:

- ✓ „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“;
- ✓ Консултантска услуга за проверка за наличие на съществени и несъществени отклонения от одобрения инвестиционен проект съгласно чл.154 от ЗУТ и съгласуване на работните чертежи и детайли, извършване на строителен надзор и управление изпълнението на договорите за строителство за проект „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“;
- ✓ Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска на проекти за реконструкция на гарови комплекси по девет обособени позиции“, в която две от обособените позиции се отнасят към настоящия предмет:

- Обособена позиция № 6 „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост и на проект за реконструкция на гаров комплекс Карнобат“;
- Обособена позиция № 9 „Независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска на проект за реконструкция на гаров комплекс Карнобат“.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Приключване на процедурите за избор на изпълнители и подписване на договори за строителство, строителен надзор и договори за оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост, по обособени позиции;
- Подписване на протокол, образец 2а за откриване на строителна линия и задаване на ниво и започване на строителните работи;
- Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

Проект „Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“

- Индикативна стойност на проекта с ДДС – 19 866 708 лв.
- Индикативна стойност на проекта без ДДС – 16 555 590 лв.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 300 169 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. - 201 704 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 1,81%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 0%.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

В изпълнение са договори № 5864/11.09.2017 г. и № 5939/12.12.2017 г. за предпроектни проучвания, конструктивно обследване, идейни проекти и технически задания за реконструкция съответно на гаров комплекс Стара Загора и гаров комплекс Нова Загора. Идейните проекти за реконструкция на гаровите комплекси са одобрени от Експертния технически съвет при ДП НКЖИ.

Проведена е процедура по реда на ЗОП и е избран изпълнител на Договор № 6225/13.09.2018 г. за изготвяне на Анализ „Разходи-ползи“ и подготовка на Формуляр за кандидатстване за финансиране.

Изготвят се документации за откриване на обществени поръчки за следните процедури:

- ✓ „Реконструкция на гаров комплекс Стара Загора – проектиране, строителство и авторски надзор“;
- ✓ „Реконструкция на гаров комплекс Нова Загора – проектиране, строителство и авторски надзор“;
- ✓ „Консултантска услуга за оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор и управление изпълнението на договора за проектиране и строителство на обект „Реконструкция на гаров комплекс Стара Загора“;
- ✓ „Консултантска услуга за оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор и управление изпълнението на договора за проектиране и строителство на обект „Реконструкция на гаров комплекс Нова Загора“;

- ✓ „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска на проекти за реконструкция на гарови комплекси по девет обособени позиции“, като четири от обособените позиции се отнасят към настоящия предмет:
 - Обособена позиция № 4 „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост на проект за реконструкция на гаров комплекс Стара Загора“;
 - Обособена позиция № 5 „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост на проект за реконструкция на гаров комплекс Нова Загора“;
 - Обособена позиция № 7 „Независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска на проект за реконструкция на гаров комплекс Стара Загора“;
 - Обособена позиция № 8 „Независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска на проект за реконструкция на гаров комплекс Нова Загора“.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Приключване на договора за изготвяне на Анализ „Разходи-ползи“ и подготовка на Формуляр за кандидатстване;
- Подаване в УО на ОПТТИ 2014-2020 г. на Формуляр за кандидатстване за финансиране на проекта, одобрението му и подписване на ДБФП;
- Провеждане на процедури за избор на изпълнители и подписване на договори по съответните обособени позиции за проектиране и строителство, строителен надзор и за оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска;
- Подписване на протокол образец 2а за откриване на строителна линия и задаване на ниво и започване на строителните работи по подобектите;
- Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

Проект „Предварителни проучвания за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг“

- Индикативна стойност на проекта с ДДС – 3 025 660 лв.
- Индикативна стойност на проекта без ДДС – 2 521 383 лв.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 0,00 лв.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. - 30.09.2018 г. - 0,00 лв.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 0,00%.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

Открита е процедура за избор на Изпълнител с предмет „Извършване на предварителни проучвания за развитие на алтернативните железопътни направления Север – Юг“. На 25.10.2018 г. е обявено Решение на Възложителя за прекратяването ѝ.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

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

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

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

 **Проект „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП НКЖИ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (контролни точки "check-points")**

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 21 570 000 лв. с ДДС.
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта – 18 000 000 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 29 500 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 29 500 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 0,16%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 3,03%.

Изготвен и след съгласуване от Държавна агенция „Електронно управление“ е одобрен Формуляр за кандидатстване по ОПТТИ 2014-2020 г. от УО на Оперативната програма. На 13.07.2018 г. между УО на ОПТТИ 2014-2020 г. и ДП НКЖИ е сключен ДБФП за проекта.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

Сключен и изпълнен е договор за изготвяне на Анализ „Разходи-ползи“.

Изготвено и одобрено от Държавна агенция „Електронно управление“ Техническо задание за СУВР.

Изготвено и одобрено от Държавна агенция „Електронно управление“ Техническо задание за Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (СМКППЖСД).

В ход е подготовка на тръжна документация за открита процедура с предмет: „Проектиране и внедряване на СУВР в ДП НКЖИ, включително СМКППЖСД“.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители;
- Сключване на договори с избраните изпълнители.

 **Проект „Модернизация на гарови централизации в участъка Русе – Каспичан“**

- Индикативна стойност на проекта с ДДС- 33 360 000 лв.
- Индикативна стойност на проекта без ДДС– 27 800 000 лв.
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2018 г. – 115 лв.
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 0,00 лв.
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2018 г. – 0,00%.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

Актуализиран е Финансов анализ. Изготвен е и е съгласуван Формуляр за кандидатстване с Държавна агенция „Електронно управление“.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

По проекта не се предвижда изпълнение на дейности през 2019 г.

6.4.1.4 По ПРИОРИТЕТНА ОС 5 „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ“

✚ Проект „Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 г. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ“.

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 8 772 739 лв. с ДДС.
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта - 8 126 286 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 3 939 762 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 878 859 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 48,5%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 59%.

През 2016 г. с УО на ОПТТИ 2014-2020 г. е подписан ДБФП и Анекс № 1 за изменение на условията за изпълнение на ДБФП.

Дейности, включени в проекта:

- ✓ **Дейност 1:** Осигуряване на финансов ресурс при спазване на разпоредбите на националното законодателство в сферата на заплащането на труда за лицата, отговорни за програмиране/идентифициране, подготовка, финансова отчетност, управление и контрол, както и наблюдение и контрол на изпълнението на проектите/операциите по ОПТТИ 2014-2020 г.;
- ✓ **Дейност 2:** Подобряване на материално-техническата база, включително лизинг, покупка и застраховане на оборудване, необходимо на служителите на дирекция СРИП за извършване на дейностите по програмиране/идентифициране, подготовка, управление, наблюдение и контрол на изпълнението на проектите/операциите по ОПТТИ 2014-2020 г.;
- ✓ **Дейност 3:** Необходимост от обновяване и реорганизация на работни офис площи на 5-ия етаж на административната сграда на бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 110;
- ✓ **Дейност 4:** Осигуряване на информация и публичност;
- ✓ **Дейност 5:** Предоставяне на специфични експертизи.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.

Дейност 1: Изплатени са месечни възнаграждения на служителите от Дирекция СРИП за периода до 31.08.2018 г.; изпълнява се договор за предоставяне на специализирани обучения на НКЖИ в рамките на ревизираната програма за обучения.

Дейност 2: Приключени са всички дейности за доставки на компютри, сървъри, принтери и комуникационна техника, съгласно сключените договори; изпълняват се доставките на канцеларски материали и консумативи съгласно сключените договори.

Дейност 3: Всички дейности, включени в компонента са успешно завършени.

Дейност 4: Договор с предмет „Осигуряване на информация и публичност по проекта“ е прекратен; на 27.03.2018 г. е проведен информационен ден за запознаване на колегите от ДП НКЖИ със статуса на проекта.

Дейност 5: Възложен и изпълнен е договор за предоставяне на консултантска услуга за подготовка за мигриране към новата информационна техника; сключен е договор за изготвяне на стандартизирани документи за подготовка, организиране и възлагане на обществени поръчки в ДП НКЖИ, в контекста на предварителните условия заложи в Споразумението за партньорство.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- **Дейност 1:** изплащане на месечни възнаграждения на служителите на Дирекция СРИП; при необходимост – командировки от служители на дирекцията; продължаващо изпълнение на договора за предоставяне на специализирани обучения.
- **Дейност 2:** финализиране на договорите за доставка на канцеларски материали и консумативи съгласно условията в тях.
- **Дейност 5:** финализиране на договора за изготвяне на стандартизирани документи; При необходимост – провеждане на процедури и сключване на договори за предоставяне на специфична експертиза от юридически и физически лица.

 **Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – железопътен участък Петърч – Драгоман-граница с Република Сърбия“.**

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 2 362 959 лв. с ДДС.
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта – 1 972 218 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 922 296 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 5 267 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 47%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 48%.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

Обявена е повторно обществена поръчка с предмет „Извършване на предпроектни проучвания и изготвяне на идеен проект по части железен път и геодезия за модернизация на жп участък Драгоман – граница с Република Сърбия“. С решение № 34/01.08.2018 г. е определен изпълнител на обществената поръчка и е подписан договор № 6233/14.09.2018 г. с избрания изпълнител.

На 19.07.2018 г. е обявена обществена поръчка с предмет „Изпълнение на мерки за визуализация и публичност по 2 обособени позиции: Обособена позиция № 1: „Изпълнение на мерки за визуализация и публичност за проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София – граница с Република Сърбия“ и Обособена позиция № 2: „Изпълнение на мерки за визуализация и публичност за проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Сключване на договори за изпълнение на мерките за визуализация и публичност с избраните изпълнители;
- Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

✚ Проект „Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ“

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 300 914 лв. с ДДС.
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта – 260 000 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 0,00 лв.
- Общо разплатени средства 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 0,00 лв.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 0,00%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 0,00%.

Сключен Анекс № ДОПТТИ-4/13.03.2018 г. към ДБФП от 2016 г.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

На 06.06.2018 г. е обявена открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ОПТТИ“. Сключен е договор № 6222/04.09.2018 г. за доставка и на 18.09.2018 г. са доставени договорените автомобили.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Управление, контрол и администриране на сключените договори за изпълнение на дейностите по проекта.

✚ Проект „Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексиранието, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от Европейските фондове“

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 815 820 лв. с ДДС.
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта – 679 850 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 14 400 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 0,00 лв.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 2,12%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 16,67%.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

На 25.01.2018 г. е изпратено писмо до УО на ОПТТИ 2014-2020 г. за извършване на промяна в плана за външно възлагане.

Извършва се подготовка на документация за провеждане на открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „Внедряване на електронен архив в ДП НКЖИ по обособени позиции“.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Подготовка на тръжни документации за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители;
- Сключване на договори с избраните изпълнители;
- Администриране на договорите.

✚ Проект „Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ 2014-2020 г.“

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 1 097 696 лв. с ДДС.
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта – 914 747 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 513 937 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 401 477 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2017 г. – 45,7%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 47,30%.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

На 06.03.2018 г. е приета от ДП НКЖИ техническа спецификация за СУВР. През м. юли 2018 г. са актуализирани финалните версии на техническите спецификации за проектите „Внедряване на ETCS по железопътната линия Русе – Каспичан” и „Изграждане на ETCS в участъка София – Септември”.

През м. август 2018 г. са финализирани и предадени на ДП НКЖИ от Консултанта критериите и методиката за оценка по проекта „Проектиране и внедряване на СУВР в ДП НКЖИ, включително СМКППЖСД”.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Изготвяне на документация за провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител за проекти:
 - „Разширяване функционалния обхват на ГИС на ДП НКЖИ”;
 - „Внедряване на ETCS по жп линия Русе – Каспичан”;
 - „Изграждане на ETCS в жп участък София – Септември”.
- Изготвяне на тръжна стратегия за изпълнение на проектите.
- Разработване на план за поддръжка на осигурителни, телекомуникационни и други системи.
- Изготвяне на доклад, отчитащ цялостното изпълнение на проекта.
- Изпълнение на мерки за информация и комуникация.

Планиране, програмиране и подготовка на проекти за програмен период 2021-2027 г.

- Индикативна стойност на проекта – 3 072 000 лв. с ДДС.

Предстои изготвяне на Формуляр за кандидатстване по Приоритетна ос 5 на ОПТТИ 2014-2020 г.

Обхватът на проекта включва:

- ✓ Изготвяне на списък на всички потенциални за съфинансиране чрез ЕСИФ инвестиционни проекти на ДП НКЖИ.
- ✓ Определяне на възможните източници за финансиране.
- ✓ Изготвяне на предварителни проучвания; финансови, икономически и други приложими анализи; ОВОС, документи за процедури по отчуждения и други дейности, свързани с подготовката на проектите за тяхната бъдеща реализация.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

Няма изпълнени дейности за периода.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

Изготвяне на заявителски материал и необходимата документация за провеждане на процедура по ЗОП за избор на Изпълнител.

6.4.2 ПРОЕКТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА

Проектите, одобрени за финансиране по МСЕ от първата покана за кандидатстване – 2014 г., са както следва:

✚ Проект „Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин”

- Обща стойност на проекта по Споразумение – 159 559 584 лв. с ДДС.
- Допустими разходи по Споразумение – 132 966 320 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 19 835 081 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 2 968 283 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 14,9%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 36%.

Проектът е финансиран от МСЕ, като 57 786 910 евро (113 021 372 лв.) са под формата на безвъзмездна финансова помощ, за която през месец ноември 2015 г. е подписано споразумение с Изпълнителна агенция за иновации и мрежи.

Проектът включва модернизация и реконструкция на жп участък София – Елин Пелин с дължина 22 км, разположени по протежението на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски от основната TEN-T мрежа. Модернизираният участък ще бъде в съответствие с изискванията на ЕС за коридорите от основната железопътна мрежа.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

- ✓ *Проектиране* – Договор № 5546/07.11.2016 г.:
 - Жп участък Искър – Казичене: внесен в МРРБ пакет документи за издаване на РС на 06.07.2018 г, но поради забележки, които са отстранени е повторно представен на 18.09.2018 г.;
 - Изготвен и одобрен от ДП НКЖИ е ПУП за мост на км 9+985 над р. Искър;
 - Техническото проектиране е изцяло завършено, но дейността ще бъде счетена за изпълнена след издаване на всички РС за жп участък София – Казичене. Към 30.09.2018 г. степента на изпълнение е 78%.
- ✓ *Строителство* – Договор № 5546/07.11.2016 г.:
 - На 15.02.2018 г. са стартирани строителните работи в жп участък Казичене – Елин Пелин;
 - Изпълнени са дейности (път 2) по доставка на релси, стрелки, тръби за водостоци и сигнализация, изгребване на стар баласт и др.
- ✓ *Строителен надзор* – В процес на изпълнение. Към момента степента на напредъка е 44%.
- ✓ *Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост* – 39%.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Управление на проекта;
- Изпълнение на дейности по визуализация и публичност;
- Издаване на РС за всички участъци;

- Завършване на СМР в междугарие Казичене – Елин Пелин и поэтапно стартиране на СМР в останалите участъци;
- Завършване на процедурите по отчуждаване на земите и издаване на РС за надлези и мост над р. Искър;
- Надзор на СМР;
- Внасяне за издаване на РС на ТП за участък София – Искър;
- Надзор за оперативна съвместимост;
- Археологически мониторинг по време на СМР.

Проект „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк”.

- Обща стойност на проекта по Споразумение – 244 582 910 лв. с ДДС.
- Допустими разходи по Споразумение – 203 819 092 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства по проекта към 30.09.2018 г. – 511 444 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства по проекта за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 347 822 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък на проекта към 30.09.2018 г. – 0,25%.
- Общ физически напредък по проекта към 30.09.2018 г. – 0%.

На 25.02.2015 г. е подаден е Формуляр за кандидатстване по МСЕ, МГП 2014 „Транспорт“ за съфинансиране на всички дейности. На 24.11.2015 г. е подписано Споразумение за отпускане на безвъзмездни средства по линия на МСЕ – сектор „Транспорт” на обща стойност 104 211 047 евро.

Изпълнение за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г.:

Относно подробният устройствен план за модернизация на железопътен участък: гара София – гара Волюяк" са изпратени съгласувателни писма към заинтересованите институции. След проведени срещи с общински администрации и експлоатационни дружества проектите са преработени съгласно техните изисквания. Проектът на ПУП е коригиран, съгласно забележките на Столична община и внесен за процедиране. Одобрението е обнародвано в ДВ, бр 49 от 12.06.2018 г.

Издадено е Разрешение за строеж на под-участък „№ 1 Централна гара София”.

На 24.01.2018 г. е сключено рамково споразумение, в обхвата на което е включено „Археологическо наблюдение по време на изпълнението на проекта”.

Сключен е договор № 6174/24.07.2018 г. за „Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор по време на строителството и управление на изпълнението на договорите за проектиране/строителство и строителство”.

Открита е процедура за избор на Изпълнител за „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк“. Процедурата е възобновена и към периода на отчитане е на етап оценка на постъпилите оферти.

На 06.11.2017 г. е стартирала открита процедура за обществена поръчка за строителни дейности с предмет „Модернизация на коловозно развитие на Централна гара София и жп участък Централна гара София – Волюяк“. След подадени жалби към КЗК и временни спирания на процедурата същата е възобновена и към периода на отчитане е на етап оценка на постъпилите оферти.

На 13.03.2018 г. е стартирала открита процедура за обществена поръчка за строителни дейности с предмет „Проектиране и строителство на системи за сигнализация и телекомуникации и ERTMS за проекта“. На 15.05.2018 г. е подадена жалба в КЗК и Възложителят спира действието до влизане в сила на определението на КЗК. Процедурата е възобновена и към периода на отчитане е на етап оценка на постъпилите оферти.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Стартиране на процедури за възлагане на обществени поръчки с предмет:
 - „Осъществяване на авторски надзор по време на строителните дейности за изграждане на железопътен възел София“;
 - „Осъществяване на авторски надзор по време на строителните дейности за изграждане на ПЗ Обеля“;
 - „Осъществяване на авторски надзор по време на строителните дейности за изграждане на ПЗ Волуяк“.
- Сключване на договор с избрания Изпълнител;
- Стартиране от 10.10.2018 г. на изпълнението на Договор № 6174/24.07.2018 г.

Проект „По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания“.

- Обща стойност на проекта по Споразумение – 609 869 лв. с ДДС.
- Допустими разходи по Споразумение – 609 869 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 168 300 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 22 893 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 27,6%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 58%.

Описание на проекта:

- ✓ **Дейност 1:** Посещения за обмяна на опит и добри практики на експерти от ДП НКЖИ при Управители на железопътната инфраструктура (УЖИ) в други страни-членки на ЕС.
- ✓ **Дейност 2:** Посещения в България на лектори от партньорските УЖИ на други страни-членки на ЕС.
- ✓ **Дейност 3:** Участия на представители на ДП НКЖИ в информационни дни/семинари/форуми и други публични събития и обучения относно аспекти, свързани с инфраструктура по TEN-T мрежата или проекти и политики по МСЕ.
- ✓ **Мерки за информация и публичност:** Предоставяне на информация за финансовото участие на ЕС.
- ✓ **Разпространение на информация относно резултатите:** Провеждат се информационни дни, на които се представят резултатите от съответното събитие.

Изпълнение за периода 01.01.2018 – 30.09.2018 г.

В рамките на **дейност 3** по проекта – в периода 24-28.04.2018 г. е проведено посещение на представител на ДП НКЖИ в гр. Любляна, Словения за участие в годишното издание на дни по TEN-T, финансирано от МСЕ.

В рамките на **дейност 2** по проекта – в периода 24-26.07.2018 г. е проведено посещение на експерти от партньорското УЖИ на Унгария – NIF за обучителен семинар в ДП НКЖИ.

Планирани дейности до края на 2018 г.:

- По проекта е подписан адендум между DG MOVE и ДП НКЖИ, съгласно условията на който срокът за финализиране на изпълнението на договора се променя на 31.12.2018 г.
- Предстои финализиране на изпълнението на дейностите, изготвяне на окончателен доклад и окончателен индивидуален финансов отчет на проекта и докладване пред DG MOVE.

Проект „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив в участъка Костенец – Септември“

- Обща стойност на проекта по Споразумение – 418 369 935 лв. с ДДС.
- Допустими разходи по Споразумение – 348 641 613 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 270 699 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 123 615 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 0,08%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 8%.

Проектът се финансиран по линия на МСЕ, като за 151 518 982 евро под формата на безвъзмездна финансова помощ през месец ноември 2016 г. е подписано споразумение с Изпълнителна агенция за иновации и мрежи.

Проектът обхваща модернизация и реконструкция на жп участък Костенец – Септември с дължина 24.5 км, разположени по протежение на коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ от основната TEN-T мрежа.

Изпълнение за периода 01.01.2018 – 30.09.2018 г.***Тръжни процедури:***

- „Модернизация на жп участък Костенец – Септември“: Поради двукратно обжалване на процедурата е натрупано закъснение от около 8 месеца. Към периода на отчитане, процедурата е на етап оценка на постъпилите оферти;
- „Консултантска услуга по контрол, управление, оценка на съответствие, строителен надзор и изготвяне на технически паспорти за железопътен участък Костенец – Септември“: Тръжната процедура е обявена на 02.03.2018 г., но поради обжалване на процедурата е натрупано закъснение от около 4 месеца. Към периода на отчитане, процедурата е на етап оценка на постъпилите оферти;
- „Изготвяне на ПУП, проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервизна поддръжка на 2 броя тягови подстанции в жп участъка София – Костенец и интегрирането им към SCADA и проектиране, модернизация, гаранционно обслужване и сервизна поддръжка на тягови подстанции Белово и Чирпан и интегрирането им към SCADA”, по обособени позиции (ОП 3: ТПС Белово): Процедурата е обявена на 10.09.2018 г., като срокът за подаване на оферти е 02.11.2018 г.

Сключени договори:

- Договор № 6187/08.08.2018 г. „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост на проектирането и изграждането на железопътната инфраструктура в железопътен участък Костенец – Септември“.

Отчуждителни процедури:

- Одобрен ПУП за землищата в община Септември и оценките на земите са извършени;
- Подробните устройствени планове за общини Костенец и Белово са прегледани от ЕТС на МРРБ и по тях има забележки, които се отстраняват.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Избиране на изпълнители по обявените тръжни процедури за строителство и за оценка на съответствие и строителен надзор;
- Обявяване на тръжни процедури за авторски надзор, за одобрение на ПУП за землищата на територията на общини Костенец и Белово.

Очаква се ПУП за Белово да бъде одобрен до средата на м. ноември 2018 г. Относно одобрението на ПУП за Костенец, поради строителството на нова гара Костенец и близостта и до предприятия за складиране на боеприпаси, трябва да се направи оценка на риска, която да се съгласува с Министерството на отбраната.

Проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“

- Обща стойност на проекта по Споразумение – 242 812 601 лв. с ДДС.
- Допустими разходи по Споразумение – 202 383 879 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 235 144 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 142 148 лв. без ДДС.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 0,1%.
- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 7%.

Изпълнение за периода 01.01.2018 – 30.09.2018 г.

На 16.08.2018 г. е сключен договор за „Извършване на археологически разкопки“, който включва извършването на предварително археологическо проучване за Обект 6 в землищата на с. Скуtare, с. Рогош и гр. Пловдив и Обект 7 в землищата на гр. Пловдив, с. Брестник и с. Ягодово по Обособена позиция 5 „Извършване на теренни археологически проучвания за проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“ от рамковото споразумение за археологически проучвания.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

Предстои да бъдат стартирани следните тръжни процедури:

- Модернизация на железопътни участъци Пловдив - Крумово и Пловдив - Скуtare, включително гарите Пловдив разпределителна, Крумово, Скуtare и разделен пост Тракия”;
- „Модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация в гара Пловдив, и изграждане на транспортно-комуникационен пробив”.

Проект „От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки“

- Обща стойност на проекта-част ДП НКЖИ – 117 350 лв.с ДДС.
- Допустими разходи по проекта-част ДП НКЖИ– 97 792 лв. без ДДС.
- Общо разплатени средства към 30.09.2018 г. – 0,00 лв.
- Общо разплатени средства за периода 01.01.2018 г. – 30.09.2018 г. – 0,00 лв.
- Общ финансов напредък към 30.09.2018 г. – 0%.

- Общ физически напредък към 30.09.2018 г. – 20%.

На 12.10.2017 г. между Изпълнителната агенция за иновации и мрежи (INEA) и основния Бенефициент „БМФ Порт Бургас“ ЕАД е подписано Споразумение за финансиране на проекта.

Обхват на проекта:

Компонентът на ДП НКЖИ, включен в проекта, обхваща изготвяне на технически/работен проект за рехабилитация, включително чрез подмяна на железния път и прилежащите стрелки в участъка между стрелка № 103, разположена в края на Коловоз № 34 извън собствеността на БМФ Порт Бургас Изток – 2 и стрелка № 28, разположена в северния край на Коловоз № 5 на гара Владимир Павлов с обща дължина от 3 552 м, както и изграждане на нова „S”- връзка към Първи изтеглител между стрелка № 103 и стрелка № 8.

Изпълнение за периода 01.01.2018 – 30.09.2018 г.

На 01.10.2018 г. е сключен е договор за „Изготвяне на технически проект за рехабилитацията на товарен коловоз „Връзка Изток – Запад”.

Планирани дейности до края на 2018 г. и през 2019 г.:

- Стартиране и изпълнение на договора за „Изготвяне на технически проект за рехабилитацията на товарен коловоз „Връзка Изток-Запад“;
- Подготовка, стартиране и провеждане на процедура за възлагане на обществена поръчка за избор на изпълнител с предмет „Оценка на съответствието по ЗУТ на технически проект за рехабилитацията на товарен коловоз „Връзка Изток-Запад“ по проекта. Проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки”.

Средносрочни и дългосрочни проекти на ДП НКЖИ, които ще се изпълняват през 2019 г.

Таблица № 7

Наименование на проекта	Етап за 2019 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет (с ДДС) и източници на финансиране
1	2	3	4
ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020			
„Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец“	Избор на изпълнители и сключване на договори	2026	1 301 273 600 лв. КФ и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	<i>111 692 151 лв.</i>		
„Рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас – Фаза 2“	Подписване на договори за строителство и надзор; Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори; Изпълнение на сключените до момента договори	2022	810 018 563 лв. КФ и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	<i>119 565 514 лв.</i>		
„Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – железопътен участък Воляк – Драгоман“	Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори	2023	394 295 328 лв. КФ и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2019 г.

Наименование на проекта	Етап за 2019 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет (с ДДС) и източници на финансиране
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	<i>0,00 лв.</i>		
„Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир – Гюешево-граница с Република Македония“	Избор на изпълнители и сключване на договори; Изпълнение на сключените договори.	2020	31 311 538 лв. КФ и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	<i>8 719 948 лв.</i>		
„Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“	Приключване на процедурите за избор на изпълнители и подписване на договори за строителство, строителен надзор и за оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост.	2021	7 403 472 лв. ЕФРР и национално съфинансиране ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	<i>2 694 000 лв.</i>		
„Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“	Приключване на процедурите за избор на изпълнители и подписване на договори за строителство, строителен надзор и за оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост.	2020	6 579 511 лв. ЕФРР и национално съфинансиране ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	<i>3 312 000,00 лв.</i>		
„Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“	Провеждане на процедури за избор на изпълнители и подписване на договори за строителство, строителен надзор и за оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост.	2021	19 866 708 лв. ЕФРР и национално съфинансиране ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	<i>4 082 000 лв.</i>		
„Предварителни проучвания за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг“	Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори за проектиране	2021	3 025 660 лв. ЕФРР и национално съфинансиране ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	<i>258 013,00 лв.</i>		
„Модернизации на гарови централизации в участъка Русе – Каспичан“	=====	2023	33 360 000 лв. ЕФРР и национално съфинансиране ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	<i>0,00 лв.</i>		

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2019 г.

Наименование на проекта	Етап за 2019 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет (с ДДС) и източници на финансиране
„Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП НКЖИ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (контролни точки "check-points")	Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори	2022	21 570 000 лв. ЕФРР и национално съфинансиране ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	<i>3 050 000,00 лв.</i>		
„Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – железопътен участък Петърч – Драгоман-граница с Република Сърбия”.	Избор на изпълнители за визуализация и администриране на договорите и изпълнение на сключените договори	2019	2 362 959 лв. ЕФРР и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	<i>980 854,00 лв.</i>		
„Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ 2014-2020 г. при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ“	Техническо обслужване и такси за МПС	2023	300 914 лв. ЕФРР и национално съфинансиране ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	<i>13 270,00 лв.</i>		
„Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексиранието, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от Европейските фондове”	Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори	2019	815 820 лв. ЕФРР и национално съфинансиране ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	<i>67 958,00 лв.</i>		
„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“	Изпълнение на сключените по проекта договори.	2020	8 772 739 лв. ЕФРР и национално съфинансиране ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	<i>2 200 000 лв.</i>		

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2019 г.

Наименование на проекта	Етап за 2019 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет (с ДДС) и източници на финансиране
Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ 2014-2020 г.			1 097 696 лв. ЕФРР и национално съфинансиране ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	363 024,00 лв.		
Механизъм за свързване на Европа 2014 – 2020			
„Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин”	Проектиране и строителство	2020	159 559 584 лв. МСЕ, национално съфинансиране
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	46 493 471 лв.		
„Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк”	Провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители, сключване на договори, отчуждителни процедури, издаване на Разрешения за строеж	2020	244 582 910 лв. МСЕ, национално съфинансиране, съфинансиране бенефициент
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	78 497 232,00 лв.		
„Модернизация на железопътната линия София – Пловдив в участъка Костенец – Септември”	Провеждане на тържни процедури и сключване на договори за строителство и надзор	2020	418 369 935 лв. МСЕ, национално съфинансиране
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	61 127 935 лв.		
„Развитие на железопътен възел Пловдив”	Провеждане на тържни процедури и сключване на договори за строителство и надзор; Стартиране на СМР	2020	242 812 601 лв. МСЕ, национално съфинансиране
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	42 493 727 лв.		
„От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки“	Провеждане на тържни процедури, сключване на договори, стартиране на дейностите по проектиране	=====	117 350 лв. МСЕ, национално съфинансиране
<i>Прогноза за финансиране през 2019 г. (без ДДС)</i>	83 483,00 лв.		

★ *Отчетът на изпълнение на горепосочените проекти е актуален към 30.09.2018 г.*

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1: Очаквана влакова работа и приходи от инфраструктурни такси на ДП НКЖИ за 2018/2019 г.;

Приложение № 2: Проект 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости” – 2019 г.;

Приложение № 3: Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2019 г.;

Приложение № 4: Доставка на механизация;

Приложение № 5: Проект 4 „Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства” – 2019 г. на поделение „Сигнализация и телекомуникации“;

Приложение № 6: Ремонт и внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на ДП НКЖИ за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2019 г. на поделение „Електроразпределение“;

Приложение № 7: Проект № 5 „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции“ 2019 г.

Приложение № 8: Проект 7 „Удвояване и електрификация на жп линия „Карнобат – Синдел” – 2019 г.;

Приложение № 9: Проект 8 „Възстановяване на проектните параметри по жп линията София – Карлово – Зимница” – 2019 г.;

Приложение № 10: Проект „Доставка жп механизация” – 2019 г.;

Приложение № 11: Проект 11 „Възстановяване на проектни параметри по железопътната линия Русе – Варна” – 2019 г.;

Приложение № 12: Проект 20 „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания” – 2019 г.;

Приложение № 13: Проекти „Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.“;

Приложение № 14: Проект „Собствен принос на ДП НКЖИ за обект: „Развитие на железопътен възел София: София – Волуяк“;

Приложение № 15: Отчет за печлбата или загубата и другия всеобхватен доход на ДП НКЖИ – отчет за 2017 г., бизнес план за 2018 г., очакван отчет за 2018 г. и бизнес план за 2019 г.;

Приложение № 16: Отчет за 2017 г., очакван отчет за 2018 г. и разчет по бизнес план за 2019 г. на показателя „Изискуеми задължения към доставчици и персонал“;

Приложение № 17: Отчет за 2017 г., очакван отчет за 2018 г. и разчет по бизнес план за 2019 г. на показателя „Оперативни разходи на 1 зает“;

Приложение № 18: Отчет за 2017 г., очакван отчет за 2018 г. и разчет по бизнес план за 2019 г. на показателя „Брой персонал на 1 км железен път“;

Приложение № 19: Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за 2019 г.;

Приложение № 20: Обобщена таблица за дейността на ДП НКЖИ за 2019 г. (в млн. лева) – В табличен вид е показана обобщено дейността на ДП НКЖИ, според която планираните разходи и дейности на Управителя на инфраструктурата обхващат едновременно европейските и национални източници на финансиране.

Очаквана влакова работа и приходи от инфраструктурни такси на НК „Железопътна инфраструктура“ за 2018-2019 г.

ОЧАКВАН ОТЧЕТ 2018 г.												
ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗВАЧИ	ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ			ИЗОЛИРАНИ ЛОКОМОТИВИ			ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ			ОБЩО ПРЕВОЗИ		
	ваккм.	брутотонкм.	приходи-лева	ваккм.	брутотонкм.	приходи-лева	ваккм.	брутотонкм.	приходи-лева	ваккм.	брутотонкм.	приходи-лева
БДЖ ПП ЕООД	21 023 341	4 483 667 672	27 805 628	132 934	12 815 888	139 196				21 156 275	4 496 483 560	27 944 824
БДЖ ТП ЕООД				301 334	32 131 467	387 467	3 552 462	3 746 055 184	12 476 684	3 853 796	3 778 186 651	12 864 151
БЖК АД				118 767	14 909 636	136 645	1 648 955	2 277 112 224	7 151 162	1 767 722	2 292 021 860	7 287 807
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД				37 313	4 515 002	42 341	591 699	681 078 538	2 294 483	629 012	685 593 540	2 336 824
ТБД ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД				64 718	7 190 398	78 597	533 254	551 347 455	1 845 909	597 972	558 537 853	1 924 506
ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ ЕООД				49 624	5 306 818	52 993	454 493	568 864 437	1 807 273	504 117	574 171 255	1 860 266
РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР БЪЛГАРИЯ ЕАД				37 045	3 246 389	37 652	297 060	368 454 417	1 097 923	334 105	371 700 806	1 135 575
ПИМК РЕЙЛ ЕАД				12 355	1 353 888	13 329	49 587	57 198 233	141 862	61 942	58 552 121	155 191
ПОРТ РЕЙЛ ООД				29 239	2 169 688	28 842	19 667	4 977 228	35 504	48 906	7 146 916	64 346
ДП ТСВ				12 501	890 948	12 411	21 895	7 510 601	36 659	34 396	8 401 549	49 070
ДМВ КАРГО РЕЙЛ ЕООД				5 040	429 327	5 165	20 803	19 907 430	66 746	25 843	20 336 757	71 911
ГАЗТРЕЙД АД				80	5 428	77	1 974	1 067 359	4 228	2 054	1 072 787	4 305
ЕКСПРЕС СЕРВИЗ ООД				406	25 417	384	76	12 599	95	482	38 016	479
МИНИ МАРИЦА ИЗТОК ЕАД				88	10 370	96	372	129 625	619	460	139 995	715
КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ АД				12	708	14	12	1 417	16	24	2 125	30
ОБЩО	21 023 341	4 483 667 672	27 805 628	801 456	85 001 372	935 209	7 192 309	8 283 716 747	26 959 163	29 017 106	12 852 385 791	55 700 000

ПРОГНОЗА 2019 г.												
ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗВАЧИ	ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ			ИЗОЛИРАНИ ЛОКОМОТИВИ			ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ			ОБЩО ПРЕВОЗИ		
	ваккм.	брутотонкм.	приходи-лева	ваккм.	брутотонкм.	приходи-лева	ваккм.	брутотонкм.	приходи-лева	ваккм.	брутотонкм.	приходи-лева
БДЖ ПП ЕООД	21 096 349	4 472 425 670	27 911 397	131 502	12 098 184	136 728				21 227 851	4 484 523 854	28 048 125
БДЖ ТП ЕООД				368 681	38 711 505	464 837	4 374 619	4 812 080 350	15 853 344	4 743 300	4 850 791 855	16 318 181
БЖК АД				112 515	14 064 413	130 381	1 028 754	1 028 754 000	3 551 234	1 141 269	1 042 818 413	3 681 615
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД				36 778	4 045 591	41 086	604 288	694 931 200	2 333 754	641 066	698 976 791	2 374 840
ТБД ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД				69 795	8 026 379	85 478	551 910	579 505 500	1 931 735	621 705	587 531 879	2 017 213
ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ ЕООД				51 146	5 626 097	55 054	465 310	581 637 500	1 841 156	516 456	587 263 597	1 896 210
РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР БЪЛГАРИЯ ЕАД				36 896	3 320 640	37 757	436 609	523 930 800	1 642 946	473 505	527 251 440	1 680 703
ДМВ КАРГО РЕЙЛ ЕООД				36 780	3 677 810	38 417	75 932	91 118 400	291 065	112 712	94 796 210	329 482
ПОРТ РЕЙЛ ООД				29 422	2 059 574	28 799	22 780	6 833 880	42 485	52 202	8 893 454	71 284
ПИМК РЕЙЛ ЕАД				23 906	2 629 634	25 744	132 881	146 169 100	474 166	156 787	148 798 734	499 910
ДП ТСВ				18 295	1 097 700	17 711	43 908	8 781 600	57 464	62 203	9 879 300	75 175
МИНИ МАРИЦА ИЗТОК ЕАД				183	21 353	198	548	246 375	1 049	731	267 728	1 247
ГАЗТРЕЙД АД				91	6 205	88	2 738	1 505 625	5 927	2 829	1 511 830	6 015
ОБЩО	21 096 349	4 472 425 670	27 911 397	915 990	95 385 085	1 062 278	7 740 277	8 475 494 330	28 026 325	29 752 616	13 043 305 085	57 000 000

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА - Вид разход	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
ПРОЕКТ 3: "Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости" - 2019 г.					
1	II	Враца	Възстановяване на проектната скорост в междугарието Реброво - Своге, път № 2 от км 24+589 до км 32+573 с дължина 7 984 м Стойност 12 777 109,31 лв.	7984 м Преходен 2018/2019 година	4 245 000
2	IV	Пловдив	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Тулово – Змейово от км 226+379 /НС 2 гара Тулово/ до км 238+700 /НС 1 гара Змейово/ с обща дължина 12 321м по 4-та главна жп линия Русе - Подкова с релси тип 60 Стойност 14 749 245,77 лева	12 321 м Преходен 2017 - 2018 - 2019 години	4 875 000
3	III	Бургас	Подновяване и среден ремонт на железния път в междугарието Шивачево – Гавраилово от км. 270+920 до км. 280+880 по 3-та главна жп линия София – Бургас с дължина 9960 м Стойност 9 315 415,87 лева	МП 6460 м МСП 3500 м	652 000
4	II	Шумен	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Стражица - Славяново текущ път № 1 и № 2 от км 336+000 до 344+400 с обща дължина 16 808 м (Обща стойност част железен път 20 796 175,34 лева)	8404	3 544 848
ОБЩО					13 316 848
Проект № 11.1 "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна в междугарията"					
1	IX	Горна Оряховица	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Самуил-Висока поляна от км 89+213 до км 95+220	6007	6 500 000
2	IX	Шумен	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Хитрино-Плиска от км 112+000 до км 129+236	2000	7 500 000
ОБЩО					14 000 000
Инфраструктурни такси					
Подновяване					
1	IV	Горна Оряховица	Механизирано подновяване и полагане на БРП на отделни отсечки на компрометирана релсо-траверсова скара в участъка от гара Долапите до гара Бяла по 4-та жп линия в три обособени позиции: Обособена позиция 1 „Механизирано подновяване и направа на безнаставов релсов път т.60 и т. 49 с обща дължина 3 566 м на железопътни отсечки в междугарията: - Борово - Моруница от км 60+511 до км. 61+900 т.60 с дължина 1 389 метра; - Долапите - Иваново от км 22+510 до км 24+105 т.60 с дължина 1 595 метра и от км 30+094 до км 30+676 т.49 с дължина 582 метра"	3566	3 482 885
2	V	София	Механизирано подновяване на железния път от км 18+742 до км 23+503 в междугарието Владая - Драгичево с материали 2-ра употреба тип 49 на Възложителя	4761	2 437 650

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА - Вид разход	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
3	51	София	Механизирано подновяване с материали на Възложителя в междугарието Дупница – Големо село от КС № 13 км 0+384 до НС № 11 км 8+343 с обща дължина 7959 м Стойност по план-сметка 3 716 170,66 лева с ДДС	7959	3 716 171
4	VI	София	Механизирано подновяване на железния път от км 31+400 до км 33+884 с дължина 2 484 м и от км 34+544 до км 38+302 с дължина 3 758 м., с обща дължина 6 242 м. в междугарието Храбърско - Разменна по 6-та жп линия, с материали 2-ра употреба на Възложителя (Обща стойност 4 756 404,00 лева)	6 242 м Преходен 2018/2019	3 002 930
5	IV	Горна Оряховица	Механизирано подновяване на железния път от км 201+500 до км 204+050 с дължина 2550 м в междугарието Кръстец - Радунци (Обща стойност 3 666 813,7 лева)	2 550 м Преходен 2018/2019	3 510 092
6	III	Пловдив	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Христо Даново (сп.Иганово) - Сопот с дължина 6500 м	6500 м Преходен 2019/2020	50 000
7	III	Пловдив	Механизирано подновяване на железния път в гара Карлово на коловоз № 2 с дължина 701 метра от стрелка № 64 до стрелка № 25, коловоз № 4 с дължина 871 метра от стрелка № 42 до стрелка № 33, обща дължина 1572 м по 3-та жп линия с тип 49	1572 м Преходен 2019/2020	150 000
8	III	Бургас	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дъбово – Гурково в отсечките от км 232+725 до км 234+592, от км 237+715 до км 240+531 и от км 242+203 до км 244+584 с обща дължина 7064 м	7064 м Преходен 2019/2020	70 000
9	III	Бургас	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Гурково – Твърдица в отсечката от км 245+795 (НС1) до км 248+633 с дължина 2838 м	2838 м Преходен 2019/2020	25 000
10	IV	Горна Оряховица	Механизирано подновяване и полагане на БРП на отделни отсечки на компрометирана релсо-траверсова скара в участъка от гара Долапите до гара Бяла по 4-та жп линия в три обособени позиции: Обособена позиция № 2: „Механизирано подновяване и направа на безнаставов релсов път т. 49 с обща дължина 3 990 м на железопътни отсечки в междугарието Иваново – Две могили: от км 37+460 до км 37+709 с дължина 249 метра от км 38+324 до км 38+548 с дължина 224 метра: от км 40+785 до км 41+474 с дължина 689 метра от км 41+914 до км 42+261 с дължина 347 метра и от км 44+274 до км 46+755 с дължина 2 481 метра“	3990 м Преходен 2019/2020	30 000
11	IV	Горна Оряховица	Механизирано подновяване и полагане на БРП на отделни отсечки на компрометирана релсо-траверсова скара в участъка от гара Долапите до гара Бяла по 4-та жп линия в три обособени позиции: Обособена позиция № 3: „Механизирано подновяване и механизирен среден ремонт с направа на безнаставов релсов път т. 49 с обща дължина 3 342 м на железопътни отсечки в междугарието Две Могили – Борово: – подновяване от км 56+304 до км 57+002 с дължина 698 метра и - среден ремонт от км 57+002 до км 59+646 с дължина 2 644 метра“	МСП 2 644 м МП 698 м Преходен 2019/2020	15 000
ОБЩО:					16 489 728

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА - Вид разход	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
Обекти, изпълнявани по стопански начин					
			Механизиран среден ремонт с тежката пътна механизация на ДП НКЖИ		70 000
ОБЩО					70 000
Обекти, изпълнявани чрез възлагане					
			<i>Позиция 1:</i>	7,900	
1	V	София	Радомир - Долни Раковец от км 48+550 до км 53+550 с дължина 5000 м	5,000	
2	V	София	Долни Раковец - Гълъбник от км.59+900 до км.62+800 с дължина 2 900 м	2,900	
			<i>Позиция 2:</i>	19,926	
1	IV	Горна Оряховица	Иваново - Две могили от км. 32+026 до км. 32+792 с дължина 706 м	0,766	
2	IV	Горна Оряховица	Моруница - Бяла от км. 66+235 до км. 68+100 с дължина 1865 м	1,865	
3	IV	Горна Оряховица	Моруница - Бяла от км. 69+260 до км. 72+840 с дължина 3490 м	3,590	
4	IV	Горна Оряховица	Полски Тръмбеш - Петко Каравелово от км. 90+694 до км. 93+400 с дължина 2706 м	2,706	
5	IV	Горна Оряховица	Петко Каравелово 2-ри коловоз от км. 98+230 до км. 98+879 с дължина 632 м	0,649	
6	IV	Горна Оряховица	Дряново - Царева ливада от км 158+270 до км 158+900, от км 160+450 до км 161+350, от км 162+300 до км 164+130 с дължина 3360 м	3,360	
7	IV	Горна Оряховица	Радунци - Дъбово от км 220+710 до км 226+250 с дължина 5160 км	5,540	
8	II	Шумен	Белослав на 1-ви и 2-ри коловоз с обща дължина 1450 м	1,450	
			<i>Позиция 3:</i>	10,435	
8	III	Пловдив	Карлово - Ботев от км. 147+151 до км. 154+486 с дължина 7335 метра	7,335	
9	III	Пловдив	Ботев – Калофер с обща дължина 3100 м и замяна на две стрелки с железен път	3,100	
ОБЩО					8 746 409
ОБЩО ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ					25 306 137

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

№	Вид ремонт	Жп линия	ОТ ГАРА/СПИРКА	Дължина на ремонт (км)	Дължина на завишаване на скорост (км)	Проектна скорост	Скорост на движение (км/ч)		Скорост в ремонтираните участъци ПЛАН
							Стара	Нова	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	(10)=(6)*(9)
1	МП	II	Възстановяване на проектната скорост в междугарието Реброво - Своге, път № 2 от км 24+589 до км 32+573 с дължина 7 984 м	7,984	8,880	70	50	70	621,600
5	МП	IV	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Тулово – Змейово от км 226+379 /НС 2 гара Тулово/ до км 238+700 /НС 1 гара Змейово/ с обща дължина 12 321 м по 4-та главна жп линия Русе - Подкова с релси тип 60. Преходен 2017 - 2018 години	12,321	13,395	65	60	65	870,675
			ОБЩО ПРОЕКТ 3	20,305	22,275			67	1 492,275
5	МП	IX	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Самуил-Висока поляна от км 89+213 до км 95+220	6,007	7,100	70	60	70	497,000
			ОБЩО ПРОЕКТ 11.1	6,007	7,100			70	497,000
2	МП	V	Механизирано подновяване на железния път от км 18+742 до км 23+503 в междугарието Владая - Драгичево с материали 2-ра употреба тип 49 на Възложителя	4,761	5,676	90	80	90	510,840
3	МП	V	Механизирано подновяване с материали на Възложителя в междугарието Дупница – Големо село от КС № 13 км 0+384 до НС № 11 км 8+343 с обща дължина 7959 м Стойност по план-сметка 3 716 170,66 лева с ДДС	7,959	8,160	85	40	70	571,200
			ОБЩО ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	12,720	13,836			78,2	1 082,040
			ОБЩО КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР И ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	39,032	43,211				Σ[(10) на редове 1÷20]/Σ[(6) на редове 1÷20)]
			СКОРОСТ В РЕМОНТИРАНИ УЧАСТЪЦИ						71,1

Доставка на механизация

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Марка	Количество	Стойност (в лева с ДДС)
1	2	3	4	5
1	Доставка на баластопланираща машина (процедура и аванс през 2019 година, доставка през 2021 година)	бр.	1	600 000
2	Доставка на 2 броя железопътни моторни влекачи "тежък тип" с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи Преходен обект 2019-2021 г.	бр.	2	5 453 700
3	Доставка на 2 броя железопътни моторни влекачи "лек тип" с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи Преходен обект 2019-2021 г.	бр.	2	558 000
4	„Доставка и въвеждане в експлоатация на един брой железопътен моторен влекач „лек тип“ с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с него допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“. Преходен обект 2019-2021 г.	бр.	1	150 000
5	Доставка на един железопътен моторен влекач с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 760 мм и свързаните с него допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи Преходен обект 2019-/2020 г.	бр.	1	120 000
6	„Доставка на два броя автомобили за възстановителна дейност на автомобилен и железопътен ход, за междурелсие 1435 мм, окомплектовани с оборудване, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“. Преходен 2019-2020 г.		2	312 000
7	Доставка на лека пътна механизация.	бр.	5	36 000
8	Доставка на автомобили с висока проходимост за превоз на работници и каросерия за инструменти и материали	бр.	2	200 000
9	Доставка на 2 броя хидравлични багери с обратна кофа на автомобилен и железопътен ход за междурелсие 1435мм и свързаните с тях работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи	бр.	2	1 700 000
10	Доставка на автомобили на двоен ход (Преходен. Процедура през 2019 година, доставка през 2020 година)	бр.	10	0
11	Доставка на автомобил на двоен ход със заваръчно устройство за железопътни релси. Преходен 2019/2020/2021 години	бр.	1	0
12	Доставка и монтаж на три броя хидравлични стрелови крана на вагони собственост на Възложителя, по разработена от изпълнителя на монтажа техническа документация за монтаж и преустройство на вагоните. Преходен 2019/2020 години	бр.	3	840 000
13	Доставка на металдетектор	бр.	1	4 080
14	Доставка на сонда за пробивни работи за подготовка на взривно поле	бр.	1	550 000
15	Доставка на компресор с двигател с вътрешни горене	бр.	1	180 000
16	Доставка на хидравличен чук за верижен багер KUMACU за раздробяване на едрогабаритни скални маси.	бр.	1	84 000
17	Доставка на нов тежкотоварен автомобил с монтирана кранова установка за товаро-разтоварна дейност и превоз на жп материал	бр.	1	250 000
18	Доставка на 2 /два/ броя нови камион-самосвали	бр.	2	550 000
19	Доставка на 1/един/ нов челни товарачи втора употреба	бр.	1	900 000
20	Доставка на тежкотоварен автомобил втора употреба с монтирана кранова установка за товаро-разтоварна дейност и превоз на жп материали	бр.	2	120 000
ОБЩО				12 607 780

Забележка: Финансирането за закупуване на механизация е от инфраструктурни такси и капиталов трансфер от държавния бюджет

ТИТУЛЕН СПИСЪК
на обектите в Проект 4 "Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства"
от Инвестиционната програма на ДП "НКЖИ" за 2019 г.
на Поделение "Сигнализация и телекомуникации"

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Мярка	Стойност (в лева с ДДС)
1	2		3
1	„Модернизация на цифрова телекомуникационна апаратура по 6-та главна жп линия в участъка София – Радомир – Гюешево" - преходен обект 2019-2020 г. Обща проектна стойност: 1 350 000,00 лева с ДДС	лв.	5 000
2	„Модернизация на цифрова телекомуникационна апаратура по 5-та главна жп линия в участъка Благоевград – Кулата" - преходен обект 2019-2020 г. Обща проектна стойност: 990 000,00 лева с ДДС	лв.	5 000
3	Строеж „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участък гара Бяла – гара Русе разпределителна от 4-та главна линия” - преходен обект 2019-2021 г. Обща проектна стойност: 5 426 000.00 (5 300 000,00+106 000.00+20 000.00) лева с ДДС	лв.	5 000
4	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в ДП НКЖИ в участъка Горна Оряховица-Каспичан и участък Радомир - Благоевград - по обособени позиции. Преходен 2016-2019 г. - с обща стойност 14 518 292.84 лв.	лв.	1 276 000
5	Строеж; "Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София -Карлово - Пловдив от 3-та главна и 82-ра жп линии" - по обособени позиции. Преходен 2018-2021 г - с обща стойност 21 300 000.00 лв. с ДДС. От тях за ЕРП - 833 992.56 лв. с ДДС	лв.	5 000
6	Строеж:"Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Мездра-Червен бряг от 2-ра главна жп линия" - по обособени позиции. Преходен 2018-2021 г. - с обща стойност 17 335 000.00 лв. с ДДС. От тях за ЕРП - 4 934 744.39 лв. с ДДС.	лв.	2 208 330
7	Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства - по обособени позиции. Преходен 2018-2020 г. - с обща стойност 8 590 000.00 лв. с ДДС.	лв.	4 010 796
8	Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград - Нова Загора част "Сигнализация и телекомуникации"	лв.	600 000
9	Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел - по обособени позиции - преходен обект 2018-2021 год. С обща стойност 18 980 000,00 лв.	лв.	493 747
10	Инженеринг на ОТ в гарите Ботев, Калофер, Тъжа, Сахране, Дунавци, Черганово - подмяна на релсови вериги със система броячи на оси". Преходен 2018-2019 г. - с обща стойност 3 352 000,00 лв. с ДДС	лв.	470 000
11	Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София - Карлово - по обособени позиции. Преходен 2018-2020 г - с обща стойност 12 150 000.00 лв. с ДДС.	лв.	29 677
12	Инженеринг на ОТ в гарите Лакатник, Елисейна, Зверино и Мездра юг - подмяна на релсови вериги със система броячи на оси, въвеждане на обезличено движение в участъка Бов - Мездра юг и подмяна на обикновена със скоростна сигнализация на гара Лакатник ". Преходен 2019-2022 - с обща стойност 6130 000.00 лв. с ДДС	лв.	5 000
13	Инженеринг на ОТ в гарите Казанлък , Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово, Жельо войвода по трета главна линия - подмяна на релсови вериги със система броячи на оси". Преходен 2018-2020 г. - с обща стойност 6 340 000.00 лв. с ДДС	лв.	5 000
14	Пресъоръжаване на РУКЗ в г. Сандански с МРЦ тип ЕЦМ с броячи на оси и компютърно управление и визуализация и изграждане на дистанционно управление от гара Генерал Тодоров на гарите Сандански, Дамяница, Кулата и Петрич Преходен обект 2019-2021г. - с обща стойност 5 520 000.00лв. с ДДС	лв.	5 000
15	Възстановяване на проектни параметри на токозахранващи устройства на ОТ и ТК чрез подмяна на амортизираните токоизправители и акумулаторни батерии (ТИ и АБ)	лв.	600 000
16	Модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС в седем броя гари, чрез доставка и инсталиране на апаратура в гарите: -Своге, -Бов, -Червен бряг, -Плевен, -Дралфа, -Любеново предавателна, -Раднево за четири години по обособени позиции - с обща стойност 8 535 000,00 лв.	лв.	5 000
17	Доставка на нагреватели за електрическо отопление на жп стрелки	лв.	180 000
18	Проектиране и изграждане на ново електрозахранване в жп гара Караджалово	лв.	54 450
19	Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове - по обособени позиции Преходен 2018-2019 г. - с обща стойност 540 000.00 лв. с ДДС	лв.	150 000
ОБЩО			10 113 000

ТИТУЛЕН СПИСЪК

Финансиране на обекти за "Ремонт и внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на ДП НКЖИ за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2019 г. - Поделение "Електроразпределение"

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
1	2	3
А. Инвестиции в контактната мрежа и съоръженията към нея с преки разходи, в т.ч.:		
I.	Доставка и подмяна на носещи въжета и контактен проводник	6 844 000
1	Доставка на бронзови носещи въжета- Bz 70 mm2- 365 km, и Bz 10 mm2 за струни	4 810 000
2	Доставка на свързващи възли и детайли-клеми екви потенциални	1 050 000
3	Доставка на контактен проводник ф 100 mm2-56 km	897 000
4	Доставка на медни въжета	87 000
II.	Обекти за ремонт на контактна мрежа - външни изпълнители	9 672 700
1	Подмяна на напукани, наклонени, и амортизирани стълбове - (демонтаж и монтаж на нови стълбове с направа на фундаменти)-2016-2020 г.	1 000 000
2	Електрификация на 83 жп линия-Нова Загора-Симеоновград-63 км-2019-2021	7 000 000
3	Преустройство на к.мрежа в закрити гари-2019 г.	300 000
4	Рехабилитация на фундаменти и антикорозионно боядисване на ЖР Стълбове	300 000
5	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен Бряг -2019-2020 г. поз.1: София-Мездра, Част:"Контактна мрежа"	500 000
6	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен Бряг - 2019-2020 г. поз.2: Мездра-Ч.Бряг , Част:"Контактна мрежа"	422 700
7	Проектиране в работна фаза в съответствие с технологичните и експлоатационни изисквания, за монтиране на маршрутно релейна централизация МН 70 в гара Червен бряг	100 000
8	„Изготвяне на проект за модернизация на гара Горна Оряховица“	50 000
III	Обекти ремонт на контактна мрежа в участъци с ремонт на железния път	11 311 486
1	Ремонт на контактната мрежа Тулово-Змейово- преходен 2018 - 2019 г.	1 400 000
2	Рехабилитация контактна мрежа Реброво-Своге П2 преходен 2018-2019 г.	923 000
3	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата от км 46+848 до км 47+817. Част: Преустройство на контактната мрежа в г. Сеново - преходен 2019-2020 г.	400 000
4	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата . Част: Преустройство на контактната мрежа в г. Ястребово - 3,3 км преходен 2019-2020 г.	260 000
5	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата . Част: Преустройство на контактната мрежа в г. Разград - преходен 2019-2020 г. -6,5 км	402 000
6	Възстановяване на проектните параметри в м-то Хитрино-Плиска от км 110+700 до км 129+100- Част:Контактна мрежа-2019-2022 г.	523 000
7	Преустройство на км в г.Синдел преходен 2019-2020 г.	520 000
8	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата от км 89+150 до км 95+150. Част: Преустройство на контактната мрежа в междугарието Самуил- В.поляна - преходен 2019-2020 г.	250 000
9	Реконструкция коловозно развитие г.Своге.Част: К.мрежа-преходен 2019-2020	213 600
10	Механизирано подновяване на жп в междугарието Стражица - Славяново П1 и П2 - Част: контактната мрежа - преходен 2019-2022	2 500 000
11	Ремонт на контактната мрежа Кръстец-Радунци	168 000
12	Механизирано подновяване на жп в междугарието Дъбово-Гурково в отсечките от км 232+725 до км 234+592, от км 237+715 до км 240+531 и от км 242+203 до км 244+584, с обща дължина 7 064 м, част : Контактна мрежа- 2019 г.	80 000
13	Ремонт на контактната мрежа Храбърско-Разменна - преходен 2019-2020 г.	840 000
14	Механизирано подновяване на жп стрелки № 4,6, и 10 г.Драгоман и механизирани среден ремонт на 3-ти коловоз г. Алдомировци. Част: Ремонт на контактната мрежа в г.Драгоман и г.Алдомировци	263 000
15	Механизирано подновяване на жп в междугарието Владай-Драгичево- Част:К.мрежа- 2018-2019 г.	271 886
16	Ремонт на контактната мрежа Дупница-Г.Село - преходен 2019-2021, 9,1 км	250 000
17	"Рехабилитация на жп, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електрообезопасяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица- гара Стряма от км 100+290 до км 106+380 с обща дължина 6 090 м."- Част: К. мрежа в у-ка г.Ан, Ан-Ко, г.Ко, преходен 2019-2021 г.	1 740 000
18	Механизирано подновяване и полагане на БРП на отделни отсечки с компрометирана релсотраверсова скара в участъка от г. Долапите до г. Бяла по 4-та жп линия".Част : „Преустройство на контактната мрежа" в междугарията:	
18,1	об.поз.1 : Борово - Моруница, Долапи - Иваново ;	89 000
18,2	об.поз.2 : Иваново – Две могили ;	102 000
18,3	об.поз.3: Две могили - Борово.	116 000
ОБЩО ПРЕКИ РАЗХОДИ		27 828 186

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
Б. Обекти, със собствени средства поделение "Електроразпределение"		
IV.	Модернизация на тягови подстанции , в т.ч. :	1 087 296
1	Изграждане на система SCADA-София, Дупница , Г.Тодоров	500 000
2	Средствата за текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура през 2019 г.	20 000
3	Модернизация на тягова подстанция Враца-преходен 2019-2020	20 000
4	Строителен надзор и оценка на инвестиционният проект "Обособена позиция 2 „Модернизация и реконструкция на тягова подстанция Провадия и гарово секционирание в гара Провадия с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA“	24 000
5	Строителен надзор и оценка на инвестиционният проект Обособена позиция 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“	24 000
6	Доставка на два броя акумулаторни батерии за тягови подстанции Алдомировци и Столник	36 000
7	Доставка на уред за измерване на качеството на SF6	120 000
8	Доставка на измервателни уреди за измерване на съпротивлението на янсовите регулатори	144 000
9	Доставка на компютърни конфигурации- 100 бр.	199 296
V.	Механизация - общо	3 359 600
1	Ремонт на PCCM и самостоятелни възли от PCCM по рамково споразумение	1 000 000
2	Изпълнение на ремонтни дейности по текуща поддръжка на PCCM, междинни планови ремонти (МПР) на PCCM, капитални ремонти (КР) на PCCM и самостоятелни ремонти на отделни възли и агрегати от PCCM- 2019-2022	1 200 000
3	Изграждане и въвеждане в експлоатация на GPS система за мониторинг и контрол на разхода на горива на PCCM за поддържане и ремонт на контактна мрежа и автотранспортна техника, експлоатирани от Поделение "Електроразпределение"	240 000
4	Извършване на среден ремонт на вагони, съгласно изтекъл междуремонтен срок, определен в Заповед № 1024/01.09.2016 г., издадена от Генерален Директор на ДП НКЖИ	36 000
5	Доставка на резервни части за моторни влекачи тип ДГКу и АДМ и доставка на резервни части за железопътни превозни средства – тип АгМу, ДМ и АДМ по обособени позиции за срок от 2 години	191 000
6	Доставка на акумулаторни батерии за релсови самоходни специализирани машини /PCCM/-преходен 2017-2019	53 000
7	Доставка на нов мотокар за нуждите РП Енергосекция Горна Оряховица	78 000
8	Доставка на 5 (пет) броя дизелови двигатели тип ЯМЗ 238 М2 и окомплектовка към тях	128 000
9	Доставка на пантограф за измерителна машина "Пласер" и оборудване към измерителната система за КМ	200 000
10	Преустройство измерителна система за КМ на 2 бр. измервателни машини "GEISMAR"	200 000
11	Доставка на уреди за географско измерване на GPS координати на стълбовете на КМ	33 600
VI.	Доставка на механизация	3 024 000
1	Доставка на 33 (тридесет и три) броя автомобили тип пикап-преходен 2018-2019 г.	2 376 000
2	Доставка на 2 бр.камиони тип "Автокран" с вишка	648 000
VII.	Ремонт сгради на подрайони и тягови постанции	1 800 000
1	Изграждане на нов подрайон Перник на гара Перник	1 000 000
2	Ремонт сгради КМ и ТПС	500 000
3	Ремонт сграда ПЕ Шумен	300 000
ОБЩО СОБСТВЕНИ СРЕДСТВА		9 270 896
ОБЩО ОБЕКТИ ПОДЕЛЕНИЕ "ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ" (А+Б)		37 099 082

ТИТУЛЕН СПИСЪК
на обектите в Проект 5 "Модернизация и реконструкция на тягови подстанции"
от Инвестиционната програма на ДП НКЖИ за 2019 г.
на Поделение "Електроразпределение"

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
1	2	3
I. Модернизация на тягови подстанции, в т.ч. :		
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 2017-2019 г.	1 325 000
2	Модернизация и реконструкция на тягова подстанция Провадия и гарово секционирание в гара Провадия с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA-преходен 2017-2019 г.	145 000
3	Ремонт на тягови трансформатори-преходен 2018-2020 г.	3 730 000
4	Модернизация на тягови подстанции (ТПС) -Варна с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA с подмяна на гарови разединители в у-ка Варна-Синдел-преходен обект 2019-2020	1 300 000
ОБЩО		6 500 000

ТИТУЛЕН СПИСЪК

на обектите в Проект 7 "Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел"
от Инвестиционната програма на ДП НКЖИ за 2019 г.

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
1	Подобект: "Участък Лозарево - Прилеп от км 18+663 до км 23+108 включително Жп тунел №1"	38 800
1.1.	Геодезия	10 000
1.2.	АН	28 800
2	Подобект: "Извършване на СМР за отстраняване на забележки от Решение № 3-3/2014 год. на МОСВ по одобрен доклад за ОВОС за инвестиционно предложение Карнобат-Синдел" /преходен до отстраняване на забележките/	365 588
2.1.	СМР	324 000
2.2.	ОСИП	3 588
2.3.	СН	36 000
2.4.	Такси	2 000
3	Подобект: "Ремонт на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в участъка Люляково - Дъскотна от км 47+251 до км 57+668 с дължина 10 417 м. по 3-та главна жп линия"	56 556
3.1.	СМР	24 000
3.2.	СН	32 556
4	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп. Прилеп - РП Ведрово от км 29+595 до км 34+885 с дължина 5 290 м" индикативна стойност 10 146 560 лв	2 269 000
4.1.	СМР	2 183 000
4.2.	СН	84 000
4.3.	Такси	2 000
5	Подобект: "Преустройство коловозно развитие на гара Синдел Разпределителна"	6 262 846
5.1.	СМР	6 176 846
5.2.	СН	84 000
5.2.	Такси	2 000
6	Подобект: "Актуализация на прединвестиционно проучване и изработване на инвестиционен работен проект за проект "Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат - Синдел""	143 360
6.1.	Проектиране	105 360
6.2.	ОСИП	36 000
6.2.	Такси	2 000
ОБЩО		9 136 150

ТИТУЛЕН СПИСЪК
на обектите в Проект 8 "„Възстановяване на проектните параметри по жп линията София – Карлово – Зимница"
от Инвестиционната програма на ДП НКЖИ за 2019 г.

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
1	Подобект: "Рехабилитация на жп, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица-гара Стряма от km 100+526 до km 106+341 с обща дължина 5 815 м. "	412 765
1.1.	СМР	327 265
1.2.	СН	84 000
1.3.	Такси	1 500
ОБЩО		412 765

ТИТУЛЕН СПИСЪК

Проект "Доставка жп механизация" от Инвестиционната програма на ДП НКЖИ за 2019 г.

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Мярка	Количество	Стойност (в лева с ДДС)
1	2	3	4	5
2	Доставка на 2 броя железопътни моторни влекачи "тежък тип" с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи Преходен обект 2019-2021 г.	бр.	2	5 453 700
3	Доставка на 2 броя железопътни моторни влекачи "лек тип" с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи Преходен обект 2019-2021 г.	бр.	2	558 000
4	„Доставка и въвеждане в експлоатация на един брой железопътен моторен влекач „лек тип“ с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с него допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“. Преходен обект 2019-2021 г.	бр.	1	150 000
5	Доставка на един железопътен моторен влекач с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 760 мм и свързаните с него допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи Преходен обект 2019-/2020 г.	бр.	1	120 000
6	„Доставка на два броя автомобили за възстановителна дейност на автомобилен и железопътен ход, за междурелсие 1435 мм, окомплектовани с оборудване, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“. Преходен 2019-2020 г.		2	312 000
ОБЩО				6 593 700

ТИТУЛЕН СПИСЪК

на обектите в Проект 11 "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна"

от Инвестиционната програма на ДП НКЖИ за 2019 г.

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
1	2	3
I	Проект 11.2 "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна - междугария"	
	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Самуил-Висока поляна от км 89+213 до км 95+220	6 500 000
	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Хитрино-Плиска от км 112+000 до км 129+236	7 500 000
Общо за проект 11.1		14 000 000
II	Проект 11.2 "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна - гари"	
1	Подобект: "Възстановяване на проектните параметри в гара Сеново от км 46+848 до км 47+817 IX-та жп линия"	3 489 779
1.1.	СМР	3 452 279
1.2.	СН	36 000
1.3.	Такси	1 500
2	Подобект: "Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово от км 21+553 до км 22+500 IX-та жп линия"	2 575 500
2.1.	СМР	2 538 000
2.2.	СН	36 000
2.3.	Такси	1 500
3	Подобект: "Възстановяване на проектните параметри в гара Разград от км 65+850 до км 66+950 IX-та жп линия"	2 989 500
3.1.	СМР	2 952 000
3.2.	СН	36 000
3.3.	Такси	1 500
4	Подобект: "Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри в гари Сеново и Ястребово по IX-та жп линия"	73 500
4.1.	СМР	36 000
4.2.	ОСИП	36 000
4.3.	Такси	1 500
5	Подобект: "Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри в гари Разград и Просторно по IX-та жп линия"	73 500
5.1.	СМР	36 000
5.2.	ОСИП	36 000
5.3.	Такси	1 500
6	Подобект: "Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри в гари Ветово и Образцов чифлик по IX-та жп линия"	73 500
6.1.	СМР	36 000
6.2.	ОСИП	36 000
6.3.	Такси	1 500
7	Подобект: "Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри в гари Самуил - Висока Поляна по IX-та жп линия"	73 500
7.1.	СМР	36 000
7.2.	ОСИП	36 000
7.3.	Такси	1 500
8	Подобект: "Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри в гари Хитрино и Плиска по IX-та жп линия"	73 500
8.1.	СМР	36 000
8.2.	ОСИП	36 000
8.3.	Такси	1 500
Общо за проект 11.2		9 422 279
ОБЩО ЗА ПРОЕКТ 11		23 422 279

ТИТУЛЕН СПИСЪК

ПРОЕКТ № 20 (ПРЕУСТРОЙСТВО НА ВЪЗЛОВИ ЖП ГАРИ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЕВРОПЕЙСКИТЕ ИЗИСКВАНИЯ) ЗА ПРИДОБИВАНЕ НА ДЪЛГОТРАЙНИ МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ ЗА 2019 ГОДИНА

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
ПОДЕЛЕНИЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ СОФИЯ		
1	Ремонт приемно здание гара Червен бряг - обследване и технически паспорт	256 000
1.1.	Инженеринг - обследване, технически паспорт, проект и изпълнение на СМР, преходен	248 000
1.2.	Оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт - 35 600 лв.	8 000
3	Ремонт приемно здание гара Мездра - обследване и технически паспорт	72 000
Общо за поделението:		328 000
ПОДЕЛЕНИЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ ГОРНА ОРЯХОВИЦА		
1	Рехабилитация приемно здание гара Шумен - изготвяне на обследване и проект	1 073 086
1.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект 265 086 лв.	265 086
1.2.	Оценка съответствието на проекта - 35 500 лв.	8 000
1.3.	СМР - индикативна стойност 4 800 000 лв.	800 000
2	Ремонт приемно здание жп гара Добрич	167 928
2.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект 152 928 лв.	152 928
2.2.	Оценка съответствието на проекта - 36 000 лв.	15 000
3	Ремонт приемно здание жп гара Търговище	359 000
3.1.	Инженеринг - инвестиционен проект и СМР, индикативна стойност 2 300 000 лв., преходен	350 000
3.2.	Оценка съответствието на проекта - 35 800 лв.	9 000
4	Проектиране, доставка, изграждане и въвеждане в експлоатация на безшахтова електронна везна с видеонаблюдение в гара Попово	4 548
4.1.	Инженеринг, преходен от 2018 г., разплатени 151 993,14 лв.	3 348
4.2.	ОСИП, СН и ТП, преходен от 2018 г., разплатени 22977,62 лв.	1 200
Общо за поделението:		1 604 562
ПОДЕЛЕНИЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ ПЛОВДИВ		
1	Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол - преходен 2017- 2019	613 208
1.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект - 147 474 лв.	93 534
1.2.	Оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт- 33 348	16 674
1.3.	СМР - индикативна стойност 2 335 380 лв.	501 000
1.4.	Такси	2 000
2	Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Айтос	740 562
2.1.	СМР - индикативна стойност 1 074 209 лв.- преходен 2020 година	700 000
2.2.	Оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт- 35 892 лв.	29 602
2.3.	Авторски надзор - индикативна стойност - 12 960, преходен 2019-2020 год.	10 960
3	Ремонт сграда жп гара Стамболийски	792 726
3.1.	СМР	751 782
3.2.	Оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт	29 184
3.3.	Авторски надзор	11 760
4	Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Септември (инженеринг)	91 387
4.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект	83 387
4.2.	Оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт- 27800 - преходен	8 000
5	Реконструкция и модернизация на обекти жп гара Долно езеро - етап 1	69 900
5.1.	СМР - преходен от 2018 г., разплатени 481 661 лв.	48 239
5.2.	Строителен надзор и технически паспорт - преходен от 2018 г., разплатени 20 160 лв.	13 320
5.3.	Авторски надзор-преходен от 2018 г., разплатени 3 574,80 лв.	8 341
Общо за поделението:		2 307 783
ЖЕЛЕЗОПЪТНА СЕКЦИЯ ГОРНА ОРЯХОВИЦА		
1	Изграждане на перони от двете страни на жп линията при спирта Товарна гара Русе	491 760
1.1.	СМР - индикативна стойност 450 000 лв.	450 000
1.2.	Оценка на съответствието на проекта, индикативна стойност 30 000 лв.	30 000
1.3.	Авторски надзор; индикативна стойност 11 760 лв.	11 760
Общо за поделението:		491 760
ЖЕЛЕЗОПЪТНА СЕКЦИЯ ШУМЕН		
1	Проектиране и изграждане /инженеринг/ пасарелка в района на гара Каспичан	241 452
1.1.	Инженеринг - индикативна стойност 385 544,86 лв. преходен за 2020 год.с 166 544,86 лв.	214 452
1.2.	Оценка на съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт индикативна стойност 32 000 лв., преходен за 2020 г. с 3 000 лв.	27 000
2	Проектиране и възстановяване на сградите на четното помещение в гара Хитрино по 9-та жп линия	183 701
2.1.	Инженеринг - стойност 236438,30 лева - преходен от 2018 год., разплатени 69 730,45 лв.	166 708

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
2.2.	Оценка на съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт стойност 16 993,00 лв.	16 993
3	Проектиране и изграждане /инженеринг/ хале за ремонт на РСМ ремонтна работилница Шумен	348 000
3.1.	Инженеринг - стойност 318 000 лева	318 000
3.2.	Оценка на съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт, индикативна стойност 30 000,00 лв.	30 000
Общо за поделението:		773 153
ОБЩО		5 505 258

ТИТУЛЕН СПИСЪК

ЗА ПРОЕКТИ "СЪФИНАНСИРАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРНИ ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА "ТРАНСПОРТ" 2007-2013 г.

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	Стойност (в лева с ДДС)
1	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма "Транспорт" 2007-20103 г., погасителна вноска, съгласно ПМС № 271/06.10.2015 г.	5 000 000
ОБЩО		5 000 000

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	Стойност (в лева с ДДС)
1	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма "Транспорт" 2007-20103 г., погасителна вноска, съгласно ПМС № 62/25.02.2016 г.	35 000 000
ОБЩО		35 000 000

ТИТУЛЕН СПИСЪК**ЗА ПРОЕКТ "СОБСТВЕН ПРИНОС НА ДП НКЖИ ЗА ОБЕКТ: "РАЗВИТИЕ
НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ВЪЗЕЛ СОФИЯ: СОФИЯ - ВОЛУЯК"**

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	Стойност (в лева с ДДС)
1	Собствен принос на ДП НКЖИ за обект: "Развитие на железопътен възел София: София - Волуяк"	5 000 000
ОБЩО		5 000 000

**ОТЧЕТ ЗА ПЕЧАЛБАТА ИЛИ ЗАГУБАТА И ДРУГИЯ ВСЕОБХВАТЕН ДОХОД НА ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
ОТЧЕТ 2017 Г., БИЗНЕС ПЛАН 2018 Г., ОЧАКВАН ОТЧЕТ 2018 Г. И БИЗНЕС ПЛАН 2019 Г.**

(хил.лв.)

Наименование на разходите		Отчет 2017 г.	Бизнес план 2018 г.	Очакван отчет 2018 г.	Бизнес план 2019г.	Наименование на разходите		Отчет 2017 г.	Бизнес план 2018 г.	Очакван отчет 2018 г.	Бизнес план 2019г.
	а	1	2	3	4		а	1	2	3	4
A	РАЗХОДИ ЗА ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ					A	ПРИХОДИ ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ				
I	РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ					I	НЕТНИ ПРИХОДИ ОТ ПРОДАЖБИ				
1	Разходи за материали в т.ч.:	39 622	41 200	40 800	42 400						
1.1.	разходи за материали	24 317	25 000	25 100	25 500	1	Приходи от продукция				
1.2.	разходи за гориво	4 660	5 000	5 300	5 500	2	Приходи от стоки				
1.3.	разходи за ел. енергия	10 463	11 000	10 200	11 200	3	Приходи от услуги в т.ч.:	108 311	108 900	105 500	112 800
	в т.ч.: електроенергия за технологични нужди	3 772	4 560	3 700	4 000	3.1.	Приходи от инфраструктурни такси	57 506	56 700	55 700	57 000
1.4.	разходи за топлоенергия	182	200	200	200	3.2.	Други услуги	9 509	10 600	10 500	11 500
2	Разходи за външни услуги	33 982	36 000	35 700	37 000	3.3.	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	41 296	41 600	39 300	44 300
3	Разходи за амортизации	187 839	176 000	203 500	206 000	4	Други приходи	14 735	13 600	14 200	14 500
4	Разходи за възнаграждения	132 241	146 200	143 600	158 100	5	Печалба от продажба на нетекущи активи	1 625	10 300	3 000	3 000
5	Разходи за осигуровки	38 018	41 800	41 600	44 300						
6	Други разходи в т.ч.:	14 820	13 000	35 950	10 000						
6.1.	други разходи			8 300	10 000						
6.2.	изпълнение на арбитражно решение от 01.12.2017 г.*			27 650							
	ВСИЧКО ПО ГРУПА I	446 522	454 200	501 150	497 800		ВСИЧКО ПО ГРУПА I	124 671	132 800	122 700	130 300
II	СУМИ С КОРЕКТИВЕН ХАРАКТЕР					II	ПРИХОДИ ОТ ФИНАНСИРАНИЯ				
1	Отчетна стойност на продадени материали	1 636	-	2 900		1	в т.ч. от държавата	153 540	166 000	166 000	167 100
2	Разходи за придобиване и ликвидация на дълготрайни активи по стопански начин	(11 934)	(16 000)	(13 000)	(16 500)	2	в т.ч. от други източници	727	1 000	1 000	1 000
3	Изменение на запасите от продукция и незавършено производство	(73)	-	100		3	други финансираия	103 341	89 600	113 000	121 500
4	Други суми с корективен характер	(697)	(900)	(900)	(1 500)						
	ВСИЧКО ПО ГРУПА II	(11 068)	(16 900)	(10 900)	(18 000)		ВСИЧКО ПО ГРУПА II	257 608	256 600	280 000	289 600
	РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА (I+II)	435 454	437 300	490 250	479 800		ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА (I+II)	382 279	389 400	402 700	419 900
III	ФИНАНСОВИ РАЗХОДИ					III	ФИНАНСОВИ ПРИХОДИ				
1	Разходи за лихви	160		200		1	Приходи от лихви	31		7	
	в т.ч. за лихви към свързани предприятия					2	Приходи от съучастия	698	1 700	693	1 000
2	Отрицателни разлики от промяна на валутните курсове	57	0	50	0	3	Положителни разлики от промяна на валутните курсове				
3	Други финансови разходи	30	100	50	100	4	Други финансови приходи				
	ВСИЧКО ПО ГРУПА III	247	100	300	100		ВСИЧКО ПО ГРУПА III	729	1 700	700	1 000
B	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА (I+II+III)	435 701	437 400	490 550	479 900	B	ОБЩО ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА (I+II+III)	383 008	391 100	403 400	420 900
V	ПЕЧАЛБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ	0	0	0	0	V	ЗАГУБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ	52 693	46 300	87 150	59 000
IV	ИЗВЪНРЕДНИ РАЗХОДИ					IV	ИЗВЪНРЕДНИ ПРИХОДИ				
	ВСИЧКО ПО ГРУПА IV	0	0	0	0		ВСИЧКО ПО ГРУПА IV	0	0	0	0
Г	ОБЩО РАЗХОДИ (B+IV)	435 701	437 400	490 550	479 900	Г	ОБЩО ПРИХОДИ (B+IV)	383 008	391 100	403 400	420 900
Д	СЧЕТОВОДНА ПЕЧАЛБА	0	0	0	0	Д	СЧЕТОВОДНА ЗАГУБА	52 693	46 300	87 150	59 000
V	РАЗХОДИ ЗА ДАНЫЦИ	1 090	0	0	0	V	ПРИХОДИ ОТ ОТСРОЧЕНИ ДАНЫЦИ	3 507			
1	Данък върху печалбата	1 090									
2	Други данъци										
Е	ПЕЧАЛБА (Д-V)		0	0	0	Е	ЗАГУБА (Д+V)	50 276	46 300	87 150	59 000
	ВСИЧКО (Г+V+Е)	436 791	437 400	490 550	479 900		ВСИЧКО (Г+Е)	436 791	437 400	490 550	479 900

* С Решение № 165 от 31.10.2018 г. Върховния касационен съд на Република България постановява изпълнение на Решение от 01.12.2017 г. на Арбитражния съд при Българската търговско промишлена палата по международно арбитражно дело № 82/2015 г., с което ДП НКЖИ е осъдено да заплати на "ПОРР Бау" ГмбХ (Австрия) и "ПСТ Груп" (България) вреди и пропуснати доходи, във връзка с изпълнение на Договор № 3889/19.01.2012 г. Сумата включва и разходи за лихва за забава и разноси за арбитражно

Отчет за 2017 г. , очакван отчет за 2018 г. и разчет за Бизнес план 2019 г. на показателя "Изискуеми задължения към доставчици и задължения към персонала", съгласно чл. 6, ал. 1, т. 7 от Договора между Република България и ДП НКЖИ

№ по ред	Индикатор /измерител	Мярка	Отчет към 31.12.2017 г.	Очакван отчет към 31.12.2018 г.	Бизнес план към 31.12.2019 г.
1	2	3	4	5	6
1	Изискуеми задължения към доставчици	хил.лв.	143	140	140
2	Изискуеми задължения към персонала	хил.лв.	0	0	0
3	Общо изискуеми задължения към доставчици и изискуеми задължения към персонала (р.1+р.2)	хил.лв.	143,000	140,000	140,000

**Отчет за 2017 г., очакван отчет за 2018 г. и разчет по Бизнес план за 2019 г. на показателя
"Оперативни разходи на 1 зает", съгласно чл. 6, ал. 1, т. 8 от Договора между Република
България и ДП НКЖИ**

№ по ред	Индикатор / измерител	Мярка	Отчет 2017 г.	Очакван отчет 2018 г.	Бизнес план 2019 г.
1	2	3	4	5	6
1	Влаккилометри		29 908 503	29 017 106	29 752 616
2	Оперативни разходи	хил.лв.	258 683	297 650	291 800
3	Среден списъчен брой персонал	бр.	11 360	11 195	11 110
4	Производителност на труда - влаккм. на 1 зает (р.1/р.3)		2 633	2 592	2 678
5	Оперативни разходи на 1 зает - (р.2/р.3)	хил.лв.	22,771	26,588	26,265

**Отчет за 2017 г., очакван отчет за 2018 г. и разчет по Бизнес план за 2019 г.
на показателя "Брой персонал на 1 км железен път",
съгласно чл. 6, ал. 1, т. 9 от Договора между Република България и ДП НКЖИ**

№ по ред	Индикатор / измерител	Мярка	Отчет към 31.12.2017 г.	Очакван отчет към 31.12.2018 г.	Бизнес план към 31.12.2019 г.
1	2	3	4	5	6
1	Среден списъчен брой персонал за м. декември	брой	11 270	11 118	11 078
2	Текущ железен път за м. декември	км	4 030	4 030	4 030
3	Среден списъчен брой персонал на 1 км текущ железен път - (р.1/р.2)		2,80	2,76	2,75

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

№ по ред	РАЗХОДИ ПО ПЕРА	НЕОБХОДИМИ СРЕДСТВА (в лева)	ЗАБЕЛЕЖКА
а	1	2	3
1	Разходи за Отбранително мобилизационна подготовка на ДП НКЖИ	261 696	Средствата се одобряват от Междуправителния 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	1 080 968	Средствата се изплащат от Държавна агенция „Държавен резерв и военновременни запаси“ (ДА "ДР ВВЗ") на основание сключен договор за съхранение на ВВЗ, сключен между НКЖИ и ДА "ДР и ВВЗ"
3	Възстановяване на щети от бедствия и аварии	1 200 000	Средствата се отпускат от Междуправителна комисия за възстановяване и подпомагане към МС
4	Осигуряване на лични предпазни средства	166 000	Съгласно Наредба за реда за създаване, съхраняване, обновяване, поддържане, предоставяне и отчитане на запасите от индивидуални средства за защита, приета с ПМС № 3 от 10.01.2009 г., компанията е длъжна ежегодно да планира и заделя финансови средства за създаване, съхраняване, обновяване и поддържане на запасите от индивидуални средства за защита.
ОБЩО		2 708 664	

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. (в млн. лева)

№ по ред	ПРОЕКТ	Стойност/Индикаторна стойност без ДДС	Стойност/Индикаторна стойност с ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2019 г. без ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2019 г. с ДДС	В т.ч. по източници на финансиране								15% нац. съфин./ДБ	ДДС
						ДБ/Капиталов трансфер	ДБ/Субсидия	Собствени средства	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Инфраструктурни такси	КФ/МСЕ	ЕФРР			
Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020															
Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната“ трансевропейска транспортна мрежа "															
1	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2	675,093	810,019	119,566	143,495						101,631		17,935	23,929	
2	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-железопътен участък Волюяк-Драгоман	328,357	394,295	0,000	0,000						0,000		0,000	0,000	
3	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец	1 084,999	1 301,274	111,692	133,822						94,938		16,754	22,130	
4	Техническа помощ за модернизация на железопътна линия София – Перник - Радомир – Гюешево – граница с Република Македония	26,096	31,312	8,720	10,464						7,412		1,308	1,744	
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превода на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт "															
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	6,256	7,403	2,694	3,214							2,290	0,404	0,520	
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	5,483	6,580	3,312	3,960							2,815	0,497	0,648	
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	16,556	19,867	4,082	4,870							3,470	0,612	0,788	
4	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	2,521	3,026	0,258	0,310							0,219	0,039	0,052	
Ос 4 Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"															
1	Модернизация на гарови централизации в участъка Русе - Каспичан	27,800	33,360	0,000	0,000							0,000	0,000	0,000	
2	Проектиране и внедряване на СУВР в ДП НКЖИ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение (контролни точки "check-points")	18,000	21,570	3,050	3,660							2,593	0,458	0,610	
Ос 5 "Техническа помощ"															
1	Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирани, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС	0,680	0,816	0,068	0,081							0,058	0,010	0,013	
2	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман – железопътен участък Петърч-Драгоман – граница с Република Сърбия	1,972	2,363	0,981	1,177							0,834	0,147	0,196	
3	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, финансирани със средства на ЕСИФ	8,126	8,773	2,200	2,400							1,870	0,330	0,200	
4	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	0,260	0,301	0,013	0,016							0,011	0,002	0,003	
5	Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ 2014 2020 г.	0,915	1,098	0,363	0,363							0,309	0,054	0,000	
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		2 203,114	2 642,054	256,999	307,831	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	203,981	14,468	38,550	50,832	
Проекти, съфинансирани по Механизма за свързване на Европа															
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюяк	203,819	244,583	78,497	94,077	5,000					64,826		8,671	15,579	
2	Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин	132,966	159,560	46,493	55,751						40,239		6,254	9,257	
3	Модернизация на железопътната линия София – Пловдив в участък Костенец - Септември	348,642	418,370	61,128	73,308						47,909		13,219	12,180	
4	Развитие на жп възел Пловдив	202,384	242,813	42,494	50,977						32,872		9,622	8,483	
5	От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС чрез Основно пристанище Бургас: проучвания за завършване на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки	0,098	0,117	0,083	0,100						0,077		0,006	0,017	
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		887,909	1 065,442	228,696	274,212	5,000	0,000	0,000	0,000	0,000	185,924	0,000	37,772	45,517	
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер															
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости				13,317	13,317									
2	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства				10,113	10,113									
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции				6,500	6,500									
4	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел				9,136	9,136									
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница				0,413	0,413									
6	Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна				23,422	23,422									
7	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания				5,505	5,505									
8	Доставка на жп механизация				6,594	6,594									
9	Съфинансирание на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноса, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.				5,000	5,000									
10	Съфинансирание на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноса, съгласно ПМС 62/25.02.2016 г.				35,000	35,000									
11	Собствен принос на ДП НКЖИ за обект: "Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк"				5,000	5,000									
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР					120,000	120,000									
Текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА															
1	Средствата за текущо поддържане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура през 2019 г.				275,300		145,000	29,000	44,300	57,000					
ОБЩО СРЕДСТВА ЗА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ					275,300		145,000	29,000	44,300	57,000					