

УТВЪРЖДАВАМ:

Министър на транспорта,
информационните технологии и съобщенията

ГОДИШНА ПРОГРАМА

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

2020 г.

ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“

СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ	2
СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ	4
СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ	6
ВЪВЕДЕНИЕ	7
1. ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ НА ДП НКЖИ	10
1.1 Основни приоритети	10
1.2 Основни цели за развитие	11
1.3 Технологични и технически цели и задачи	12
1.4 Пазарни цели и задачи	13
1.5 Финансови цели, задачи и принципи	14
1.6 Основни показатели, които са база за анализ и оценка на развитието на железопътната инфраструктура	15
2. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ	16
2.1 Организационно-управленска структура на ДП НКЖИ	16
2.2 Политика на доходите	16
2.3 Политика на обучение	17
3. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА ДП НКЖИ	18
3.1 Управление на движението на влаковете и капацитета	18
3.2 Дейности по поддържане и ремонт на железния път	20
3.3 Дейности по сигнализацията и телекомуникацията	25
3.4 Дейности по енергетичните и електротехнически съоръжения	32
3.5 Състояние на механизацията и експлоатационния автомобилен парк	36
3.6 Състояние на сградния фонд	40
3.7 Състояние на средствата за безопасност, сигурност и отбранително-мобилизационни мероприятия при бедствия и кризисни ситуации	41
3.8 Екологична политика	42
3.9 Маркетингова политика	44
4. УЧАСТИЕ НА ДЪРЖАВАТА В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	45
4.1 Ролята на държавата за развитието на транспортната инфраструктура	45
4.2 Държавно регулиране на железопътния транспортен пазар	46
5. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ	49
6. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА ДП НКЖИ	57
6.1 Проекти, финансирани със средства от Държавния бюджет	58
6.2 Приоритетни дейности на ДП НКЖИ за участие в планирането на средства от ЕСИФ	86
6.3 Стратегически цели за развитието на транспортната инфраструктура	88
6.4 Проекти, финансирани със средства от Европейския съюз	90
6.4.1 Проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.	90
6.4.1.1 По приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „Основната“ трансевропейска транспортна мрежа“	90
6.4.1.2 По Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“	94

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“	95
6.4.1.4 По приоритетна ос 5 „Техническа помощ“	95
6.4.2 Проектни предложения по Механизма за свързване на Европа	96
6.4.3 Проекти за подаване по текуща покана на Механизма за свързване на Европа	98
6.5 Поддръжка на железопътната инфраструктура изградена с финансиране от ЕСИФ	103
ПРИЛОЖЕНИЯ	105

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

БДЖ	Български държавни железници
ВАС	Върховен административен съд
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“
ЕЕДОП	Единен европейски документ за обществени поръчки
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“
ИПРЗ	Изменение на план за регулация и застрояване
КЗК	Комисия за защита на конкуренцията
КТД	Колективен трудов договор
КККР	Кадастрални карти и кадастрални регистри
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“
СМКППЖСД	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
УД	Ултразвукова дефектоскопия
УДВК	Поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“
УЖИ	Управител на железопътна инфраструктура
УО	Управляващ орган
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 2020 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. 62 от 06.08.2019 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 ангажименти на държавата;
- Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г.;
- Национална програма за реформи в рамките на Стратегия „Европа 2020“ – актуализация 2019 г.;
- Конвергентна програма на Република България (2019-2022 г.);
- Закон за управление на отпадъците;
- Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане 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 (2013-2030);
- Петгодишна програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за периода 2020-2024 г.;
- Решение № 631 на Министерския съвет от 31 октомври 2019 г. за одобряване на проекта на Закон за държавния бюджет на Република България за 2020 г. и на Актуализираната средносрочна бюджетна прогноза за периода 2020-2022 г.
- Закон за държавния бюджет на Република България за 2020 г. (Обн. ДВ бр. 100.от 20 декември 2019 г.);
- ПМС № 381 от 30 декември 2019 г. за изпълнение на държавния бюджет на Република България за 2020 г. (Обн. ДВ бр. 2 от 7 януари 2020 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 2020-2024 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 2020 г. съдържа:

- инвестиционна дейност на ДП НКЖИ за 2020 г.
- дейностите, свързани с анализ и изпълнение на задачите и целите на оперативната производствена дейност на ДП НКЖИ за 2020 г.;
- дейностите, свързани с анализ и изпълнение на технологичните, финансовите и управленски цели и задачи за 2020 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 г. 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 г. относно статистиката за железопътния транспорт;
- Делегиран регламент (ЕС) 2018/762 на Комисията от 8 март 2018 г. 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 г. 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 г. 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 г. 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 г. 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).
- ✓ 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.
- ✓ Хоризонтална и вертикална интеграция с участници на националните и международни пазари и усъвършенстване на функционалната и продуктова структура.
- ✓ 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.
- ✓ Прилагане на инструментите на публично-частно партньорство/концесии за обекти от железопътната инфраструктура.
- ✓ 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 техническите спецификации 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 (ERTMS) - подсистема сигнализация (ETCS) и подсистема телекомуникации (GSM-R) и др., които ще доведат до намаляване на разходите за експлоатация и поддръжка, увеличение на капацитета и осигуряване 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 причина 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 ТЕХНОЛОГИЧНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Изоставането на железопътния транспорт в Република България в технологично и техническо отношение води до трудности при сравняване на основните му характеристики, тенденции за развитие и определяне на пазарната политика в страната със съпоставими международни организации. Съществуващото ниво на технологиите и техническата 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 прелезни устройства”.
- ✓ Модернизация и реконструкция на тягови подстанции.
- ✓ Възстановяване на проектните параметри чрез проекти: София–Карлово–Зимница, София–Мездра, Русе–Варна и др.

- ✓ Модернизация на железния път, осигурителната техника и енергосъоръженията по част от железопътната мрежа чрез проекти: София – Пловдив, Карнобат – Синдел, София – Драгоман и др.
- ✓ Създаване на равнопоставени условия и оптимизиране на управлението на движението на влаковете чрез въвеждане на система за оперативна отчетност на движението на влаковете.
- ✓ Постоянен контрол върху техническото състояние на железния път и съоръженията и планиране на ремонтите.
- ✓ Поддържане на система „Симулиране на наклони и криви” за уеднаквяване на административните разстояния, получени на база първоначалното реперирание на мрежата и реалните разстояния, получени след реконструкциите.
- ✓ Постоянно актуализиране на базата данни във вътрешните системи за планиране, съгласуване и отчитане на влаковата работа (График генератор, Ръководене и отчитане на влаковата работа) със съответните им модули.
- ✓ Поддържане и прилагане на RNE Path Coordination System – за изготвяне на международен график.
- ✓ Внедряване на RNE Train Information System (TIS, бивш EUROPTIRAILS) – за обмен на данни за международни пътнически и товарни влакове, включително в реално време.
- ✓ Внедряване на проекта RNE Charging Information System за изчисляване на инфраструктурни такси при международни маршрути.
- ✓ Изпълнение на Националния план за внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS).

1.4 ПАЗАРНИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Пазарни 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 пазарните 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 малодетелни железопътни линии и на приемните здания на основните железопътни гари.
- ✓ Изграждане на интермодални терминали и товарни селища.
- ✓ Сътрудничество с управителите на инфраструктура на европейско равнище, както и с техните потребители.

1.5 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.
- ✓ 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.

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.

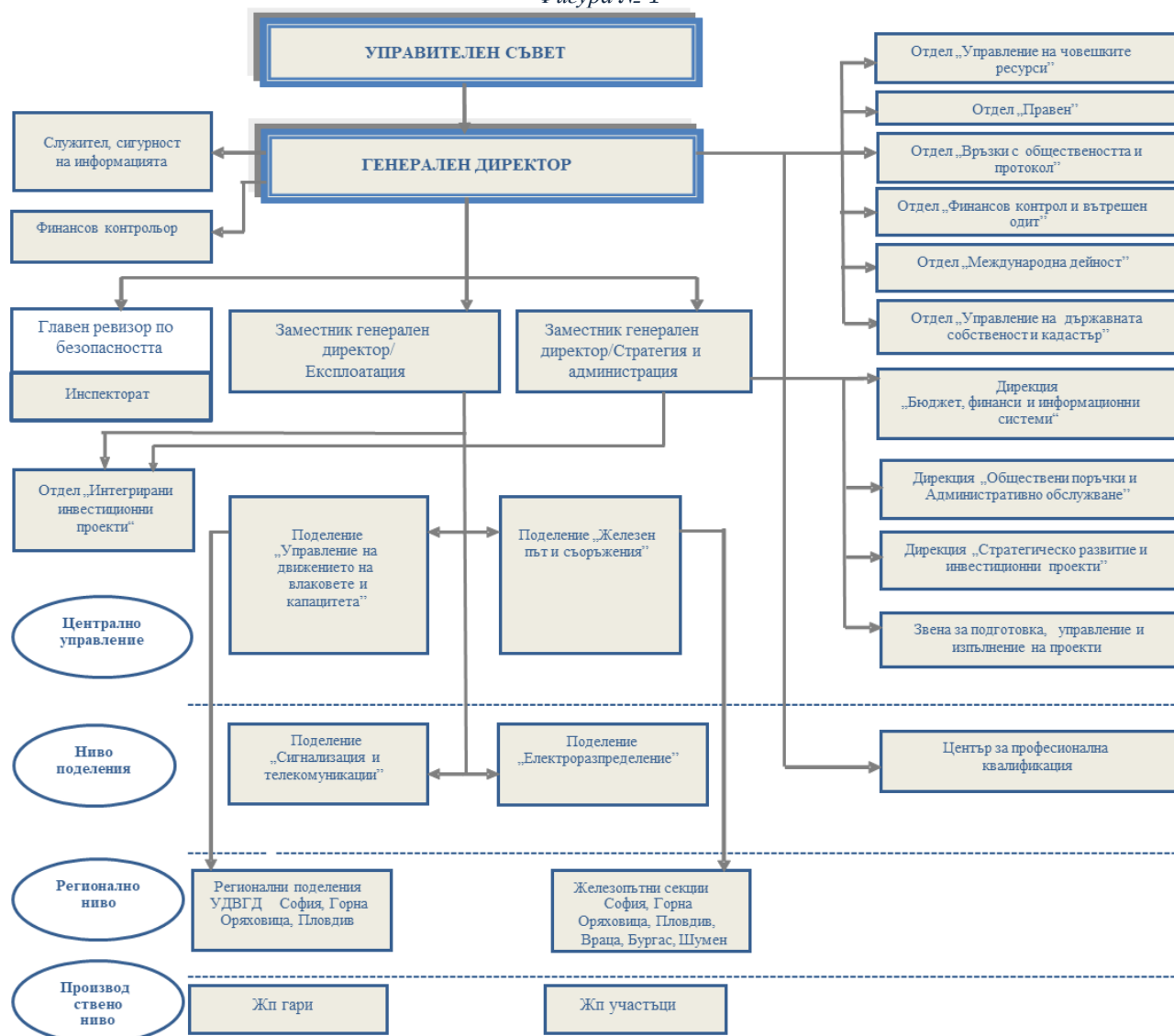
1.6 ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЛИ, КОИТО СА БАЗА ЗА АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

- ✓ 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 (времетражане 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



2.2 ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ

Политиката на доходите е разработена съобразно средносрочната бюджетна прогноза за 2020-2022 г. (Решение №631/31.10.2019 г. на Министерския съвет), съгласно която минималната работна заплата за страната през 2020 г. ще достигне 610 лв.

Във връзка с увеличението на минималната работна заплата, договореният механизъм в КТД 2018 г. и подписани Допълнителни споразумения към него, в сила от 01.01.2020 г. основните заплати на работещите в предприятието определени по този механизъм ще бъдат увеличени със 70 лв.

Средствата от 0,9 % представляващи разлика от предвиденото увеличение на минималната заплата за страната, ще бъдат насочени към социалната програма за подобряване социалния статус на заетите, а именно за изплащане на сума в размер 90 лв. за Деня на железничаря.

2.3 ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ

На база заявки за обучение за 2020 г. предстои изготвяне на годишна Програма за професионалното обучение на персонала в ДП НКЖИ. И през 2020 г. приоритетно ще бъде обучението за придобиване на професионална квалификация и правоспособност за ключовите експлоатационни длъжности в ДП НКЖИ, за които предприятието изпитва сериозен недостиг, както и задължителните периодични обучения по силата на нормативни документи.

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

Таблица № 1

№ по ред	Вид мярка	Срок за реализиране	Необходими средства	Ефект
1	2	3	4	5
I. Мерки в средносрочен план				
1	Утвърждаване на Списъци по Наредба 50 за работното време на ръководния и изпълнителски персонал, зает с осигуряване на превози в железопътния транспорт за 2020г.	Ноември- Декември 2019 г.	Не са необходими	Подобряване организацията на работното време
2	Провеждане на събрание на пълномощниците на ДП НКЖИ	Декември-2019 г.	За консумативи съобразно одобрен доклад	Отчет за социалните разходи и приемане на нова план-сметка
3	Изготвяне на програма за организационни и инвестиционни мероприятия за 2020г.	Ноември- Декември 2019 г.	Съобразно заложените мероприятия	Оптимизиране на персонал
4	Годишно атестиране на персонала	В периода 04.11-16.12.2019г.	За атестационни бонуси (около 300 000 лв.) и за обучение	Стимулиране за получените отлична оценка и идентифициране нуждите от обучение
5	Обвързване на експлоатационната и инвестиционна програма на всяко поделение с необходимия човешки ресурс за изпълнението ѝ. Изготвяне разписания на длъжностите за 2020 г.	Декември-2019 г.-Януари 2020 г.	Бюджети на поделенията	Осигуряване на необходимия човешки капитал за изпълнение целите на предприятието.
6	Идентифициране и планиране необходимостта от професионално обучение. Изготвяне годишна програма за обучение 2020 г.	Ноември-Декември 2019 г.	Финансова сметка и бюджети на поделенията	Повишаване квалификацията на персонала; намаляване на свободните работни места и осигуряване на ресурс за ключовите позиции
7	Провеждане среща с работодателите в железопътния сектор с цел полагане основите на Съвет на работодателите в железопътния сектор	Ноември 2019 г.	-	Съвместни действия на работодателите по отношение подготовката на кадри и повишаване атрактивността на работата в жп отрасъла.
II. Мерки в годишен план				
1	Сключване на договори за сътрудничество с висшите училища и професионални гимназии	Януари 2020 г.	Не са необходими финансови средства	Осигуряване на кадрови капацитет
2	Изпълнение ангажиментите на работодателя по КТД 2018 г.	2020 г.	За увеличение на заплатите и деня на железничаря	Повишаване доходите на персонала
3	Провеждане на преговори и сключване на Колективен трудов договор 2020 г.	Март-Май 2020 г.	-	Сключване на КТД 2020
4	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 2020 г.	Необходим е финансов ресурс	Ефективно управление 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 Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

3.1 УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА

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

План за дейността на поделение УДВК през 2020 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**, изменена и допълнена с ПМС № 283/14.11.2019 г. Направените разчети са на база заявени влакове от превозвачите и разработения График за движение на влаковете (ГДВ) за 2020 г.

Очакваните извършена работа и приходи от инфраструктурни такси от ГДВ за 2020 г., са както следва:

- **Извършена работа по железопътната инфраструктура – 29 752 616 влаккилометри и 13 043 305 085 брутотонкилометри в т.ч.:**
 - от пътнически превози – **21 096 348** влаккилометри и **4 430 232 975** брутотонкилометри;
 - от товарни превози – **7 818 328** влаккилометри и **8 579 250 450** брутотонкилометри;
 - от изолирани локомотиви – **966 084** влаккилометри и **101 654 546** брутотонкилометри.
- **Приходи от такса преминаване – 45 300 000 лв., в т.ч.:**
 - приходи от пътнически превози – **22 142 726 лв.;**
 - приходи от товарни превози – **22 377 038 лв.;**
 - приходи от изолирани локомотиви – **780 236 лв.**

- **Приходи от такса за заявен и неизползван капацитет – 7 000 000 лв. в т. ч.:**
 - такса за заявен и неизползван капацитет от пътнически превози – **400 000 лв.**
 - такса за заявен и неизползван капацитет от товарни превози – **6 000 000 лв.**
 - такса за заявен и неизползван капацитет от изолирани локомотиви – **600 000 лв.**

Направената прогноза за приходите от такса заявен и неизползван капацитет е на база разходите за 2018 г.

- Разработване ГДВ за движението на влаковете за периода 2020/2021 г. с разпределение на капацитета на мрежата при наличието на повече от един превозвач.
- Изчисляване на инфраструктурните такси и отчитане реализирането на заявления 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 Плевен и Дралфа. Изграждане на диспечерска централизация от Скуtare до Бургас, като част от гарите в участъка ще бъдат оборудвани с нови осигурителни техники – маршрутно-компютърни централизации. Развитие на жп възел София, жп участък София-Волуяк – гара София;
 - 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 администрациите 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;
- 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.

През 2020 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 това ще доведе до реализирана икономия от работно време;
- промяна в организацията на работа в гари без постови стрелочници;
- управление на две гари или повече 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** – 6 460 км, от които с нормално междурелсие 1 435 мм са 6 307 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** – 1 441 км, в т.ч.:
 - *с междурелсие 1435 мм* – 1 413 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 2 111 км (или 32,7% 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

- измерване на параметрите на железния път и железопътните стрелки **в натоварено състояние** с пътеизмерителна лаборатория;
- измерване на параметрите на железния път и железопътните стрелки **в ненатоварено състояние** с измерителни тележки;
- ултразвукова дефектоскопия (ултразвукова дефектоскопия) на релсите и елементите на железопътните стрелки.

Измерване на параметрите на железния път с пътеизмерителна лаборатория

През 2019 г. в съответствие с Договор № 6244/01.10.2018 г. с „ТИНСА“ ЕООД е извършено измерване на геометрията на железния път в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120. През втората половина на 2019 г. в лабораторията е внедрена нова лазерно-оптична система на измерване на параметрите на железния път, позволяваща достигане на прецизност на получените резултати от измерването и надеждност на измервателната система.

Оценката на състоянието на железния път за 2019 г. показва, че при измерването с пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120 през 2019 г. **няма констатирани отсечки в лошо техническо състояние** и 71,7% от железния път е в добро, а 28,3% в задоволително състояние.

Сключен е нов Конкретен договор № 6646/28.11.2019 г. с „ТИНСА“ ЕООД по Рамковото споразумение и стартира измерване на геометричните параметри на железния път с пътеизмерителна лаборатория, който ще завърши през 2020 г.

Основната причина за влошаване на състоянието на елементите от горното строене са просрочените ремонти по железния път. Изпълняваните всяка година механизирани подновявания и механизирани средни ремонти не са достатъчни, за да бъде преодоляно трупаното с годините изоставане, основно поради неосигуряване на финансови средства. В много отсечки от железопътната мрежа, в които междуремонтните срокове отдавна са пропуснати, безопасността на движение и заложените в Графика на движение на влаковете скорости се осигуряват единствено с усилията на служителите по поддържане в железопътните секции.

Измерване на параметрите на железния път и железопътните стрелки с ръчни измерителни тележки

Железният път се измерва от техническите лица в железопътните секции с тележка ПТ-10, а железопътните стрелки от специалисти на Поделение „Железен път и съоръжения“ – с тележка SGMT5-D.

С тях се измерват и контролират основните параметри:

- за железния път – ниво и междурелсие;
- за железопътните стрелки – ниво, междурелсие и широчини на улеите.

Резултатите от измерването са в електронен вид и служат за планиране на работите по железния път и стрелките.

Ултразвукова дефектоскопия (УД) на релсите и елементите на железопътните стрелки

Обективният контрол на релсите и релсовите елементи в железопътните стрелки се основава на изградената система за дефектоскопия. УД се извършва от създадените във всяка железопътна секция звена за безразрушителен контрол, като съставът на звеното включва правоспособни дефектоскописти.

В системата на ДП НКЖИ общият брой на дефектоскопистите е 37 души. Техническото оборудване за осъществяване на безразрушителен контрол включва общо 21 дефектоскопа различни модификации.

Наличната дефектоскопна апаратура позволява в железопътните стрелки да бъдат контролирани само някои от техните елементи – раменните, междинни релси и част от езика.

Обърнато е сериозно внимание на извършвания ултразвуков дефектоскопен контрол на железния път и железопътните стрелки. На същите са извършени извънредни ултразвукови проверки. За подобряване на качеството на ултразвуковия контрол по железопътните стрелки бяха закупени 4 бр. нови дефектоскопи за измерване на релсовите стрелкови елементи, като през 2020 г. предстои закупуване на още 2 бр. дефектоскопа.

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

Субективен контрол

Субективният контрол се извършва съгласно „Правилата за текущо поддържане на железния път“. Той 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.

Следи се състоянието и годността на елементите от горното строене – релси, траверси, баластова призма, скрепление. При констатирани несъответствия с нормативните изисквания, се изпълняват мероприятия по привеждане на състоянието им в съответствие с нормативите.

Оценка за техническото състояние на съоръженията

Голяма част от съоръженията на долното строене (мостове, тунели плъзгачи, водостоци, подпорни стени) са в експлоатация от втората половина на XX^{ти} век. Ограниченото финансиране в годините е довело до просрочие на ремонти по немалка част от тези съоръжения и това е 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.

Проблеми при извършване на субективния контрол 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 на железния път и съоръженията. Системата за контрол върху състоянието на пътя и съоръженията е изградена в съответствие със съществуващите на настоящия етап възможности.

Резултатите от субективния контрол се определят основно от работата на длъжностните лица, осъществяващи контрол. 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 констатирани неизправности в рамките на работната смяна.*

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 „Железен път и съоръжения“ през 2020 г.

При съществуващото ниво на технологиите и техническата съоръженост Поделение „Железен път и съоръжения“ няма възможност за много амбициозни промени в краткосрочен план, но целите на Управителя на инфраструктурата са, чрез изпълнението на големите

инфраструктурни проекти да се осъществи модернизация на железопътната инфраструктура, техническа и ефективна поддръжка на железния път, възстановяване при възможност на проектните параметри на железопътната мрежа и експлоатация на същата при високо ниво на безопасност.

Изходните условия, на които се основава планирането на средствата през 2020 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;
- 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 34,8 км;
- премахване на съществуващи постоянни намаления на скоростта в междугария с изпълнен ремонт;
- задържане на достигнатите скорости по железния път – 2 185 км;
- подобряване на техническото състояние на железопътни стрелки – 1 265 броя;
- стабилизиране на земното платно в подновените участъци;
- гарантиране на устойчив график за движение на влаковете;
- 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 2020 г., ще се обезпечи максимално възможното количество железопътни материали в т.ч. доставка на дървени траверси (различни видове), доставка на стоманобетонни 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 следствие 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 315 броя експлоатационни пункта (298 гари и 17 разделни постове) са съоръжени със средства на ОТ, както следва: Маршрутно-компютърни централизации (МКЦ) – 21 бр.; Релейни централизации тип МРЦ – 175 бр.; Електромеханични централизации тип (ЕМЦ) – 33 бр.; Релейни уредби с ключови зависимости (РУКЗ) – 71 бр. *(гара Септември е съоръжена с МКЦ за основната жп мрежа и РУКЗ за теснолинейката, гара Варна е съоръжена с ЕМЦ на основната мрежа и отделна ЕМЦ за товарния парк)*. Без осигурителна инсталация са 17 бр. гари, в които движението на влаковете се управлява чрез постоянни пултове (ПУ) за управление на входни светофори/семафори.

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

От всички 757 бр. железопътни прелези, 522 бр. са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза, както следва:

- автоматични прелезни устройства с бариери – 134 бр.;
- автоматични прелезни устройства със сигнализация – 267 бр.;
- електрически бариери в район на гара – 121 бр.

На 313 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. Бялата бавно-мигаща светлина показва на водачите на пътни превозни средства, че автоматичното прелезно устройство е изправно и към прелеза не приближава жп возило.

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 временно прекъснато в междугарието Подуяне-Искър.

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 полезовото 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 движение на влаковете в междугарията се използват системите: Релейна полуавтоматична блокировка (РПАБ), с която са съоръжени около 2 031 км от жп мрежа (в т.ч.: 150 км оптичен кабел); Релсови вериги за установяване наличието на влак (София-Септември и Твърдица-Шивачево); Броячи на оси (движението на влаковете се осигурява чрез автоблокировка без проходни сигнали). Съществуват междугария, при които движението на влаковете се осъществява по телефонен способ.

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 товара 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 на този етап са близо 1 190 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.

В участъци с изграден оптичен кабел и цифров пренос се осъществяват съвременни услуги за пренос на данни със скорости 10 MBit/s, 100 MBit/s, 1 GB/s и 10 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. Все повече навлизат цифрови гарови концентратори за оперативно – диспечерски връзки. През 2019 г. са монтирани на 79 гари по първа, втора, четвърта и пета главни жп линии.

За нуждите на безопасността на движението на влаковете и съобразно нормативните документи, ДП НКЖИ има изградени специализирани влакови диспечерски и маневрени радио връзки. В честотен диапазон 450 MHz покриват 1 769 км (всички главни магистрални жп линии) от жп мрежа и са предназначени за комуникация на локомотивните машинисти с дежурните ръководители по гарите и влаковите диспечери, а в честотен диапазон 150 MHz - за осигуряване маневрената дейност в района на гарите. По жп линия София–Свиленград е изградена система за цифрови радио връзки по стандарт GSM-R. От м. септември 2018 г. е в сила четиригодишен договор „Споразумение за ниво на обслужване (SLA – Service Level Agreement) за 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 покриват напълно цялата железопътна мрежа в страната и предоставят стандартни общослужбени телефонни връзки за организиране на технологичните железопътни процеси и превози. Цифровите телефонни централи предоставят и редица допълнителни услуги, характерни за цифровите системи, включително и връзки към обществените телекомуникационни мрежи за абонатите в някои големи жп възли. ДП НКЖИ поддържа 44 броя телефонни централи - 34 цифрови и 10 електромеханични, с общ капацитет – 26 338 абоната.

Прилагат се системите за видео наблюдение на 42 бр. прелези и 38 жп 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: 287 трафопоста 20 (10) kV/0.4 kV; 714 бр. желязо-решетъчни пилони с монтирани осветителни тела; въздушни и кабелни линии СрН и НН (медни, алуминиеви и маслени) с 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 не малка част от оборудването е морално и физически остаряло и с повишени загуби на електрическа енергия. Част от сградите с трафомашини и оборудване са с амортизирани конструкции, което създава предпоставки за течове, както и за нерегламентирано проникване на външни лица. Част от кабелните линии свързващи трансформаторите с разпределителните уредби са физически остарели с влошени параметри.

Съоръженията за отопление на стрелки се модернизират в участъците от жп линии, на които се извършва реконструкция и модернизация. Предвижда се модернизация на отоплението на жп стрелки и в други гари.

Част от осветлението в района на гарите е физически и морално остаряло. Все още на много места осветителните тела са натриеви с неефективна оптична система и светлоразпределение. Предвижда се тяхната подмяна с енергоспестяващо LED осветление. В чакалните и сградния фонд, където не е извършена ремонтна дейност на осветлението, електроинсталациите НН и главните разпределителни табла 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.
- **Недостиг на аварийни автомобили.** Недостигът на аварийни автомобили затруднява работата по отстраняването на повреди, където съоръженията са отдалечени, трудно достъпни, силно амортизирани и се налагат чести ремонти. Създадена е организация на работа за обслужване на по-големи участъци от мобилни групи.
- **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 „Сигнализация и телекомуникации“ за 2020 г.

Прогнозната финансова рамка на програмата за поддържане и развитие на съоръженията на Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за 2020 г. е разчетена на база планираното финансиране на ниво Централно управление на ДП НКЖИ. За да бъдат преодолените натрупаните в годините техническо и технологично изоставане, извън финансовите средства, предоставяни на Република България от европейските програми, са необходими в дългосрочен план инвестиции за модернизация, обновяване и поддръжка на системите за сигнализация, телекомуникации и електрооснабдяване.

Предвидените за изграждане обекти и дейности по поддръжка и ремонт за 2020 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 2020 г.:
 - Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград – Нова Загора;
 - Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел;

- Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове.
- Обекти, които се планират да бъдат стартирани през 2020 г.:
 - Строеж „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участък гара Бяла – гара Русе разпределителна от 4-та главна линия”;
 - Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София – Карлово – Пловдив от 3-та главна и 82-ра жп линии“ – по обособени позиции;
 - Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София – Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия“ – по обособени позиции;
 - Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства – по обособени позиции;
 - Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в жп участък София – Карлово;
 - 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;
 - 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;
 - 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;
 - Възстановяване на проектни параметри на токозахранващи устройства на ОТ и ТК чрез подмяна на амортизирани токоизправители и акумулаторни батерии (ТИ и АБ);
 - Модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС в 7 бр. гари, чрез доставка и инсталиране на апаратура в жп гарите: Своге, Бов, Червен бряг, Плевен, Дралфа, Любеново предавателна и Раднево.
- ✓ Със средства на Компанията за 2020 г.:
 - Доставки на материали, оборудване и апаратура;
 - Доставки на обувки, лични предпазни средства, медицински аптечки и медикаменти към тях, безплатна храна и добавки към нея;
 - 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 2020 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.

Приложението на нови методи и материали в контактната мрежа предоставя възможността за намаляване на разходите свързани с жизнения цикъл на контактната мрежа. Значителна част от разходите за контактната мрежа са породени от експлоатацията и поддръжката ѝ.

За намаляване на експлоатационните разходи и увеличаването на ефективността на енергосъоръженията и контактната мрежа, ежегодно се инвестират средства за подмяна на съоръженията в контактна мрежа съгласно изискванията на ТС ЖИ, актуалните нормативи и директиви за транспортна и оперативна съвместимост в железопътния транспорт.

В контактната мрежа се влагат материали и съоръжения с практически много по-голям експлоатационен живот, в сравнение с подменяемите, а именно: Полимерни изолатори - експлоатационен срок > 40 г.; Бронзови носещи въжета - Vz II - експлоатационен срок > 40 г.; Контактен проводник; Токоустойчиви бронзови струни; Еквипотенциални струнни клеми; Самозадържащи се компенсиращи устройства; Медни гъвкави въжета със сечение не по-малко от 70 мм²; Антикорозионна защита на железорешетъчни стълбове с нанасяне на трикомпонентна боя, с експлоатационен срок > 15 г.;

На това основание в зависимост от компонентите вложени в контактната мрежа, качеството им и натоварването на контактната мрежа, експлоатационният ѝ живот може да се оцени над 40 години, което ще доведе до намаляване на амортизационните годишни разходи.

От обща разгъната дължина на контактната мрежа 4 724 км, за периода от 2001 г. до 2019 г. са подменени около 1 800 км контактна мрежа, на която се удължи експлоатационния срок.

Поделение “Електроразпределение“ чрез поетапна доставка на въжета, проводници, свързващи възли и детайли извърши подмяна на контактната мрежа в участъци от железопътната инфраструктура, които не са включени в инфраструктурни проекти, като се финансират само доставките. По този начин се икономисват средства и се реализира икономически ефект.

По стопански начин се подменят носещи въжета в районите на трите енергосекции в участъци, където са регистрирани най-много скъсвания и аварии през последните няколко години, в резултат на силно влошени механични показатели на носещото въже.

С подмяната на носещите въжета ще се намалят аварията, ще се постигне по качествено токозахранване, ще се повиши надеждността, сигурността и безопасността на движението на влаковете.

Поради изтеклия полезен живот на голяма част от енергосъоръженията на електрифицираните железопътни линии се налага тяхното обновяване и модернизиране.

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 на 34 бр. тягови трансформатори, които поетапно ще бъдат ремонтирани за период от три години.

Попделение „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. тягови 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: – Волуяк, 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 2018 г. Тягови подстанции Величково и Провадия са въведени 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.

Прогноза на дейността за 2020 година

Поделение „Електроразпределение“ събира приходи от предоставянето на услугата „разпределение на тягова електроенергия по разпределителни мрежи на железопътния транспорт“, която заплащат железопътните оператори и се формира при цена на услугата е нормативно определена от Комисията за енергийно и водно регулиране (КЕВР). С тези приходи се покриват разходите на дейност „Електроразпределение“ и се гарантира безотказността и ефективността на енергийната система, обслужваща железопътните превозвачи. С решение № Ц-20 от 01.07.2019 г. КЕВР определи цена за тягово разпределение на ДП НКЖИ в размер на 134,03 лв./MWh, която влезе в сила от 01.07.2019 г. и намален размер на технологичния разход на 7%.

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.

Съгласно ПМС №283/14.11.2019 г. за изменение и допълнение на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси събирани от управителя на ДП НКЖИ, поделение „Електроразпределение“ ще събира такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, която зависи от действително разпределената и потребена електрическа енергия по преносната мрежа на управителя и се определя като отношение между преките разходи за използването на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия за предходна година и общата разпределена и потребена електрическа енергия от превозвачите по отчети от електромерите в локомотивите, изразена във мегаватчас (MWh), за същия период. Очакваните приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия са в размер на 13 800 000 лв.

Инвестиционна програма

За 2020 г. обектите са формирани на база предвижданията за ремонт на контактната мрежа, които се определят като преки разходи влизащи в пакета за минимален достъп, и обекти за финансиране със собствени средства и държавен бюджет. В Приложение 14 са показани инвестиционните намерения на поделение „Електроразпределение“ за ремонт на обекти, с приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, като се очаква за 2020 г. реализиране на обекти за около 17 000 000 лв.

Доставката на материали за контактната мрежа включва:

- доставка на бронзови носещи въжета, за подмяна на 488 км контактна мрежа за участъци с регистрирани най-много повреди със скъсани носещи въжета, които са за неотложна подмяна;
- 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.

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).

Обектите, включени за финансиране със собствени средства на поделението през 2020 г., включват:

- ✓ Модернизация на обекти извън включените в титулния списък с капиталови средства Проект 5 за 2020 г.:
 - Ще започне преустройство и модернизация на тягови подстанции, като за 2020 г. са предвидени минимални средства, необходими за започване на процедурите за избор на изпълнители.
 - Предвижда се изграждане на система SCADA по пета жп линия. През 2019 г. започна процедурата за избор на изпълнител. Предвижда се доставка на измерителни уреди за тягови подстанции, доставка на акумулаторни батерии и компютърни конфигурации за нуждите на експлоатацията. Ще се доставят и трансформатори, които се захранват от контактната мрежа -27,5/0,220.
- ✓ 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 два автокрана с вишка, необходими за изпълнение на дейности близо до железния път.
- ✓ Извършване на ремонт на сгради на подрайони и подстанции.

3.5 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК

Поделение „Железен път и съоръжения“

Голямо значение и в пряка зависимост за състоянието на железния път се определя от състоянието на жп механизацията в условията на намаления персонал през последните години.

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

Машините от наличната жп механизация са разположени на територията на цялата жп инфраструктурата в Република България в три механизирани района – София, Горна Оряховица и Пловдив, в две колони за механизирано подновяване на железния път и шест обособени звена за механизирано поддържане на железния път. Те работят по разработеният график за извършване на текущо поддържане и ремонт на железния път и съоръженията към него. По вид, модел и предназначение наличната механизация стопанисваща се от шестте жп секции се състои от:

- ✓ **Релсови самоходни специализирани машини** за поддържане и ремонт на железния път състоящи се от:
 - Тежка железопътна механизация, в т. ч.: Траверсоподбивни линейни машини – 13 бр., в експлоатация са 13 бр.; Баластопланировъчни – 6 бр., в експлоатация са 6 бр.; Баластопресовни – 2 бр., в експлоатация са 2 бр.; Траверсоподбивни стрелкови машини – 4 бр., в експлоатация са 4 бр.; Баластоплъътнителни – 5 бр., в експлоатация са 5 бр.; Машина за шлайфане на релси – 1 бр., не е в експлоатация; Машина за смяна на траверси (SVP) – 1 бр., в експлоатация; Роторен снегорин – 1 бр., в експлоатация.
 - Моторни влекачи (дрезини) – 56 бр., в експлоатация 43 бр.
- ✓ **Подвижен железопътен състав, включващ различни видове вагони, както следва:** Вагони хопер-дозатори, за превоз и разтоварване на баласт – 274 бр., в експлоатация 15 бр. композиции; Вагон водачи, за осигуряване на влаковете композиции – 17 бр., в експлоатация 4 бр.; Платформени вагони, за превоз на жп материали – 129 бр., в експлоатация 60 бр.; Нови „ОВ“ вагони (малък хопер), за превоз и разтоварване на баласт – 16 бр., в експлоатация 10 бр.; Стари „ОВ“ вагони (малък хопер съчленен) – 8 бр., в експлоатация са 6 бр.; Вагон жилища – 72 бр., в експлоатация са 40 бр.; Пътнически вагони – 14 бр., в експлоатация са 4 бр.; Вагони за отсекки MFS – 8 бр., в експлоатация са 8 бр.; Вагон снегорини – 6 бр., в експлоатация са 5 бр.; Възстановителни кранове – 11 бр. в експлоатация са 7 бр.; Вагонетки 12 тонни, за локален превоз на жп материали – 150 бр., в експлоатация са 67 бр.; Теснопътни товарни – 21 бр., в експлоатация са 17 бр.; Вагон цистерни – 14 бр., не са в експлоатация; Вагон рамка – 3 бр., в експлоатация е 1 бр.; Обезтревители – 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., не са в експлоатация.
- ✓ **Машини 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); Багери на комбиниран ход „Жисмар“ – 2 бр. за извършване на земни работи, товаро-разтоварни работи и притежават сменяеми работни агрегати), в експлоатация – 2 бр.

- Оперативни кранове на монтирани на жп вагони: Оперативни кранове „ХИАБ“ на релсов ход – 5 бр., в експлоатация 5 бр.; Оперативни кранове „ФЕРАРИ“ на релсов ход – 4 бр., в експлоатация 4 бр.; Оперативни кранове „ШИПКА“ на релсов ход – 2 бр., в експлоатация 1 бр.
- ✓ **Лека пътна механизация, която включва:** Тирфоногаечни машини – 325 бр., в експлоатация – 272 бр.; Релсоотрезни машини – 196 бр., в експлоатация – 165 бр.; Траверсопробивни машини – 209 бр., в експлоатация – 182 бр.; Траверсоподбивни машини с ЕШП – 58 бр., в експлоатация – 43 бр.; Релсопробивни машини – 228 бр., в експлоатация – 196 бр.; Ръчни подбивки Жисмар с ДВГ - 62 бр., в експлоатация – 53 бр.; Ръчни подбивки Робел комплект с генератор комплект – 18 бр., в експлоатация – 18 бр.; Ръчни подбивки с ДВГ – 73 бр. в експлоатация – 42 бр.; друга механизация - машини за контурно шлайфане, моторни триони, кастрочи, хресторези и др.
- ✓ **Автомобилен парк, в т.ч.:** Леки автомобили – 53 бр.; Микробуси и лекотоварни автомобили – 118 бр.; Автобуси – 35 бр.; Товарни автомобили над 3,5 т. – 184 бр.
- ✓ **Възстановителни средства за възстановяване на инфраструктурата след железопътни произшествия:** Възстановителни кранове – 11 бр., в експлоатация 7 бр. Възстановителни средства тип „Унимог“ с оборудване за възстановяване на инфраструктурата след железопътни произшествия – 5 бр., в експлоатация – 5 бр.
- ✓ **Карьера 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.**

Въпреки закупуването на нова механизация (единични бройки), сегашното състояние на съществуващата специализирана механизация е тежко, 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 17 години.

С най-много проблеми е експлоатацията на моторните влекачи в железопътните секции, които се експлоатират много интензивно и са произведени през 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 или бракува.

Силно амортизираната техника изисква значителни финансови ресурси за доставка на резервни части, ремонтни дейности и ежедневно текущо поддържане. Наличната техника не е в състояние да гарантира необходимите технически параметри на железния път за скорости над 130 км/ч с изключение на доставените през 2015 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), 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. Възрастта им е над 35÷40 години. Годишните разходи за доставка на резервни части, ремонтни дейности и поддържане на тази технологично необходима техника възлизат на над 2 милиона лева. Същите са и с по-голям разход на горива и смазочни материали.

Друга основна причина за състоянието на механизацията е проблема с липсата на „материално-техническа база” и 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.

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 ограничените финансови ресурси, както и това, 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 (РССМ) и 13 бр. товарни вагони. По вид, модел и предназначение специализираните машини на железопътен ход, съставляващи механизацията се състои от:

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

Около 73% от наличните РССМ са остарели, морално и физически амортизирани и преминали експлоатационния си жизнен цикъл (около 30 години) за който са проектирани, а именно: 60%

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

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

Вагонният парк на Поделение „Електроразпределение“ се състои 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 1977 г. – 1999 г., като 18 бр. 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“

Наличната специализирана механизация и експлоатационния автомобилен парк, с които разполагат експлоатационните звена на Поделение СиТ, се състои от 131 бр. моторни превозни средства, както следва: 104 бр. експлоатационни автомобили; 7 бр. багери; 6 бр. товарни автомобили с кран; 8 бр. лабораторни автомобили. От тях в движение са 123 бр. моторни превозни средства, които се използват при изпълнение на основните задължения по профилактика, строителство и за своевременно отстраняване на повреди и аварии, а 8 бр. са силно увредени и им предстои бракуване. Експлоатационната техника включва автомобили с повишена проходимост (тип джип), лекотоварни автомобили, пътнически бусове, мини багери, мото и електрокари, товарни автомобили с бордови кран и лабораторни коли.

По модел, вид и предназначение експлоатационната техника е от автомобили с повишена проходимост (тип джип), лекотоварни автомобили, пътнически бусове, мини багери, мото и електрокари, товарни автомобили с бордови кран и лабораторни коли.

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 да се постигне:

- 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.

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.

Изпълняват се задачи по осигуряване на финансови средства от Междуведомствената комисия за възстановяване и подпомагане към Министерския съвет на Република България за разплащане на непредвидени разходи за извършени неотложни аварийни работи, както и за неотложни аварийно-възстановителни работи по изготвени проекти при бедствия и аварии по железопътната инфраструктура.

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.

В обекти на железопътната инфраструктура са изградени 83 бр. пожароизвестителни и пожарогасителни системи. С пожароизвестителни системи следва да се оборудват всички административни сгради и помещения с инсталирана апаратура.

Освен технически средства за повишаване на сигурността, Управителят на инфраструктурата използва и физическа охрана.

С оглед предотвратяване на пожари и превантивна дейност, ДП НКЖИ има сключен договор за осигуряване на противопожарно обслужване в обектите си. През 2020 г. предстои процедура по ЗОП за сключване на договор за противопожарно обслужване в обектите на ДП НКЖИ за 36 месеца с прогнозна стойност 810 хил. лв.

Предприети са действия за снабдяване на поделенията със средства за индивидуална защита. За 2020 г. се предвижда провеждане на обществена поръчка за доставка на индивидуални средства за защита на работниците и служителите в компанията с прогнозна стойност 274 хил. лв., включваща 2 080 противогаза и 2 600 лицеви маски за противопожарна защита.

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.

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

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

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

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

При обществените поръчки за строително-монтажните работи 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 влагане на строителни продукти в строежите на Република България при проектирането на строежите се предвиждат, а при изпълнението им – се влагат 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.

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 г. 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 г. 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 Постановление № 283 от 14 ноември 2019 г. за изменение и допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси,

събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г.

С методиката се определя таксата за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения - такса за достъп и използване. Таксата се формира на базата на разходите на Национална компания "Железопътна инфраструктура", произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

Таксата за достъп и използване съдържа в себе си два компонента, такса за преминаване по железопътната инфраструктура и такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия. Таксата за преминаване зависи от действително преминалите километри, като измерителите са брутотонкилометри и влаккилометри. Таксата 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). Двата компонента отчитат участието на експлоатационните звена в извършването на влаковата услуга и направените за тази цел преки разходи.

Регламентира се и 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.

Прогнозните приходи за 2020 г. са изчислени съгласно **Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от Управителя на железопътната инфраструктура**, изменена и допълнена с ПМС № 283/14.11.2019 г.

Разчетените приходи от такса за достъп и използване са в общо размер на 59 100 000 лв., в т.ч.: 45 300 000 лв. от такса за преминаване по железопътната инфраструктура и 13 800 000 лв. от такса за използване на електрозахранващото оборудване за задвижваща електроенергия. Приходи от такса за заявен и неизползван капацитет са разчетени в размер на 7 000 000 лв.

Очаквана влакова работа по железопътната инфраструктура – 29 752 616 влаккилометри и 13 043 305 085 брутотонкилометри.

Направените разчети са на база заявени влакове от превозвачите и разработения График за движение на влаковете (ГДВ) за 2020 г.

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.

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 2020 г. средствата за субсидии са в размер на 145 млн. лв., като се предвижда това ниво да се запази и през 2021 г. и 2022 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 2020-2022 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). За 2020 г. средствата за капиталови трансфери от държавния бюджет са в размер на 120 млн. лв., като се предвижда това ниво да се запази и през 2021 г. и 2022 г.

- 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;
- да осигурява безопасност и сигурност, измерени чрез броя на инцидентите на железопътните превози при непрекъснат режим на работа, за което УПРАВИТЕЛЯТ води статистика на броя инциденти и аварии по вид и вина;
- да осигурява създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително-мобилизационни мероприятия на страната;
- да осъществява ефективен контрол върху инвестициите за подновяване на железопътната инфраструктура и да се стреми към намаляване на средния разход за километър подновен железен път;
- да не допуска размерът на изискуемите задължения към доставчици и изискуемите задължения към персонала за текущата година да надхвърлят размера на изискуемите задължения към доставчици и изискуемите задължения към персонала от предходната година, освен ако това увеличение не е обосновано от обективни причини;
- да оптимизира разходите си за дейността и отчита напредъка чрез показателя „оперативни разходи на един зает“;
- да оптимизира броя персонал на един км. железен път;
- при осигуряване на стимули от страна на Държавата, да използва средствата за стимули само за подобряване качеството на железопътната инфраструктура, като с 50% от техния размер задължително се намаляват инфраструктурните такси за следващата година.

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 Лабем – Мелник/Прага – Колин;
- Колин – Пардубице – Бърно – Виена/Братислава – Будапеща – Арад – Тимишоара – Крайова – Калафат – Видин – София;
- София – Пловдив – Бургас;
- Пловдив – граница на TR;
- София – Солун – Атина – Пирей – Лимасол – Никозия;
- Атина – Патра/Игуменица;

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

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

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.).

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 територията на Република България беше допълнено с направлението София – Пловдив – Бургас/Свиленград – турска граница. От началото на 2015 г. е включено и алтернативно трасе на наша територия Русе – Синдел – Карнобат – Нова Загора – Симеоновград – Свиленград, по което могат да се движат „коридорни“ влакове.

Със свое Решение за изпълнение 2018/500 от 22 март 2018 г., ЕК одобри създаването на нов **Товарен железопътен коридор 10 – Алпийско-Западно Балкански (ТЖК АЗБ)**, който преминава по трасето Залцбург – Вилах – Любляна – /Велс/Линц – Грац – Марибор – Загреб – Винковци/Вуковар – Товарник – Белград – София – Свиленград (българско-турска граница). Този ТЖК е създаден по инициатива на страните членуващи в Асоциация Коридор 10 Плюс – Австрия, Словения, Хърватия, Република Сърбия и Република България. Трансформирането на тази Асоциация в ТЖК, създаден по смисъла на Регламент(ЕС).

- **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 г. за европейски план за внедряване на европейска система за управление на железопътното движение са определени конкретните срокове за внедряване на ERTMS по отсечките от българската част

на коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“, както следва: за направлението София – Пловдив – Бургас/Свиленград крайният срок е 2017-2022 г., а за направлението 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 2016/797/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.

На 17-ти май 2018 г. е публикувано Предложение за **Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно оптимизиране на мерките за постигане на напредък по осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа**. С този регламент се определят изисквания, които са приложими за административните процедури, следвани от компетентните органи на държавите-членки във връзка с разрешаването и осъществяването на всички проекти от общ интерес за основната мрежа на трансевропейската транспортна мрежа. С настоящата инициатива се цели намаляване на забавянията, които възникват в хода на осъществяването на инфраструктурни проекти за TEN-T. Предвижда се максимален тригодишен срок за целия процес по издаване на разрешения. С инициативата се цели също така да се осигури по-голяма яснота за процесите, които организаторите на проекти трябва да следват, и по-специално по отношение на процедурите за издаване на разрешение, провеждане на обществени поръчки и други. Освен генерирането на повече инвестиции и привличането на частен капитал за инфраструктура с висока добавена стойност за ЕС, също така се очаква, че настоящата инициатива ще осигури по-голяма яснота за гражданите и гражданското общество чрез укрепване на принципите за прозрачност при тяхното участие в планирането на проекти за TEN-T.

Програмен период 2021-2027 г.

През 2020 г. ДП НКЖИ активно ще участва в процеса на подготовка и разработване на програмните документи в сферата на транспорта за следващия програмен период 2021-2027 г.

На 2-ри май 2018 г. ЕК прие предложение за **Регламент на Съвета за определяне на многогодишната финансова рамка (МФР) за периода 2021-2027 г.** В тази връзка се очаква най-късно в началото на 2020 г. да бъде приет Общия регламент за разпределение на средствата по секторни политики и държави, който да замени сега действащите Регламенти в областта.

На 29-ти май 2018 г. е публикувано предложението за Регламент за общоприложимите разпоредби (ROP), като в него са дефинирани правила за финансиране на седем фонда със споделено управление: КФ - Кохезионен фонд; ЕФРР - Европейски фонд за регионално развитие; ЕСФ+ - Европейски социален фонд+; ЕФМДР - Европейски фонд за морско дело и рибарство; ФУМИ - Фонд „Убежище, миграция и интеграция“; ИУГВ - Инструмент за управление на границите и визите; ФВС - Фонд „Вътрешна сигурност“.

На 29-ти май 2018 г. е публикувано предложение за **Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Европейския фонд за регионално развитие и относно Кохезионния фонд**, с което се определят специфичните цели и обхвата на подпомагането от двата фонда.

Като част от Многогодишната финансова рамка за предстоящия програмен период, на 06.06.2018 г. ЕК представи своето предложение за нов Регламент за създаване на „Механизъм за свързване на Европа” (МСЕ), който ще замени сега действащите Регламенти № 1316/2013 и 283/2014. Предложеният общ бюджет на МСЕ за периода 2021-2027 г. е 42,3 милиарда евро, от които 30,6 милиарда евро за сектор транспорт, в т.ч. 11,3 милиарда евро, заделени от Кохезионния фонд за транспортни проекти в кохезионните страни, 12,8 милиарда евро за общия транспортен пакет и 6,5 милиарда евро - за военна мобилност. В приложение III на проекта регламента са посочени транспортните коридори и предварително набелязани участъци на основната мрежа, като за територията на Република България е отчетена исканата промяна в трасето на коридор ОИС, чрез включване на жп участъците София – границата със Сърбия/Северна Македония.

Цели на политиките за новия програмен период са посочени в предложението за Регламент за общо приложимите разпоредби (ROP):

- По-интелигентна Европа - чрез иновации, цифровизация, икономическа промяна и подкрепа за малките и средните предприятия
- По-зелена безвъглеродна Европа - чрез прилагане на Парижкото споразумение и инвестиране в енергийния преход, възобновяемите енергийни източници и борбата с изменението на климата
- По-добре свързана Европа - чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на информационите и комуникационни технологии
- По-социална Европа - изпълнение на европейския стълб на социалните права и подкрепа за качествената заетост, образованието, уменията, социалното приобщаване и равния достъп до здравеопазване
- Европа по-близо до гражданите - устойчиво и интегрирано развитие на градските, селските и крайбрежните райони чрез местни инициативи.

Основният стратегически документ, който ще обуславя отношенията между държавата-членка и Европейската комисия и ще очертава рамката на интервенциите и помощта от ЕС ще продължава да бъде Споразумението за партньорство.

На базата на Споразумението за партньорство ще бъдат разработени тематични и секторни Оперативни програми за изпълнение на фондовете на ЕС за периода 01.01.2021 – 31.12.2027 г. Както и досега Оперативните програми ще бъдат в обхвата на компетенциите и отговорностите на Управляващите органи. Основна цел през новия период е да се улеснят процесите за координация, програмиране, изпълнение и изменение на оперативните програми. Ще бъде възможно да се извършва реалокация на средства между приоритетните оси, без да е необходима санкция на Комисията за изменение на програмата. За разлика от текущия програмен период, за изразходване на средствата и автоматичното им освобождаване ще бъде валидно правилото N+2, т.е. допустимостта на разходите ще бъде само до 31.12.2029 г. Връщането към това изискване, действало и през програмния период 2007-2013 е възможно да доведе до значителни затруднения за бенефициентите при изпълнението на големи и сложни инфраструктурни проекти. Поради тази причина се очаква да бъдат подготвяни и представяни за финансиране множество на брой малки проекти, разделени на обособени участъци и позиции.

В програмен период 2021–2027 г. се променя съотношението на интензитета на финансиране на допустимите разходи като вместо досегашното съотношение 85:15 европейско/национално финансиране, през новия период това ще се промени в съотношение на 70:30.

С Решение № 196 на МС от 11 април 2019 г. е одобрен индикативен Списък с програми за периода 2021–2027, като ДП НКЖИ ще бъде бенефициент по „Оперативна програма за транспортна свързаност” с водещо ведомство - Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

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

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

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

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

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

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

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

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 2020 година

Финансирането на ДП НКЖИ от страна на Държавния бюджет за 2020 г. е показано в следващата таблица:

Таблица № 2

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

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 № 3

КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	лв.
§ 5100 Основен ремонт на ДМА	79 279 238
Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости (проект 3)	16 458 687
Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства (проект 4)	11 881 390
Модернизация и реконструкция на тягови подстанции (проект 5)	6 402 000
Възстановяване на проектните параметри по жп линията София – Карлово – Зимница (проект 8)	22 540 757
Възстановяване на проектните параметри по железопътна линия Русе – Варна (проект 11)	18 245 492
Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания (проект 20)	3 750 912
§ 5200 Придобиване на ДМА	40 720 762
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел (проект 7)	22 112 516
Доставка на жп механизация	7 757 746
Доставка на транспортни средства	850 500
Собствен принос на ДП НКЖИ за обект: „Развитие на железопътен възел София: София - Волуяк“	10 000 000
ВСИЧКО КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	120 000 000

Капиталовите трансфери за 2020 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 2020 г. по Проект 3, са в размер на 16 458 687 лв.

Проект 3 включва следните обособени позиции и видове работи:

Обект № 1. „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“.

Предвидените средства са в размер на 1 148 598 лв.

Междугарието Тулово – Змейово е с релси тип 49, смесена траверсова скара /преобладаващо дървени траверси и Ст 4/. В междугарието има 27 броя криви, като 15 от тях са с радиус 275 метра. Максимален наклон 22‰. Железният път в междугарието е в такова състояние, че е невъзможно със силите на текущото поддържане да се поддържат техническите му параметри в съответствие с нормативните документи и да се гарантира сигурността на влаковото движение. Баластовата призма е силно замърсена /над 50%/, което сериозно влошава еластичността на релсо-траверсовата скара. Релсите във всички криви са с износване на външната релса и вълнообразно износване на вътрешната. Състоянието на траверсите е лошо, като има много негодни дървени и стоманобетонни траверси СТ 4 и компрометирано скрепление.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

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

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за **безопасност, надеждност и сигурност**, гарантиращи надеждна експлоатация;

- **Скоростни условия**, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете.

Завишаване на скоростите от намалени до проектни;

- **Капацитет на трафика**, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа. Повишаване на пропускателната способност в междугарието;

- **Комфорт** на пътуване за запазване и привличане на клиенти. Намаляване на шум от 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;

- **Ще се намали времепътуването** в междугарието с 2,13 минути.

Обект № 2. „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 **7 261 466 лв.**

Вследствие дългогодишната експлоатация и просрочените с години срокове за подновяване 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 и посукани с разбити гнезда на ПАК болтове, 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 3878 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 железния 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.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на ремонта на железния път в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като 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 и задържане на скоростите по книжка разписание;
- **Капацитет на графика**, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа;
- **Комфорт** на пътуване за запазване и привличане на клиенти;
- **Намаляване на времепътуването с около 1,18 минути.**

Обект № 3. „Механизирано подновяване на железния път от км 204+050 с дължина 2 550 м в междугарието Кръстец-Радунци“

Предвидените средства са в размер на **1 048 623 лв.**

Междугарието Кръстец - Радунци се намира по четвърта главна железопътна линия Русе – Горна Оряховица – Стара Загора - Подкова. Железният път в междугарието, с изключение отсечката от км 201+530 до км 204+050 е подновен през 2014 г. Споменатата отсечка е с просрочени ремонти като такива последни са извършвани преди 1990 г. В следствие 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 ниво и

пропадания. Горното строене на железният път релси, траверси, скрепителен материал е в лошо техническо състояние. Със силите на железопътната секция железния път се поддържа на гранични допустими стойности, чрез частично ръчно пресяване на баластовата призма, извършване на подбивка с ЕШП, добаластиране и поправка по ниво с ТПМ. Извършва се подмяна на дървени и стоманобетонени траверси втора употреба. Предприетите мерки са с временен характер и не решават окончателно проблемите в посочените участъци.

Скоростта на движение на подвижния железопътен състав в момента 65 км/ч.

След измерване с пътеизмерителна лаборатория състоянието е определено като задоволително (средноаритметичната стойност на балната оценка не превишава граничната за съответната скорост и клас „С“), но балната оценка за отделни отсечки от по 200 м с обща дължина 1730 м (68,4 % от предложената за ремонт отсечка) надвишава граничната ($QI > QI_{lim}$).

Достигането на пределните стойности на балната оценка означава многократно увеличаване на разходите за поддържане, от което следва да се приложи принципа 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.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

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

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за **безопасност, надеждност и сигурност**, гарантиращи надеждна експлоатация;
- **Скоростни условия**, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете;
- **Капацитет на трафика**, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа. Повишаване на пропускателната способност в участъците;
- **Комфорт** на пътуване за запазване и привличане на клиенти. Намаляване на шум от новоизградения безнаставов релсов път.

Обект № 4. „Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-релейна централизация и преустройство на контактната мрежа“

Предвидените средства са в размер на **4 350 000 лв.**

Гара Своге е част от 2-ра главна железопътна линия, която в отсечката София-Мездра е с категория „Железопътна магистрала“.

Съгласно договор № Д-33 от 05.06.2017 г. е изготвен идеен проект за реконструкцията на гара Своге от „Транс гео“ ООД, като същият е приет на експертен съвет от ДП НКЖИ. Целта на идейния проект е:

- Уточняване на основните видове СМР;
- Уточняване на прогнозните разходи за финансиране;
- Увеличаване на експлоатационния срок и снижаване на експлоатационните разходи;
- Гарантиране на сигурността и безопасността на влаковото движение;
- Обезличено движение на влаковете в отсечката Курило-Бов;

- Облекчаване на експлоатационната дейност на гара Своге.

Гаровата платформа е пресечена от три съществуващи съоръжения: пешеходен подлез на км 33+212, пътен подлез на км 32+657 и водосток на км 32+528, които затрудняват надлъжното отвеждане на водите. Подлезите се нуждаят от ремонт на хидроизолацията и водоотводните съоръжения.

Съществуващото горно строене включва шест коловоза от които два глухи, обикновени стрелки тип-49 1:9 300 и 1:9 190 и едностранни и двустранни английски стрелки.

С идейния проект е взето решение:

- СКД 16/18 се заменя със СО 1:9 R=190 /дясна/ тип 60 E1;
- СKE 6/8 и СО № 4 се заменят с бретелно кръстолиние тип 60 E1 1:9 R=190 за двустранна връзка на 2-ри и 3-ти коловоз;
- Всички стрелки в гърловина страна Бов запазват съществуващото си положение, като СО № 1 се заменят с тип 60 E1 1:9 дъгова симетрична двустранна, а СО № 3 се заменя с дъгова едностранна стрелка на бетонови траверси;
- Изграждане на нови перони между 1-ви и 2-ри и 2-ри и 3-ти коловози, 3-ти и 4-ти коловози както и нов челен /гаров/ перон от страна на приемното здание;
- Изместване по ос съществуващите 2-ри, 3-ти и 4-ти ПОК за осигуряване на необходимото междуколовозно разстояние за изграждане на новите перони;
- Демонтаж на съществуващия 5-ти коловоз, железния път между стрелки №№ 5 и 7, както и стрелки №№ 5, 22 и 24.
- Изграждане на нова есова връзка между 2-ри и 3-ти коловози в гърловината страна Бов.

Ефект от изпълнение на строително-монтажните работи:

- Облекчаване на експлоатационната дейност и поддръжка на гарата;
- Увеличаване на пропускателната способност;
- Подобряване на комфорта на пътуване;
- Осигуряване на безпрепятствено движение на возилата в района на гарата.

Обект № 5. „Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Каспичан - Провадия път № 2“

Предвидените средства са в размер на **210 000 лв.**

Дължината на подлежащия на ремонт железен път е 28 413 метра.

Километричното положение на ремонтирания участък е от км 459+1186 (край стрелка № 3 в гара Каспичан) до км 488+582 (начало стрелка № 2 в гара Провадия) с дължина 28 413 метра. Километър 460 е с дължина 1 355 метра. В момента скоростта по книжка разписание е 80 км/час. Проектна скорост 130 км/час.

Ефект от изпълнение на строително-монтажните работи:

С изпълнението на ремонта на железния път и стрелките 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. Запазване на скоростта по книжка разписание.

- Ще се завиши скоростта на движение на влаковете от 80 на 130 км/час и ще се намали времепътуването от 21,31 минути (21 минути и 19 секунди) на 13,11 минути (13 минути и 7 секунди) с 8,20 минути (8 минути и 12 секунди).
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция.
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.
- Намаляване на времепътуването.

Обект № 6. „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот от км. 130+001 до км. 144+592 в това число и коловози, продължение на текущия път в гарите Христо Даново и Сопот с обща дължина 14 591 м“

Предвидените средства са в размер на **2 440 000 лв.**

Междугарието Христо Даново – Сопот и двете му прилежащи гари са част от 3-та главна жп линия Илиянци – Карлово – Карнобат – Варна фериботна и се намира в административна област Пловдив, на територията на общините Карлово и Сопот.

Трета главна железопътна линия е основна връзка между металургичните предприятия съседни с нея и пристанища Бургас и Варна.

Вследствие на дългогодишна експлоатация и просрочени с години срокове за подновяване и механизирани среден ремонт на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот, както и на коловозите, продължение на текущия път в гарите, железният път е с влошено техническо състояние.

Настоящият обект предвижда подновяване на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот от км. 130+843 (начало стрелка № 1 в гара Христо Даново) до км. 143+752 (начало стрелка № 2 в гара Сопот) с дължина 12 909 м, коловоз № 1 текущ път в гара Христо Даново с полезна дължина 700 м, коловоз № 1 текущ път в гара Сопот с полезна дължина 713 м, както и стрелки с №№ 1, 2, 3 и 4 в гара Христо Даново и стрелки с №№ 1, 2, 3 и 4 в гара Сопот.

За железният път в междугарието и текущия път в гарите 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. Отстраняването им изисква изключителен по обем материали и човешки ресурс, който не е по силите на текущото поддържане и същевременно не би довело до трайно стабилизиране на железния път, възстановяване и поддържане техническите му параметри в съответствие с нормативните документи и гарантиране сигурността на влаковото движение.

В момента скоростта по книжка разписание е:

- от гара Христо Даново до спирка Иганово – 100 км/ч.;
- от спирка Иганово до гара Сопот – 80 км/ч.;

Постоянни намаления на скоростта:

- от км 132+600 до км 133+000 – скорост 40 км/ч. с фронт 400 м.
- от км 137+650 до км 143+750 – скорост 70 км/ч. с фронт 6100 м.

Временни намаления на скоростта:

- от км 130+843 до км 131+128 – скорост 60 км/ч. с фронт 285 м.
- от км 132+300 до км 132+600 – скорост 40 км/ч. с фронт 300 м.

Целта на подновяването е достигане на проектната скорост, която за двете отсечки е 120 км/ч.

Изпълнението на ремонта има за цел постигане на сигурност на влаковото движение и осигуряване на условия за безопасна експлоатационна работа, подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция, понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията и осигуряване на по-добър комфорт и сигурност на пътуване.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

- 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. Запазване на скоростта по книжка разписание.
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция.
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.
- Намаляване на времепътуването от 11,25 минути (11 минути и 15 секунди) на 7,30 минути (7 минути и 18 секунди) с 3,95 минути (3 минути и 57 секунди).

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

Средствата, предвидени за усвояване през 2020 г. по Проект 4, са в размер на 11 881 390 лв.

Обект № 1. „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 2 114 161 лв.

Гара Синдел разпределителна се намира на втора и на трета ж. п. линия, в двупътен участък, електрифициран за тягов състав на променлив ток – 25kV/50Hz.

В момента гара Синдел разпределителна е съоръжена с маршрутно-релейна централизация тип WSSB. Гара Синдел е с интензивна влакова и маневрена дейност, с шест направления. Тя 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 (ПАБ) работеща по оптичен кабел. С гара Варна Фериботна движението се осигурява по телефонен способ.

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

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

- Гарантиране на високо ниво на безопасност на влаковото и маневрено движение в участъка чрез съвременните технически средства на осигурителната техника (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;
- 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 № 2. „Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен бряг – по обособени позиции“ Обектът е преходен 2019-2022 година.

Предвидените средства са в размер на **1 398 471 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. Описание на обекта в частта Оптична кабелна мрежа – включва инсталиране на 141 км. оптичен кабел с 48 броя оптични влакна, въздушно на стълбовете на КМ; изграждане на отклонения до всички прелези, помещения на ОТ, ОСП, Подрайони, подстанции, и др. характерни точки. Изграждане на структурно окабеляване в гарите. Ремонт на помещения за осигуряване на бъдещо инсталиране на апаратури. Измервателна техника и уреди за ремонт и поддръжка на оптичния кабел и автомобили за екипите по поддръжка.

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

Обект № 3. „Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград-Нова Загора част „Сигнализация и телекомуникации“. Обектът е преходен 2019-2020 година.

Предвидените средства са в размер на **1 438 030 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 № 4. „Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София-Карлово – по обособени позиции“. Обектът е преходен 2019-2022 година.

Предвидените средства са в размер на **3 694 288 лв.**

С изграждането на диспечерска централизация в участъка София – Карлово ще се създаде възможност гарите да се управляват от единен диспечерски център в ЦГ 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 № 5. „Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства“ – по обособени позиции. Обектът е преходен 2020-2022 година.

Предвидените средства са в размер на **2 530 324 лв.**

Обектът предвижда проектиране, изграждане и пресъоръжаване на 20 броя прелеза. За охраната на прелезите на междугарие, съоръжени с ръчни бариери, управлявани от прелезопазач се разчита единствено на субективния фактор. Подава се разпореждане от дежурния ръководител движение в една от съседните гари към прелезопазача за съвременно затваряне на прелеза преди изпращане на влака, като времето, през което прелезът е затворен е твърде голямо. Като резултат се обостря търпението на водачите на пътни превозни средства и често се стига до конфликти. Има и случаи на преминаване на ППС през прелез в междугарие с ръчни бариери при спуснати бариерни греди. Статистиката показва, че произшествията с най-много смъртни случаи са станали на такива прелези. Освен гореизложеното, разходите за охрана на тези прелези са от 5 до 8 пъти по-големи от разходите за прелезите, съоръжени с автоматични прелезни устройства /АПУ/. Тези неблагоприятни ситуации, с критично ниво на риск могат да бъдат избегнати с реализирането на обекта, както и с изпълнението на програмата за модернизация на процеса на управление на железопътния трафик. С изпълнението му ще се намалят около 70 служители на регионалните подразделения УДВГД – прелезопазачи.

Обект № 6. „Възстановяване на проектни параметри на токозахранващи устройства на ОТ и ТК чрез подмяна на амортизираните токоизправители и акумулаторни батерии (ТИ и АБ).

Предвидените средства са в размер на **556 276 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 № 7. „Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове – по обособени позиции. Обектът е преходен 2020-2021 година.

Предвидените средства са в размер на **100 000 лв.**

Трафопостовите са предназначени да преобразуват и осигуряват нормално електрозахранване на съоръженията на железопътната инфраструктура, операторите превозвачи, както и на други спомагателни съоръжения.

В процеса на експлоатация сградите на 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 БКТП/бетонен комплектен трансформаторен пост/, или с мачтов ТП.

Обект № 8. Надзор на обект „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в ДП „НК ЖИ“ в участък Радомир-Благоевград “. Обектът е преходен 2016-2020 г.

Предвидените средства са в размер на **7 840 лв.**

Обектът предвижда осъществяване на строителен надзор върху изпълнение на проект за доставка, инсталиране и пускане в действие на оптичен кабел с капацитет 36 едномодови оптични влакна, монтиран на стълбовете на контактната мрежа, както и изграждане на цифрова система за пренос SDH, съответното мултиплексно оборудване за достъп MUX, гарови концентратори за връзки на дежурните ръководители в участъка по V-та жп линия Радомир – Благоевград.

Обект № 9. „Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии на цифрова телекомуникационна мрежа и системи в жп участък Пловдив-Свиленград“.

Предвидените средства са в размер на **3 000 лв.**

Токоизправителите и акумулаторните батерии са неделима част от токозахранването на гаровите централизации и телекомуникационните съоръжения. Обектът предвижда рехабилитация и подмяната им в жп участъка Пловдив-Свиленград. 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 № 10. „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 2020-2023 г.

Предвидените средства са в размер на **3 000 лв.**

Участъкът е с интензивно влаково движение. В момента гара Реброво се пресъоръжава с броячи на оси и преустройство за обезличено движение. Предстои пресъоръжаване на гари Своге и Бов с нови МРЦ и обезличено движение. Настоящият обект продължава участъка по 2-ра жп линия в района на Искърското дефиле за обезличено движение и подмяна на релсови вериги в гарите.

Обект № 11. „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“. Обектът е преходен 2020-2023 г.

Предвидените средства са в размер на **3 000 лв.**

Железопътните гари Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово, Жельо войвода се намират на трета 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: „Инженеринг на осигурителната техника в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово, Жельо войвода по трета главна жп линия – подмяна на релсови вериги със система броячи на оси“ се цели:

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

Обект № 12. „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 2020-2022 г.

Предвидените средства са в размер на **3 000 лв.**

Релейна уредба за ключова зависимост (РУКЗ) е силно амортизирана с ниска степен на безопасност и е разработка през 30 години на миналия век. Не се произвеждат и поддържат резервни части.

Обекта обхваща 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. За управлението на движението на влаковете са необходими голям брой персонал.

Ще се модернизира гаровата инсталация и ще се повиши многократно нивото на безопасност на движение на влаковете, ще се подобрят условията на труд на служителите.

Обект № 13. „Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София-Мездра“. Обектът е преходен 2020-2024 г.

Предвидените средства са в размер на **3 000 лв.**

С изграждането на диспечерска централизация в участъка София – Мездра ще се създаде възможност гарите в участъка да се управляват от единен диспечерски център в ЦГ София, с което ще се повиши пропускателната способност в цитирания участък. Предвижда се също така замяна на съществуващите релсови токови вериги в гарите по текущите пътища със системи за броене на оси. Успешното изпълнение на обекта ще доведе до намаляване на експлоатационен персонал на Подделение УДВК.

Обект № 14. „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участък гара Бяла-гара Русе разпределителна от 4-та главна линия“. Преходен 2020-2023 г.

Предвидените средства са в размер на **3 000 лв.**

Целта на обекта е изграждане на оптична кабелна мрежа, инсталиране и въвеждане в експлоатация на съвременна цифрова телекомуникационна апаратура, която да покрие изискванията на Националната железопътна инфраструктура и лицензираните железопътни превозвачи опериращи в България, за дълъг период от време, осигурявайки качествено и надеждно управление и обслужване на влаковете, административното и оперативно ръководство на гарите и звената на ДП НКЖИ, както и за 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, подсигурирането работата на съвременни системи за телекомуникации, сигнализация, телеуправление и телесигнализация – СКАДА, на работата на Ethernet базирани платформи, които ще се изградят в бъдеще по жп линията и като цяло да се посрещнат изискванията на железопътния транспорт по разглежданият участък за дълъг период от време.

Обект № 15. „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Карлово-Пловдив по 3-та и 82-ра жп линии“ Обектът е преходен 2020-2023 г.

Предвидените средства са в размер на **3 000 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 броя оптични влакна, въздушно на стълбовете на КМ; изграждане на отклонения до всички прелези, помещения на ОТ, ОСП, Подрайони, подстанции, и др. характерни точки. Изграждане на структурно окабеляване в гарите. Ремонт на помещения за осигуряване на бъдещо инсталиране на апаратури. Измервателна техника и уреди за ремонт и поддръжка на оптичния кабел и автомобили за екипите по поддръжка.

Обект № 16. „Цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен бряг по 2-ра жп линия“. Обектът е преходен 2020-2023 г.

Предвидените средства са в размер на **3 000 лв.**

Обектът предвижда изпълнение на проект за доставка, инсталиране и пускане в действие на цифрова система за пренос SDH, съответното мултиплексно оборудване за достъп MUX, гарови концентратори за връзки на дежурните ръководители по 2-ра жп линия в участъка София – Мездра – Червен бряг.

Обект № 17. „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участък гара Величково - гара Карнобат от 3-та главна линия“. Обектът е преходен 2020-2025 г.

Предвидените средства са в размер на **3 000 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, подсигурият работата на SCADA и на работата на Ethernet базираните платформи, които ще се изградят в бъдеще по жп линията.

Обект № 18. „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участък гара Русе-гара Каспичан от 9-та главна линия“. Обектът е преходен 2020-2023 г.

Предвидените средства са в размер на 3 000 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, подсигурият работата на SCADA и на работата на Ethernet базираните платформи, които ще се изградят в бъдеще по жп линията.

Обект № 19. „Изграждане на оптична кабелна линия жп гара Велинград-жп спирка Генерал Ковачев“. Обектът е преходен 2020-2024 г.

Предвидените средства са в размер на 3 000 лв.

Съществуващата въздушна ТТ линия е изградена преди над 60-70 години със стоманени въздушни проводници, които са със силно нарушени параметри и множество повреди. В експлоатация са от над 60 години и реално са извън границата на техният експлоатационен ресурс. Същите са без никакви възможности и капацитет за предоставяне на съвременни телекомуникационни услуги.

Обектът предвижда инсталиране на оптичен кабел с 24 бр. оптични влакна подземно покрай жп линията в сервитута на ДП НКЖИ; изграждане на отклонения до всички прелези, помещения на ОТ и др. характерни точки; изграждане на структурно окабеляване в гарите; ремонт на помещения за осигуряване на бъдещо инсталиране на апаратури; измервателна техника и уреди за ремонт и поддръжка на оптичния кабел и автомобил за екипа по поддръжка.

Обект № 20. „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;

Предвидените средства са в размер на 3 000 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 Подделение „Сигнализация и телекомуникации“. Голяма част от системите за сигнализация,

телекомуникации и електроснабдяване са морално остарели и се нуждаят от рехабилитация и модернизация. Основно това са електромеханични централизации (ЕМЦ) и релейни уредби за ключови зависимости (РУКЗ) 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 Своге, Бов, Червен бряг, Плевен, Дралфа, Любеново предавателна и Раднево, при което ще се заменят остарели системи за осигуряване влаковото движение със съвременни, по-надеждни такива, както и доставката на основните елементи, необходими за инсталирането на оптичен кабел за участъците Волюяк – Разменна, Филипово – Труд и Разделна – Девня.

Обект № 21. „Доставка на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 6-та главна жп линия в участък София-Радомир-Гюешево“. Обектът е преходен 2020-2022 г.

Предвидените средства са в размер на **3 000 лв.**

В участъка има изградена цифрова телекомуникационна мрежа през 1998/1999 г. В експлоатация е от 20 години (при нормален експлоатационен живот на апаратурите - 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 ИТ и телематични приложения и програми. Предоставяне на свободен капацитет на МВР, ДА ЕУ и др.

Обект № 22. „Доставка на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 6-та главна жп линия в участък Благоевград-Кулата“. Обектът е преходен 2020-2022 г.

Предвидените средства са в размер на **3 000 лв.**

В участъка има изградена цифрова телекомуникационна мрежа през 2007 г. В експлоатация е от 11 години. Не се произвеждат и поддържат резервни части. Липсва софтуер за ъпдейт.

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 ИТ и телематични приложения и програми. Предоставяне на свободен капацитет на МВР, ДА ЕУ и др.

• ***Проект 5: „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции“***

Средствата, предвидени за усвояване през 2020 г. по проект 5, са в размер на 6 402 000 лв.

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

Обект № 1. „Ремонт на тягови трансформатори“.

През 2020 г. е предвидено да се извърши ремонт на 6 бр. тягови трансформатори.

Предвидените средства са в размер на **3 402 000 лв.**

Обект № 2. „Модернизация и реконструкция на тягова подстанция (ТПС) – Твърдица с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA, както и гаранционно поддържане и сервизно обслужване за период от 10 години“.

Предвидените средства са в размер на **3 000 000 лв.**

С реализирането на обекта 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 хранене 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 Европейския съюз;
- Намаляване вредното влияние върху околната среда, чрез подмяна на съоръженията съдържащи вредни, отровни и канцерогенни вещества (трансформаторно масло, течен електролит в акумулаторните и кондензаторните батерии и др.);
- Намаление на персонала, зает с експлоатацията на ТПС, поради безотказната работа на съвременните съоръжения и липсата от възможност за профилактични изпитания (комплексната разпределителна уредба е херметически затворена и съоръженията разположени в нея, не се нуждаят от профилактични изпитания).
- Разходите за планови и аварийни ремонти също ще бъдат силно намалени, поради сигурността, безотказността и дълготрайността на комутационните и измервателни апарати от ново поколение.

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

Средствата предвидени за усвояване през 2020 г. по Проект 7, са в размер на 22 112 516 лв.

Обект № 1. „Жп тунел №1 в участъка Лозарево-Прилеп от км 18+663 до км 23+108“

Предвидените средства са в размер на **458 776 лв.**

Обектът е преходен от 2013 г. Строителните работи по изграждане на тунелната конструкция са преустановени. С цел контрол на състоянието на тунелната конструкция, за 2020 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.

Тунел 1 в участъка Лозарево-Прилеп представлява двупътен железопътен тунел с дължина 2811 м, от които 2426 м се изграждат по тунелен способ (взривен метод – NATM изпреварваща калота ~ 2030 м, механичен способ ~ 396 м) и 385 м – по открит способ (Cut & Cover method).

Към момента напълно завършени са 1749 м (~ 62 %) – остават 1062 м, от които 777 м по тунелен способ и 285 м по открит способ. С изграждането му дължината на железния път се намалява с 5 км, което е най-голямото скъсяване при реализацията на проекта за удвояване и електрификация на железопътната линия Карнобат-Синдел. На проведено заседание на Експертен технически съвет на ДП НКЖИ от 22.02.2008 г. е разгледано незадоволителното състояние на насипа преди тунел 1, непригодността му да изпълнява функциите на долно строене на новата жп линия и е взето решение от км 18+560 до км 19+450 насипът да бъде премахнат и на негово място да бъде проектирана и изпълнена естакада. Към момента ДП НКЖИ притежава работен проект за изпълнение на естакада от км 18+560 до км 19+450, като е належащо изграждането ѝ за да бъде осъществена връзката между тунел 1 и гара Лозарево.

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 **361 868 лв.**

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

Обект № 3. „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 **7 080 258 лв.**

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

Ефектът от изпълнението на обекта е:

- 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. „Преустройство на коловозно развитие на гара Синдел Разпределителна“.

Предвидените средства са в размер на **14 211 614 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(МРЦ) тип WSSB – GS I на гара Синдел-разпределителна е въведена в експлоатация на 08.03.1966 г. Преустройвана през 1981 г. с прекъсване на действието и са извършвани частични преустройства през 1990 г., 1992 г., 2009 г., последното през 2013 г. В следствие дългогодишната работа в агресивна (киселинна) среда, експлоатационния живот на МРЦ е съкратен многократно. МРЦ управлява и контролира 46 броя електрически стрелкови обръщателни апарати (ЕСОА), от които 21 броя тип СОА1 и 26 броя тип СОА 3; 53 броя релсови токови вериги (РТВ), от които 44 броя постояннотокови и 9 броя фазочувствителни; 32 броя светофори по БДЖ сигнализация с немска оптика. Кабелната мрежа е изградена с над 70 % маслени кабели, които периодично аварират. Частичната подмяна не е икономически изгодна. Гара Синдел обслужва подрайон по КМ, ВР цех, локомотивно депо и индустриален клон на ГУДР.

С цел намаляване на експлоатационните разходи на ДП „НК ЖИ“ и повишаване на безопасността на движението на влаковете, комисия, назначена от Генералния директор на ДП „НК ЖИ“ 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 броя да останат приемно-отправни (без коловоз № 6);
- коловози №№ от 10 до 12 – 3 броя отправни страна гара Разделна и Варна фериботна;
- да останат 32 броя централизирани стрелки и две ВИ;
- прелез на км. 121+400, съоръжен с ръчни бариери между предупредителен и входен сигнал на гарата страна Юнак да се пресъоръжи с автоматична бариера (АБ) и да се постави в обвързка с МКЦ;
- закриване на Разделен пост № 4;
- реализиране на обезличено движение по текущите пътища на двойната жп линия и движението на влаковете със съседните гари по всичките седем текущи пътища да се осигурява чрез ПАБ.

Основните цели, които ще се постигнат чрез изграждането на проекта: „Изграждане на МКЦ (маршрутно-компютърна централизация) в гара Синдел“:

- Гарантиране на високо ниво на безопасност на влаковото и маневрено движение в участъка чрез съвременните технически средства на осигурителната техника (ОТ) и свеждане до минимум на влиянието на субективния фактор;
- Достигане на максимална пропускателна способност съобразно ограниченията на скоростта по железен път в участъците;
- Създаване на условия за високо ниво на работоспособност на осигурителната техника и бързо отстраняване на възникнали повреди.
- Намаляване на експлоатационния персонал на Поделение УДВК с 10 души (пет броя постови стрелочника и пет броя прелезопазачи).

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

Средствата, предвидени за усвояване през 2020 г. по Проект 8, са в размер на 22 540 757 лв.

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

В междугарието Копревщица-Стряма е изграден най-дългия железопътен тунел в Република България – Козница, на който от изграждането му са извършвани само текущи ремонти. В момента скоростта на движение на подвижния железопътен състав е 25 км/ч. ДП „НК ЖИ“ разполага с проект по част „Железен път“ за жп линията София-Карлово, на основание на който е издадено разрешение за строеж. За 2020 г. са предвидени средства за изготвяне на проект за рехабилитация на тунела, в който да бъдат предложени иновативни решения за изпълнение на ремонтни дейности, които да изискват минимални срокове за реализация, отчитайки факта за натоварения трафик в участъка и намаления капацитет на железопътната инфраструктура като цяло.

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

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

Средствата, предвидени за усвояване през 2020 г. по Проект 11, са в размер на 18 245 492 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 8 531 628 лв.

Обект № 1. „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Самуил-Висока поляна от км 89+213 до км 95+220 по IX-та жп линия“.

Предвидените средства са в размер на 2 742 585 лв.

Междугарието 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 км 92+600 до км 94+900 с дължина 2300 м със скорост 40 км/час. Междурелсието е 1435 мм, но в отделни криви достига 1460 мм. Разбит възел на скрепление ПАК-68 под двете релси, замърсена баластова призма с частици с размер по-малки от 25 мм, над 40% по тежест, наличие на „баластови чували“ /потъва в земното платно/. Съществуват заличени водоотводнителни съоръжения /отводнителни канавки/, Износването на релсите е хоризонтално и вертикално граничещо с допустимите стойности. Налице е намалена пропускателна способност /капацитет/ на железопътната линия.

Недостатъчна и непостоянна дебелина на баластовата призма и наличие на баластови корита/чували. Заздравяване на земната основа, чрез изграждане на предпазен пласт и използване на геоматериали. Износени стрелкови части на стрелките, разположени на главния коловоз. Негабаритни по височина перони за пътници с разрушена асфалтобетонна и базалтова настилка. Отводняване на земната основна площадка чрез изграждане на дренажна система в гарата.

С възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата в гара Сеново и междугарието 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 междугарието Хитрино-Плиска от км 112+000 до км 129+236“

Предвидените средства са в размер на **5 571 339 лв.**

Изчерпан е лимита 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 осигурява:

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

Обект № 3 „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Русе разпределителна-Образцов чифлик от км 0+823 до км 10+205 с дължина 9 349 м“.

Предвидените средства са в размер на **66 706 лв.**

Участъците от км. 0+823 до км. 2+151 с дължина 1 328 метра, от км. 2+184 до км. 10+205 с дължина 8 021 метра, с обща дължина 9 349 метра и жп стрелка на РП Дунав Пост 1 от км. 2+151 до км. 2+184, с радиус 300 метра на стоманобетонни траверси са в междугарието Русе разпределителна – Образцов чифлик. Теренът през който преминава железния път е леко пресечен основно в насипи с височини до 3 м и двустранни траншеи. Широчината на земното платно е стандартна със сравнително добре оформени банкети, канавки и откоси, които е необходимо да се почистят от растителност и на места да се преоформят.

Железният път в междугарието е безнаставов с релси тип S49, на стоманобетоновите траверси СТ-4 със скрепление ПАК-68И и е с нормално междурелсие 1435 мм. Състоянието на релсовото скрепление в кривите е силно компрометирано, което се изразява най-вече в множество счупени реброви подложки, посукани траверси, разбити изолационни и уплътнителни втулки. В следствие на тези дефекти се появяват постоянни неизправности основно по междурелсие. Отстраняването им изисква влагането на изключителни по обем материали и човешки ресурси, които не са по силите на текущото поддържане и същевременно не би довело до трайно стабилизиране на железния път, който да е в съответствие с нормативните документи и да гарантира сигурността на влаковото движение. Скорост по книжка разписание 70 км/час. Проектна скорост 85 км/час.

Наблюдава се тенденция на влошаване.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на ремонта на железния път и стрелките 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. Запазване на скоростта по книжка разписание;
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция;
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията;

Обект № 4 „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Образцов чифлик-Ястребово от км 11+064 до км 21+550 с дължина 10 486 м“.

Предвидените средства са в размер на **150 998 лв.**

В следствие дългогодишната експлоатация и просрочените с години срокове за подновяване и МСР железният път в междугарието Образцов чифлик - Ястребово от км 11+064 до км 21+550 е с влошено техническо състояние: релсите са износени и с набити краища, траверсите са напукани и посукани с разбити ПАК болтове, скъсани тирфони и счупени подложки, а баластовата призма е силно замърсена.

Железният път в междугарието е наставов с релси тип S49, на стоманобетониви траверси СТ-4 със скрепление ПАК-68И и е с нормално междурелсие 1435 мм. Състоянието на релсовото скрепление в кривите е силно компрометирано, което се изразява най-вече в множество счупени реброви подложки, посукани траверси, разбити изолационни и уплътнителни втулки. В следствие на тези дефекти се появяват постоянни неизправности основно по междурелсие. Отстраняването им изисква влагането на изключителни по обем материали и човешки ресурси, които не са по силите на текущото поддържане и същевременно не би довело до трайно стабилизиране на железния път, който да е в съответствие с нормативните документи и да гарантира сигурността на влаковото движение.

Наблюдава се тенденция на влошаване.

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

Изпълнението на ремонта има за цел постигане на сигурност на влаковото движение и осигуряване на условия за безопасна експлоатационна работа, подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция, понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията и осигуряване на по-добър комфорт и сигурност на пътуване.

Очакван ефект от изпълнението на поръчката:

С изпълнението на ремонта на железния път в съответствие с техническите норми за поддържане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като 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 и задържане на скоростите по книжка разписание;
- **Капацитет на трафика**, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа;
- **Комфорт** на пътуване за запазване и привличане на клиенти.

➤ **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 9 713 864 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 **6 713 864 лв.**

Гара Сеново е построена като междинна гара по девета жп линия Русе-Каспичан. Гара Сеново 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.

Горното строене е тип 49 кг/м върху бетонови траверси.

Релсотраверсовата скара не отговаря на нормите за проектната скорост от 95 км/ч. 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. От геоложкото проучване става ясно, че земната основа е с очаквани показатели в широки граници, в зависимост от водното съдържание. Очакваните показатели са по – ниски от посочените в Наредба 55 за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура, чл. 47, ал. 2. В гарата има изградени два перона, между първи и втори коловоз (дължина 75 м), и между втори и трети коловоз (дължина 82 м). В гара Сеново не е изградена дренажна и отводнителна система.

В участъка на гара Сеново контактната мрежа е в експлоатация повече от 45 години.

От начало стрелка 2 посока Просторно железния път е подновен с релси тип 60.

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 участъка;
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти. Намаляване на шум от новоизграденния безнаставов релсов път;
- Ще бъде премахнато посоченото по-горе постоянно намаление на скоростта в гара Сеново и същата ще бъде завишена до проектната такава.

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 **1 810 924 лв.**

Гара Ястребово е построена като междинна гара по девета жп линия Русе-Каспичан. Гара Ястребово 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.

Горното строене е тип 49 кг/м върху бетонови и дървени траверси.

Релсотраверсовата скара не отговаря на нормите за проектната скорост от 80 км/ч. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Съгласно инженерно-геоложкото проучване на земното платно земната основа е изградена от лъос като на места е мокра и водонаситена. Насипите са изпълнени от същия материал. В гара Ястребово няма изградена дренажна система. В гарата има перон с дължина 96 м между първи и втори коловоз.

В участъка на гара Ястребово контактната мрежа 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 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 **319 615 лв.**

Гара Разград е построена като междинна гара по девета жп линия Русе-Каспичан. Гара Разград с приемно здание на км 66+350 се намира между гарите Просторно и Самуил. В гарата има 6 коловоза.

Проектанта скорост е 80 км/ч, а скоростта в момента по книжка разписание е 60 км /ч.

Горното строене е тип 49 кг/м върху бетонови и дървени траверси.

Железният път е с просрочени междуремонтни срокове, силно замърсена баластова призма, траверсова скара с голям брой негодни дървени и стоманобетонови траверси, което води до ежегодно увеличение на разходите за текущо поддържане.

Отвеждането на повърхностните води с необлицовани земни канавки или с дренажи е в много лошо състояние; запълнени частично или почти напълно, силно обрасли.

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 стоманобетонови траверси, напукани и усукани, скреплението е компрометирано и не отговаря на нормите. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55.

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

В участъка на гара Разград контактната мрежа е в експлоатация повече от 45 години.

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 „Възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино от км 109+475 до км 110+700 с дължина 1 225 м по IX-та жп линия“.

Предвидените средства са в размер на **513 858 лв.**

Гара Хитрино е построена като междинна гара с ос приемно здание на км 110+028.80 по девета жп линия Русе - Каспичан и се намира между гарите Висока поляна и Плиска. Гара Хитрино има 4 коловоза, като главен е 2-ри коловоз. Отвеждането на повърхностните води е с необлицовани земни канавки в много лошо състояние; запълнени частично или почти напълно, силно обрасли. 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. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55.

Обект № 5 „Възстановяване на проектните параметри в гара Плиска от км 129+100 до км 130+175 м с дължина 1 075 м по IX-та жп линия“.

Предвидените средства са в размер на **355 603 лв.**

Гара Плиска е построена като междинна гара с ос приемно здание на км 129+735.60 по девета жп линия Русе - Каспичан и се намира между гарите Хитрино и Каспичан. Гара Плиска има 6 коловоза, като главен е 3-ти коловоз. Отвеждането на повърхностните води е с необлицовани земни канавки в много лошо състояние; запълнени частично или почти напълно, силно обрасли. 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. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55. Контактната мрежа е изградена от твърди и гъвкави напречници, като фундаментите на стълбовете попадат извън отчуждението на ДП НКЖИ. Поради бракувани и демонтирани 4-ти и 5-ти коловози, е необходимо да се изгради нова стълбовна линия в отчуждението.

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

Средствата, предвидени за усвояване през 2020 г. по Проект 20, са в размер на 3 750 912 лв.

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

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 2020 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“, „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Септември“, „Възстановяване габарит и настилки перони жп спирка Самуилово“, „Ремонт покрив и фасади магазина и чакалня гара Банско“, „Възстановяване габарит и настилки, вертикална планировка жп гара Граф Игнатиево“, „Възстановяване габарит и настилки перони жп спирка Камено“, „Ремонт фасади и отводнителна система приемно здание жп гара Хасково“, „Възстановяване габарит и настилки, вертикална планировка жп гара Димитровград север“, „Възстановяване габарит и настилки, вертикална планировка жп гара Калояново“, „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Белица“, „Възстановяване на габарит и настилки, вертикална планировка жп гара Меричлери“, „Рехабилитация приемно здание гара Шумен“, „Направа на козирка, мозайка по стъпала, ремонт стени, таван и отводнителни решетки на пешеходен подлез, частична подмяна на витрини по фасада първо ниво жп гара Левски“, „Частичен ремонт втори перон на жп сп. Пролет“, „Изготвяне на обследване и инвестиционен проект за обект - 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“, „Проектиране и изграждане /инженеринг/ хале за ремонт на РСМ ремонтна работилница Шумен“, и „Ремонт на балнеолечебен център, кухненски блок, изграждане на покрит басейн, вертикална планировка, асансьор и ОВ и К на сграда ПВЦ Кюстендил“.

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 през 2020 г. по проекта, са в размер на 7 757 746 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 3 766 140 лв.

Железопътни моторни влекачи (ЖМВ) са предназначени да осигуряват комплекс от дейности, които са съществена част от механизираното поддържане на железопътната инфраструктура на Република България.

Поделение „Железен път и съоръжения” извършва поддържане, подновяване и ремонт на железния път чрез специализирана железопътна техника, в това число и с 55 моторни влекачи, чрез които се осъществяват транспортни и товаро-разтоварни дейности. Всички влекачи са в експлоатация повече от 35 години. Поради „преклонната” им възраст експлоатацията им е свързана с много проблеми и големи разходи за ремонти, резервни части, горива и масла.

Съществуват и сериозни проблеми с доставките на резервни части и извършването на средни и капитални ремонти на същите.

Влекачите трябва да бъдат новопроизведени (не по рано от 2018 г.) на базата на стандартен модел и да бъдат предварително изпитани, сертифицирани, одобрени като тип, марка и модел. Да бъдат въведени в експлоатация в Република България към датата на доставка на машините от производителя или изпълнителя, за негова сметка, съгласно Наредба 57 от 9.06.2004 г. и действащото в Република България законодателство и окомплектовани, съгласно изискванията на Техническа спецификация на Възложителя. Двата влекача да са от един и същи тип, марка, модел. Единият влекач ще бъде снабден и с монтиран снегорин.

Обект № 2. „Доставка на 10 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 2020 - 2022 г.

Предвидените средства са в размер на **960 000 лв.**

Обект № 3. „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“.

Предвидените средства са в размер на **144 000 лв.**

Железопътните моторни влекачи са движещи се по релси железопътни машини (On track machines - OTMs), предназначени за изграждане и поддръжка на железопътната инфраструктура.

Машините трябва да бъдат новопроизведени на базата на одобрен, стандартен модел и да бъдат предварително изпитани, сертифицирани, одобрени като тип, марка и модел. Да бъдат одобрен тип и въведени в експлоатация за Република България към датата на доставка на машините от производителя или изпълнителя, за негова сметка, съгласно Наредба 57 от 9.06.2004 г. и действащото в Република България законодателство и окомплектовани, съгласно изискванията на Техническа спецификация.

Влекачът трябва да:

- тегли или бута подвижен железопътен състав композиран като влак (вагони, железопътни машини или платформени вагонетки) по железния път при всички скорости и режими на движение;
- транспортира товари на платформата си;
- извършва товаро-разтоварни дейности;

- транспортира хора в кабината;
- извършва снегочистване (за 1 брой от влекачите), почистване на канавки, рязане на храсти и почистване на растителност, подаване на електрическо напрежение за външни консуматори.

Влекачът трябва да бъде оборудван с:

- краново устройство и следните работни органи: грайферна кофа с ротатор; устройство за рязане и надробяване на храсти, челюстен грайфер с ротатор за единични товари, източник на променливо електрическо напрежение за захранване на външни консуматори, специално теглично-отбивачно съоръжение за теглене на вагонетки, релсозахватно устройство за товарене на релси;

- влекачът трябва да може да се купира по системата „много единици“, с най-малко още един от типа, модел и марка влекачи един към друг, така че да могат да се управляват в синхрон, от една кабина и да теглят заедно по голям товар.

Обект № 4. „Доставка на четири броя нови комбинирани багери-товарачи, на автомобилен ход с допълнително оборудване, с допълнителна хидравлична линия за прикачен инвентар с климатик и технически документи и документи за поддръжка и ремонтни дейности“.

Предвидените средства са в размер на **120 000 лв.**

Багерите трябва да са комплектовани с комплект устройства за смяна на траверси, хасторезни устройства и устройства за пробиване на отвори за стълбове за контактната мрежа.

Експлоатацията на багерите на двоен ход с различните работни органи се **доказва като много удачна при:**

- бързото отстраняване на аварии;
- текущото поддържане и средния ремонт на железния път;
- смяна на траверси, копане между траверсите;
- почистване на земни и скални маси;
- почистване на канавките;
- товаро-разтоварна дейност;
- почистване железния път от трева и дървета.

Очаквания ефект от доставката на шест броя многофункционални хидравлични багери е следния:

1. Гарантиране на ефективната, висококачествена и безаварийна работа при поддържането на железния път.

2. Планово и аварийно поддържане на железния път в Република България.

3. Устойчивост и необратимост на започналата тенденция за повишаване на средно претеглените скорости в железопътната мрежа в Република България с 3 км/ч годишно.

4. Намаляване на ръчния, физически, тежък, неефективен и непривлекателен труд, чрез механизирани на трудоемки операции при ремонта и поддържането на железния път.

5. Бързо и ефективно отстраняване на възникнали аварии и последици от произшествия по железния път.

6. Обезпечаване /гарантиране/ на параметрите на железния път в участъците от железопътната мрежа със скорост на движение на влаковете над 120 км/час;

7. Увеличаване на производителността на труда и намаляване на разходите за труд (оптимизация на работна сила и персонал).

8. Увеличение на подбития текущ път и гарови коловози (механизирано поддържане със собствена тежка пътна механизация).

9. Гарантиране безопасността на превозите в републиканската жп мрежа;

Обект № 5. „Доставка на три броя електрически локомотиви за обслужване на кариера Карлуково, натоварване и разтоварване на вагони Фассрр /хопердозатори/ използвани при текущо и аварийно извършване на ремонти по железен път и съоръжения към него“.

Предвидените средства са в размер на **1 791 400 лв.**

Доставката на електрическите локомотиви ще допринесе за използването им като инфраструктурни влакове от кариера Карлуково с бруто тегло до 1500 тона.

Това ще доведе до бързо доставяне и разтоварване на баласт с хопер-дозаторни вагони до съответните обекти по железопътната мрежа.

Обект № 6. „Доставка на нова „лека“ железопътна механизация“.

Предвидените средства, са в размер на 104 000 лв.

Очаквания ефект от доставката на шест броя многофункционални хидравлични багери е следния:

1. Гарантиране на ефективната, висококачествена и безаварийна работа при поддържането на железния път.

2. Планово и аварийно поддържане на железния път в Република България.

3. Намаляване на ръчния, физически, тежък, неефективен и непривлекателен труд, чрез механизирани на трудоемки операции при ремонта и поддържането на железния път.

4. Бързо и ефективно отстраняване на възникнали аварии и последици от произшествия по железния път.

5. Увеличаване на производителността на труда и намаляване на разходите за труд (оптимизация на работна сила и персонал)

Обект № 7. „Доставка на шест броя многофункционални хидравлични багери с обратна кофа, на автомобилен и железопътен ход, за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“.

Предвидените средства са в размер на **870 206 лв.**

Обект № 8. „Доставка, хомология и гаранционно поддържане на 8 броя релсови самоходни специализирани машини за изграждане, поддържане и инспекция на контактната мрежа, оборудвани с кранова уредба, подвижна работна площадка, мачти, измерителна система и свързаните с тях допълнителни устройства“.

Предвидените средства са в размер на **1 000 лв.**

С доставяне на нови съвременни специализирани машини, ще се гарантира бързо реагиране при бедствени и аварийни ситуации, засягащи контактната мрежа на територията на страната и налагащи извършването на спешни ремонтни работи, както и ще е възможно да се намали средното време за отстраняване на една повреда по контактната мрежа, тъй като служителите ще могат да достигат лесно и безопасно всички точки на контактната мрежа и нейните елементи, което от своя страна ще доведе до намаление времезакъснението на влаковете, в следствие повреди по вина на поделение „Електроразпределение“. Също така

производителността на труда при почистване на растителността и осигуряване на габарита на контактната мрежа ще се увеличи с около 50%, което от своя страна ще доведе до намаляване времезакъснението на влаковете, в следствие на паднала растителност по елементите на контактната мрежа, както и снижаване на разхода на гориво на годишна база, тъй като двигателите на новите машини се проектират така, че да отговарят на последните изисквания и стандарти за емисиите на отработените газове и следват тенденциите за намаляване разхода на гориво.

Обект № 9. „Доставка, хомологация и гаранционно поддържане на 8 броя релсови самоходни специализирани машини за изграждане, поддържане и инспекция на контактната мрежа, оборудвани с пантограф за почистване на лед, кранова уредба, подвижна работна площадка, мачти, измерителна система и свързаните с тях допълнителни устройства“.

Предвидените средства са в размер на **1 000 лв.**

С доставяне на нови съвременни специализирани машини, оборудвани с пантограф за почистване на лед, ще е възможно да се намали времето, необходимо за почистване на обледенените контактни проводници, което от своя страна ще гарантира качествено токоснемане и движението на пантографите. Също така ще се гарантира бързо реагиране при бедствени и аварийни ситуации, засягащи контактната мрежа на територията на страната и налагащи извършването на спешни ремонтни работи, както и ще е възможно да се намали средното време за отстраняване на една повреда по контактната мрежа, тъй като служителите ще могат да достигат лесно и безопасно всички точки на контактната мрежа и нейните елементи, което от своя страна ще доведе до намаление времезакъснението на влаковете, в следствие повреди по вина на поделение „Електроразпределение“. Също така производителността на труда при почистване на растителността и осигуряване на габарита на контактната мрежа ще се увеличи с около 50%, което от своя страна ще доведе до намаляване времезакъснението на влаковете, в следствие на паднала растителност по елементите на контактната мрежа, както и снижаване на разхода на гориво на годишна база, тъй като двигателите на новите машини се проектират така, че да отговарят на последните изисквания и стандарти за емисиите на отработените газове и следват тенденциите за намаляване разхода на гориво.

- **Проект: „Транспортни средства“**

Средствата, предвидени за усвояване през 2020 г. по проекта, са в размер на 850 500 лв.

За осигуряването на безпроблемно използване и поддържане на железопътната инфраструктура, извършването на дейности по развитие, сигнализация, ремонт за безопасност, надеждност и сигурност е необходима качествена и изправна механизация.

Голямо значение за състоянието на железния път има състоянието на наличната жп механизацията и автомобилния парк в условията на намаления персонал през последните години. Това налага бързо и сигурно транспортиране на жп материали, консумативи и механизация (траверси, скрепителни и изолационни материали, ново закупена лека механизация и други) в поделенията на ДП НКЖИ.

Очаквания ефект от доставката на тежкотоварните автомобили е следния:

1. Във всички поделения на ДП НКЖИ ще се създаде по-добра организация и ефективност при изпълняване на ежедневните и аварийни операции свързани с поддържането на железният път на територията на страната.

2. Ще се намалят експлоатационните разходи за ГСМ, резервни части и консумативи, както и ще позволи ангажирането на по-малко персонал при товаро-разтоварната дейност.

3. Ще се сведе до минимум поддръжката от техническите звена на новозакупените товарни автомобили.

4. Ще се повиши ефективността при доставката, разпределянето по места и складирането на различните жп материали, използвани в ежедневната работа.

5. Увеличаване на производителността на труда и намаляване на разходите за труд (оптимизация на работна сила и персонал).

6. Гарантиране безопасността на превозите по републиканската автомобилна мрежа;

7. Гарантиране на ефективна, висококачествена и безаварийна работа на групите по поддръжане на железния път, осигурявайки ги с необходимите материали навреме и на точното място.

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

Средствата предвидени за усвояване през 2020 г. по проекта, са в размер на 10 000 000 лв. Инвестиционна стойност на проекта – 203 819 092,05 лв. без ДДС.

Подписано Споразумение № INEA/CEF/TRAN/(М 2014)/1048666 на 24.11.2015 г.

Обхват на проекта:

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

Модернизацията в жп участъка ще бъде в съответствие с изискванията на ЕС за коридорите от основната мрежа, съгласно разпоредбите 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 и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС, а именно: 22,5 т натоварване на колоос, пълно внедряване на ERTMS системи, най-малко 750 м линия, позволяващи преминаване на влакове с дължина 740 м; със скорост най-малко 100 км/.

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 поддръжане, 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.

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.

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

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

На 01 август 2017 г. беше подписан Меморандум за разбирателство между Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията на България и Министерството на транспорта и съобщенията на Македония за изграждане на железопътната връзка София – Скопие. В документа са договорени конкретни срокове за извършване на строителните дейности на българска и македонска територия, а именно:

- Модернизация на линията София – Перник – Радомир – Гюешево – до края на 2026 г.
- Изграждане на липсващия участък Гюешево – македонска граница (2,5 км) – до края на 2027 г.

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

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 нов тягов и нетягов подвижен железопътен състав.
- ✓ Инвестиции за съвременни технически бази за поддържане и експлоатация тягов и нетягов подвижен железопътен състав 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 комбинирания превоз.
- ✓ 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 2020 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

Планирани дейности през 2020 г.:

- Приключване на отчуждителните процедури и придобиване на имотите, необходими за модернизацията на железопътната отсечка Елин Пелин – Костенец;
- Издаване на Разрешения за строеж;
- Сключване на договори за строителство и стартиране на строителството;
- Провеждане на процедура за избор на изпълнители на авторски надзор по време на строителството и сключване на договори;

- Провеждане на процедура за избор на изпълнител за археологическо наблюдение, съгласно изискванията на чл.161 от Закона за културното наследство и сключване на договор;
 - Провеждане на процедура за избор на изпълнител на мерки по информация и публичност и сключване на договор;
 - Провеждане 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.

Планирани дейности през 2020 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 останалите надлези/подлези за железопътната линия Пловдив-Бургас, като се предвижда следващата да стартира в началото на 2020 г.
- Завършване на стартираните процедури по възлагане на гореописаните обществени поръчки по реда на ЗОП, сключване на договори и започване на изпълнението.
- Стартиране на открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос“ в началото на 2020 г.
- Стартиране на открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „Модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой“ в началото на 2020 г.
- Приключване на пробната експлоатация на МКЦ Маноле и МКЦ Белозем по договор 5545/07.11.2016 г. с предмет: „Рехабилитация на железопътен участък Скуtare – Оризово“, подписване на Акт 15 за подетапите VI и VII от разрешението за строеж, подписване на Акт 16 за всички подетапи и издаване на разрешение за ползване на обекта.
- Сключен е договор с предмет: „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив-Бургас“ с избрания изпълнител Консорциум „Плобур“. Заложено е изграждане на система за влакова комуникация GSM-R по цялата линия от Пловдив до Бургас.
- Сключен е договор с предмет: „Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово“ с избрания изпълнител ДЗЗД „ЕВРО ЖП ИНФРАСТРУКТУРА“. Предстои извършване на проектиране по договора.
- Приключване работата на комисията за преглед и оценка на постъпилите оферти за открита процедура с предмет: „Проектиране и изграждане на 9 пътни надлези и един пешеходен надлез в железопътни участъци Хан Аспарух-Кермен и Черноград-Българово на мястото на съществуващи прелези по проект „Рехабилитация на железопътната линия “Пловдив – Бургас, Фаза 2” и подписване на договори за обособените позиции. Стартиране изпълнението на договорите.
- Извършване на проектиране по договорът за „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“.

- 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.
 - Продължаване на оценката за етапа на производство по договор № 6331/19.12.2018 г. с предмет „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост по проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2” за обекти „Рехабилитация на железопътен участък Скуtare - Оризово” и „Рехабилитация на железопътен участък Стралджа - Церковски”, приключване на дейностите по оценка на съответствието по тези договори и стартиране на дейности по извършване на оценка за етап проектиране на обекти „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“ и „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив-Бургас“.
 - Продължаване изпълнението на сключените договори по техническа помощ, които са в процес на изпълнение.
- **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.

Планирани дейности през 2020 г.:

- Извършване на съгласувателните процедури по Договор № 4917/24.02.2015 г.;
 - Изпълнение на договор 6474/17.06.2019 г. с предмет „Подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“ по обособени позиции“;
 - Стартиране 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“;
 - Обявяване на обществени поръчки с предмет: „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите на техническите проекти за железопътен участък Радомир - Гюешево - граница с Република Македония“;
 - Обявяване на обществени поръчки с предмет: „Оценка и проверка на съответствието за оперативна съвместимост на фаза техническо проектиране за железопътна линия Радомир-Гюешево-граница с Република Македония“;
 - Изпълнение на договор част от Рамково споразумение с предмет: „Извършване на теренни проучвания за издирване на археологически обекти по железопътната линия Радомир-Гюешево-граница с Република Македония“;
 - Администриране и контрол на сключените договори.
- **Проект „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – граница с със Сърбия, участък Волюяк – Драгоман“**
- Индикативна стойност на проекта – 491 496 000 лв. с ДДС.
 - Индикативна стойност на проекта – 409 580 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2020 г.:

- Обявяване на процедури за избор на изпълнители по дейности по проекта;
- Сключване на договори с избраните изпълнители;
- Администриране на договорите.

- **Проект „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: жп участък Перник - Радомир“**

- Индикативна стойност на проекта – 378 600 000 лв. с ДДС
- Индикативна стойност на проекта – 315 500 000 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2020 г.:

- Подготовка, подаване и одобрение на Формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране на проекта;
- Провеждане на тръжни процедури и сключване на договори;
- Подготовка и провеждане на процедура за избор на изпълнител за осъществяване на строителен надзор по време на модернизацията.
- Сключване на договори с избраните изпълнители.
- Администриране на договорите.

- **Проект „Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация - SCADA“**

- Индикативна стойност на проекта - 54 900 000 лв. с ДДС
- Индикативна стойност на проекта – 45 750 000 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2020 г.:

- Подготовка и провеждане на процедура за избор на изпълнител за модернизация на тягова подстанция Русе.
- Подготовка и провеждане на процедура за избор на изпълнител за осъществяване на строителен надзор по време на модернизацията на тяговите подстанции.
- Изготвяне, подаване и одобрение на Формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране на проекта.
- Сключване на договори с избраните изпълнители.
- Администриране на договорите.

- **Проект „Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица“**

- Индикативна стойност на проекта – 12 504 000 лв. с ДДС
- Индикативна стойност на проекта – 10 420 000 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2020 г.:

- Подаване и одобрение на Формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране на проекта;
- Изготвяне на документация за провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител с предмет: „Техническа помощ за подготовка на проект „Развитие на железопътни възли Русе, Горна Оряховица и Варна“ по три обособени позиции“.
- Провеждане на тръжна процедура и сключване на договор;
- Изпълнение на договора.

- **Проект „Техническа помощ за подготовка на алтернативни проекти“**

- Индикативна стойност на проекта – 390 000 лв. с ДДС
- Индикативна стойност на проекта – 325 000 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2020 г.:

- Подаване и одобрение на Формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране на проекта;
- Провеждане на тръжна процедура и сключване на договор;
- Изпълнение на договора.

• **Проект „Техническа помощ за подготовка на железопътни проекти за програмен период 2021-2027“**

- Обща стойност на проекта съгласно изготвен ФК - 4 600 000 лв. с ДДС
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта - 3 833 000 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2020 г.:

- Предвижда се подаване на ФК по проекта за одобрение от УО на ОПТТИ, сключване на ДБФП и стартиране на работата по проекта.
- Предвижда се обявяване на обществена поръчка, избор на изпълнител/и и сключване на договор/и.

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.

Планирани дейности през 2020 г.:

- Подписване на Протокол, образец 2а за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия и ниво за гаров комплекс Казичене.
- Завършване до края на 2020 г. на строително-монтажните работи по трите гарови комплекси, подписване на Протокол, образец 16 и издаване на Разрешение за ползване от ДНСК.
- Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

• **Проект „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“**

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 6 381 131 лв. с ДДС
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта – 5 400 942 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2020 г.:

- Продължаване на строително-монтажните работи в съответствие с нормативните изисквания.
- Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

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

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 19 518 366 лв. с ДДС
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта – 16 519 339 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2020 г.:

- Подписване на договор за консултант по ЗУТ за реконструкцията на гаров комплекс Стара Загора. Подписан е договор за строителство.

- Подписване на договор за консултант по ЗУТ за реконструкцията на гаров комплекс Нова Загора и обявяване на нова процедура за строителство (проектиране и строителство).
- Завършване на процедурата за избор на строител за реконструкцията на гаров комплекс Нова Загора и подписване на договор.
- Извършване на техническо проектиране на двата обекта и издаване на Разрешения за строеж от компетентния орган.
- Подписване на протоколи образец 2а за откриване на строителна линия и задаване на ниво и започване на строителните работи на обектите и започване на строително-монтажните работи.
- Администриране и контрол на сключените договори 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 „Модернизация на осигурителни системи по железопътната линия Русе – Каспичан“**

- Индикативна стойност на проекта – 45 600 000 лв. с ДДС
- Индикативна стойност на проекта – 38 000 000 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2020 г.:

- Изготвяне на документация за провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител.
- Актуализиране на финансовия анализ и Формуляр за кандидатстване.
- Утвърждаване на ТС и ФК от Държавна агенция „Електронно управление“.
- Подготовка, подаване и одобрение на Формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране на проекта.
- Провеждане на тръжна процедура и сключване на договор.
- Изпълнение на договора.

• **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**

- 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.

Планирани дейности през 2020 г.:

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

6.4.1.4 По приоритетна ОС 5 „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ“

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

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 8 772 739 лв. с ДДС.
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта - 8 109 209 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2020 г.:

➤ **Дейност 1:**

- Изплащане на месечни възнаграждения на служителите на Дирекция СРИП.
- При необходимост – провеждане на командировки от служители на дирекцията.
- Продължаващо изпълнение и финализиране на договора за предоставяне на специализирани обучения.

➤ **Дейност 4:**

- Провеждане на информационен ден за представяне цялостното изпълнение на проекта.

➤ **Дейност 5:**

- 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 – граница с Република Сърбия”.**

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 2 342 199 лв. с ДДС.
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта – 1 954 917 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2020 г.:

- 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.

Планирани дейности през 2020 г.:

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

• **Проект „Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексирани, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от Европейските фондове”**

- Обща стойност на проекта по ДБФП – 815 820 лв. с ДДС.
- Обща стойност на допустимите разходи по проекта – 679 850 лв. без ДДС.

След прецизиране на обхвата на дейностите, ДП НКЖИ ще кандидатства за финансиране през следващия програмен период.

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 „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волуяк”.**

- Обща стойност на проекта по Споразумение – 244 582 910 лв. с ДДС.
- Допустими разходи по Споразумение – 203 819 092 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2020 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 Волюяк“.
- Сключване на договор с избрания Изпълнител;
- Стартиране изпълнението на Договор № 6174/24.07.2018 г.
- **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.

Планирани дейности през 2020 г.:

- Управление на проекта;
- Изпълнение на дейности по визуализация и публичност;
- Приключване на отчуждителните процедури за двата жп надлеза и жп мост;
- Издаване на РС за двата жп надлеза и жп мост и стартиране на СМР;
- Завършване на СМР по Път 2 в междугарие Подуяне-Искър, гара Искър, междугарие Искър-Казичене, гара Казичене и междугарие Казичене-Елин Пелин;
- Изпълнение на СМР по останалите жп участъци;
- Надзор на СМР;
- Надзор за оперативна съвместимост;
- Археологически мониторинг по време на СМР.
- **Проект „Модернизация на железопътен участък Костенец – Септември“**
 - Обща стойност на проекта по Споразумение – 515 948 534 лв. с ДДС.
 - Допустими разходи по Споразумение – 430 110 704 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2020 г.:

- Управление на проекта;
- Подписване на изменение на ДБФП с ИНЕА;
- Приключване на отчуждителните процедури – общ. Белово и общ. Костенец;
- Поетапно издаване на РС за жп участъците в двете общини;
- Издаване на РС за междугарие Белово-Септември и приемно здание гара Белово;
- Изпълнение на дейности по визуализация и публичност;
- Стартиране на СМР в междугарие Белово-Септември и приемно здание гара Белово и поетапно в останалите жп участъци по проекта;
- Подписване на договор и стартиране на СМР за реконструкция на ТПС Белово;
- Технически надзор на СМР по проекта;
- Стартиране надзор за реконструкция на ТПС Белово;
- Подписване на договор и стартиране авторски надзор;
- ТСОС надзор по проекта;
- Подписване на договор и стартиране оценка на риска;
- Подписване на договор и стартиране на археологически надзор по проекта.

- **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.

Планирани дейности през 2020 г.:

- Стартиране на процедура за „Оценка на съответствието и осъществяване на строителен надзор по време на строителство по проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“;
- Стартиране на процедура за „Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска по проект „Развитие на железопътен възел Пловдив“;
- Приключване на откритите процедури по проекта и сключване на договори;
- За засегнатите от ПУП за междугарието Тракия – Скutare и гара Скutare частни имоти предстои да се изготвят експертни оценки и да се извършват процедури по предоставяне право на управление върху засегнатите общински и държавни имоти.
- След разглеждане на внесените жалби предстои влизане в сила на решението за одобрение на ПУП за комуникационно–транспортен пробив под жп ареала на Централна гара Пловдив, свързващ бул. „Васил Априлов“ и бул. „Македония“ и финализиране на процедурите по отчуждаване на частни имоти и предоставяне право на управление върху засегнатите общински и държавни имоти.
- По проекта е заложено изграждане на нова система за влакова защита ETCS ниво 1, версия 2.3d, разположена в участъка Пловдив-Маноле в рамките на договор „Модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и телекомуникация по железопътни участъци Пловдив-Крумово и Пловдив-Скutare, включително в гарите Пловдив разпределителна, Крумово, Скutare и разделен пост Тракия“. Предстои подписване на договор до м. април 2020 г., който е със срок на изпълнение 35 месеца.

6.4.3 ПРОЕКТИ ЗА ПОДАВАНЕ ПО ТЕКУЩА ПОКАНА НА МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА

- **Проект „От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС през централното пристанище на Бургас“. Строително-монтажни работи**
 - Обща индикативна стойност на проекта-част ДП НКЖИ – 10 200 000 лв. с ДДС.
 - Обща индикативна стойност на проекта-част ДП НКЖИ – 8 500 000 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2020 г.:

- Подготовка на Формуляр за кандидатстване за финансиране по проекта.
- Подготовка, стартиране и провеждане на процедури за възлагане на обществени поръчки, както следва:
 - за изграждане на пристанищната инфраструктура и железопътните връзки;
 - за оценка на съответствието и осъществяване на строителен надзор по време на строителство по проекта;
 - за извършване на авторски надзор по време на изпълнението на проекта;
 - за оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост.
- **Проект „Техническа помощ за проект „Удвояване на участъци от жп линията Пловдив – Свиленград – граница с Република Турция“**
 - Индикативна стойност на проекта - 29 472 000 лв. с ДДС
 - Индикативна стойност на проекта– 24 560 000 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2020 г.:

- Изготвяне на проектно предложение и кандидатстване за осигуряване на финансиране;
 - Изготвяне на документация за провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител;
 - Провеждане на тръжна процедура и сключване на договор;
 - Изпълнение на договора.
- **Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия“**
 - Индикативна стойност на проекта – 6 648 000 лв. с ДДС
 - Индикативна стойност на проекта – 5 540 000 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2020 г.:

- Изготвяне на проектно предложение и кандидатстване за осигуряване на финансиране;
 - Изготвяне на документация за провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител;
 - Провеждане на тръжна процедура и сключване на договор;
 - Изпълнение на договора.
- **Проект „Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник“**
 - Индикативна стойност на проекта – 33 588 786 лв. с ДДС
 - Индикативна стойност на проекта – 27 990 655 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2020 г.:

- Изготвяне на проектно предложение и кандидатстване за осигуряване на финансиране.
- Предстои изготвяне на тръжна документация за откриване на процедура за избор на Изпълнител.

Средносрочни и дългосрочни проекти на ДП НКЖИ, които ще се изпълняват през 2020 г.

Таблица № 4

Наименование на проекта	Етап за 2020 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.	2027	1 301 273 600 лв. КФ и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)	84 682 136 лв.		
„Рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас – Фаза 2“	Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори. Изпълнение на сключените договори.	2023	810 018 563 лв. КФ и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.
Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)	73 067 058 лв.		

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2020 г.

Наименование на проекта	Етап за 2020 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет (с ДДС) и източници на финансиране
„Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – граница със Сърбия, участък Волюяк – Драгоман“	Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори.	2023	491 496 000 лв. КФ и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	44 135 777 лв.		
„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.	2021	31 311 538 лв. КФ и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	8 912 098 лв.		
Техническа помощ за подготовка на алтернативни проекти	Избор на изпълнители и сключване на договори.	2021	390 000 лв. КФ и национ. съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	252 200 лв.		
Техническа помощ за развитие на възел Русе, Горна Оряховица и Варна	Избор на изпълнители и сключване на договори.	2023	12 504 000 лв. КФ и национ. съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	2 781 936 лв.		
Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции – Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA	Избор на изпълнители и сключване на договори.	2023	54 900 000 лв. КФ и национ. съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	7 656 586 лв.		
Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: жп участък Перник - Радомир	Избор на изпълнители и сключване на договори.	2023	378 600 000 лв. КФ и национ. съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	32 551 779 лв.		
Техническа помощ за подготовка на железопътни проекти за програмен период 2021-2027	Одобрение на ФК за проекта и сключване на ДБФП Провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител/и, сключване на договори.	2023	4 600 000 лв. КФ, национ. съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	656 418 лв.		

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2020 г.

Наименование на проекта	Етап за 2020 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет (с ДДС) и източници на финансиране
Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене	Приключване на строително-монтажните дейности, подписване на Акт 16 и въвеждане на обекта в експлоатация.	2020	7 403 472 лв. ЕФРР и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	4 354 000 лв.		
Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	Продължаване на строително-монтажните дейности.	2021	6 381 131 лв. ЕФРР и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	2 746 000 лв.		
Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	Провеждане на процедура и подписване на договор за строителство на гк Нова Загора. Издаване на Разрешения за строеж и стартиране на СМР за двата обекта.	2022	19 518 366 лв. ЕФРР и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2029 г. (без ДДС)</i>	5 047 000 лв.		
Модернизация на осигурителни системи по железопътната линия Русе - Каспичан	Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори	2023	45 600 000 лв. ЕФРР и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	3 723 000 лв.		
Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение	Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори.	2022	21 570 000 лв. ЕФРР и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	3 050 000 лв.		
Доставка на 2 бр. фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	Техническо обслужване и такси за МПС.	2023	300 914 лв. ЕФРР и национално съфинансиране по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	22 120 лв.		
Техническа помощ за укрепване капацитета на НКЖИ, като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 г. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния период и	Изпълнение на сключените по проекта договори	2020	8 772 739 лв. ЕФРР, национ. съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2020 г.

Наименование на проекта	Етап за 2020 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет (с ДДС) и източници на финансиране
включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, финансирани със средства на ЕСИФ			
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	1 439 000 лв.		
Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София – граница с Република Сърбия“	Приключване на сключените по проекта договори	2020	2 342 199 лв. ЕФРР и национ. съфинанс. по ОПТТИ 2014-2020 г.
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	70 000 лв.		
Механизъм за свързване на Европа 2014 – 2020			
Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин	Управление на проекта; Изпълнение на сключените по проекта договори	2021	159 559 584 лв. МСЕ, национално съфинансиране
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	31 161 523 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	2023	244 582 910 лв. МСЕ, национално съфинансиране, съфинансиране бенефициент
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	79 210 380 лв.		
„Модернизация на железопътен участък Костенец – Септември“	Управление на проекта; Изпълнение на сключените по проекта договори. Провеждане на тръжни процедури и сключване на договори.	2024	515 948 534 лв. МСЕ, национално съфинансиране
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	132 862 332 лв.		
„Развитие на железопътен възел Пловдив“	Провеждане на тръжни процедури и сключване на договори за строителство и надзор; Стартиране на СМР	2022	242 812 601 лв. МСЕ, национално съфинансиране
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	23 926 500 лв.		
„От Изток към Запад. Достъп до Коридор ОИС през централното пристанище на Бургас. Строително-монтажни работи“	Кандидатстване за финансиране и провеждане на тръжни процедури.	2023	10 200 000 лв. МСЕ, национално съфинансиране
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	850 000 лв.		

Наименование на проекта	Етап за 2020 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет (с ДДС) и източници на финансиране
Техническа помощ за проект „Удвояване на участъци от жп линията Пловдив-Свиленград-с Република Турция“	Кандидатстване за финансиране. Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори	2023	29 472 000 лв. МСЕ, национално съфинансиране
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	1 000 000 лв.		
Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман – граница с Република Сърбия	Кандидатстване за финансиране. Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори	2023	6 648 000 лв. МСЕ, национално съфинансиране
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	200 000 лв.		
Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник	Кандидатстване за финансиране. Провеждане на тръжни процедури и сключване на договори за строителство и надзор. Стартиране на СМР	2023	33 588 786 лв. МСЕ, национално съфинансиране
<i>Прогноза за финансиране през 2020 г. (без ДДС)</i>	2 500 000 лв.		

С РМС № 492/09.08.2019 г. е увеличен размера на националното съфинансиране по проект „Модернизация на железопътен участък Костенец-Септември“, финансиран с безвъзмездна финансова помощ по Механизма за свързване на Европа, сектор „Транспорт“ от 52 296 242 лв. да се увеличат със 116 431 166 лв., като общата сума е 168 727 408 лв. Съгласно решението средствата ще бъдат преведени чрез бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ по години, както следва:

- а) за 2020 г. - 6 130 047 лв.;
- б) за 2021 г. - 30 650 236 лв.;
- в) за 2022 г. - 38 519 032 лв.;
- г) за 2023 г. - 37 947 634 лв.;
- д) за 2024 г. - 3 184 217 лв.

6.5 ПОДДРЪЖКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ИЗГРАДЕНА С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ЕСИФ

ДП НКЖИ има подписан рамков договор с външен на ДП НКЖИ изпълнител за извършване на независими измервания на геометрията на железния път с пътеизмерителна лаборатория ЕМ-120 по предварително определен график, двукратно през всяка календарна година. Чрез пътеизмерителната лаборатория се анализира и определя състоянието на железния път чрез измерване на определени качествени характеристики. След извършване на измерването се изготвя комплексна оценка и анализ на резултатите на база на които се планира краткосрочното и средносрочното поддържане на железния път.

С цел подобряване на поддържането на железния път по новоизградените и модернизираните отсечки, чрез приходи от инфраструктурни такси са закупени 2 машини от последно поколение за подбиване на железен път и жп стрелки, които са ангажирани приоритетно при текущото поддържане на горното строене на железния път в новоизградените отсечки с цел

запазване на техните проектни параметри. Подписан е договор за доставка на 2 броя тежки влекачи за нуждите на Компанията, които също ще се използват приоритетно за дейностите по поддържане на новоизградената инфраструктура.

В рамките на планирането на дейностите по текущо поддържане на железния път, контактната мрежа и другите съоръжения по инфраструктурата се разработват и анализират варианти за външно възлагане на дейностите по поддръжка на елементите от железопътната инфраструктура, които не са пряко свързани с безопасността и сигурността на превозите, както и дейностите, които са неприсъщи за дейността на ДП НКЖИ като поддържането на надлези, водоотвеждащи съоръжения и др.

Планира се също така възлагането на външен изпълнител за поддържане на някои от подсистемите за сигнализация и телекомуникация, предвид невъзможността това да се осъществява със собствени сили от поделенията на Компанията. Ще бъде извършен и допълнителен анализ на възможностите за външно възлагане на дейностите по поддръжка на железния път и контактната мрежа.

Проверки и измервания на железния път и съоръжения се извършват съгласно приетите Правила за текущо поддържане на железния път, издадени на основание чл. 8. от Наредба №58 „За правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализация в железопътния транспорт“ и чл. 159 и чл. 367 (1) от „Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура на НКЖИ“. В тази връзка се извършват всички необходими дейности по текущо поддържане на железния път с оглед спазването на техническите изисквания и нормите за безопасно движение на влаковете по цялата жп мрежа, включително периодичното механизирано поддържане на железния път и стрелките, изсичане на храсти за осигуряване на габарит и видимост, окосяване на високи треви, обезтревяване чрез пръскане на баластовата призма с хербициди, почистване на водоотводнителни съоръжения и канавки. За текущото поддържане на железния път, съобразно изброените правила и наредби се използват изцяло средства от събираните от УЖИ такси за достъп и използване.

По отношение на поддръжката на рехабилитирани здания, перони, вертикална планировка около сгради, подлези и съоръжения (пасарелки) – тези дейности се извършват от служители на Поделение УДВГД като за целта се закупуват съответните материали и се извършва ремонт. Аналогично на дейностите по поддържане на железния път в съответствие с чл. 394 от горесцитираните Правила се извършват регулярни и извънредни прегледи на състоянието на терените и сградите, свързани с експлоатацията на жп инфраструктурата.

Поддържането на енергийните съоръжения в участъците с модернизирана/рехабилитирана инфраструктура се извършва от подрайоните на Поделение ЕРП, на база изготвени годишни и месечни графици за работите по текущото поддържане и ремонт на контактната мрежа, съгласно „Инструкция за експлоатация, текущо поддържане и ремонт на контактна система 25kV/50Hz“. Средствата, които ежегодно се отделят за поддръжка на контактната мрежа и тяговите подстанции са от собствени приходи на Поделение ЕРП, което включва таксите за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия (която е един от компонентите на таксата за достъп и използване), както и от цената за разпределение на тягова електрическа енергия.

Поддръжката на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването се извършва аналогично съгласно нормативната уредба като проверките на съоръженията се извършват от техник-механици по одобрен график.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1: Очаквана влакова работа и приходи от инфраструктурни такси на ДП НКЖИ за 2019/2020 г.;

Приложение № 2: Завишаване на скоростите на движение на влаковете в ремонтираните участъци през 2020 г.;

Приложение № 3: Проект № 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости” финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.;

Приложение № 4: Проект № 4 „Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства” - Поделение "Сигнализация и телекомуникации", финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.

Приложение № 5: Проект № 5 „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции” - Поделение „Електроразпределение”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.

Приложение № 6: Проект № 7 „Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.;

Приложение № 7: Проект № 8 „Възстановяване на проектните параметри по жп линията София–Карлово–Зимница”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.

Приложение № 8: Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.

Приложение № 9: Проект № 20 „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.

Приложение № 10: Проект „Доставка жп механизация”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.

Приложение № 11: Проект „Транспортни средства”, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.

Приложение № 12: Проект „Собствен принос на ДП НКЖИ за обект: „Развитие на железопътен възел София: София – Волуяк“, финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.;

Приложение № 13: Проект № 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости” - обекти и доставка на жп механизация финансирани със средства от Инфраструктурни такси – 2020 г.;

Приложение № 14: Обекти за „Модернизацията на железопътната инфраструктура” с внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на ДП НКЖИ, които подобряват цялостните й експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2020 г. - Поделение "Електроразпределение";

Приложение № 15: Отчет за приходите и разходите на ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура – отчет за 2018 г., бизнес план за 2019 г., очакван отчет за 2019 г. и бизнес план за 2020 г.;

Приложение № 16: Отчет за 2018 г., очакван отчет за 2019 г. и разчет по бизнес план за 2020 г. на показателя „Изискуеми задължения към доставчици и персонал”;

Приложение № 17: Отчет за 2018 г., очакван отчет за 2019 г. и разчет по бизнес план за 2020 г. на показателя „Оперативни разходи на 1 зает“;

Приложение № 18: Отчет за 2018 г., очакван отчет за 2019 г. и разчет по бизнес план за 2020 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 2020 г.;

Приложение № 20: Обобщена таблица за дейността на ДП НКЖИ за 2020 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 2019-2020 г.

ОЧАКВАН ОТЧЕТ 2019 г.												
ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗВАЧИ	ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ			ИЗОЛИРАНИ ЛОКОМОТИВИ			ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ			ОБЩО ПРЕВОЗИ		
	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева
БДЖ ПП ЕООД	20 990 640	4 361 775 661	27 520 600	153 926	15 056 178	163 897				21 144 566	4 376 831 839	27 684 497
БДЖ ТП ЕООД				335 487	35 354 246	409 028	4 280 396	4 822 476 331	15 744 296	4 615 883	4 857 830 577	16 153 324
БЖК АД				107 587	13 878 672	127 018	946 876	956 042 258	3 268 632	1 054 463	969 920 930	3 395 650
ТБД ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД				83 691	10 075 609	99 650	569 516	602 957 538	1 974 333	653 207	613 033 147	2 073 983
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД				80 138	8 250 137	86 119	709 209	800 537 739	2 665 537	789 347	808 787 876	2 751 656
ПИМК РЕЙЛ ЕАД				67 650	7 180 681	71 852	315 306	342 662 901	1 000 756	382 956	349 843 582	1 072 608
РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР БЪЛГАРИЯ ЕАД				37 722	3 384 661	38 621	404 772	478 782 220	1 507 798	442 494	482 166 881	1 546 419
ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ ЕООД				35 605	4 051 686	38 766	341 165	466 626 386	1 480 002	376 770	470 678 072	1 518 768
ПОРТ РЕЙЛ ООД				31 242	2 672 898	31 950	14 141	4 333 519	25 946	45 383	7 006 417	57 896
ТСВ ЕАД				15 490	1 059 991	15 234	21 132	7 125 905	35 400	36 622	8 185 896	50 634
МИНИ МАРИЦА ИЗТОК ЕАД				189	31 403	227	275	70 835	394	464	102 238	621
ГАЗТРЕЙД АД				41	2 765	39	1 946	1 035 575	4 127	1 987	1 038 340	4 166
ЕКСПРЕС СЕРВИЗ ООД				35	2 390	34	98	10 440	103	133	12 830	137
ДМВ КАРГО РЕЙЛ ЕООД				34	2 287	32				34	2 287	32
КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ АД							32	4 279	36	32	4 279	36
ОБЩО	20 990 640	4 361 775 661	27 520 600	948 837	101 003 604	1 082 467	7 604 864	8 482 665 926	27 707 360	29 544 341	12 945 445 191	56 310 427

ПРОГНОЗА 2020 г.												
ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗВАЧИ	ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ			ИЗОЛИРАНИ ЛОКОМОТИВИ			ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ			ОБЩО ПРЕВОЗИ		
	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева
БДЖ ПП ЕООД	21 096 348	4 430 232 975	22 142 726	150 288	14 277 360	121 448				21 246 636	4 444 510 335	22 264 174
БДЖ ТП ЕООД				350 248	36 775 930	290 390	4 337 857	4 771 642 700	12 660 469	4 688 105	4 808 418 630	12 950 859
БЖК АД				112 515	14 064 412	98 012	990 652	990 652 000	2 704 944	1 103 167	1 004 716 412	2 802 956
ТБД ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД				84 488	10 138 584	72 711	588 704	618 139 200	1 656 378	673 192	628 277 784	1 729 089
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД				80 912	8 495 741	67 083	736 475	846 947 400	2 226 810	817 387	855 443 141	2 293 893
ПИМК РЕЙЛ ЕАД				73 556	8 091 182	43 472	341 695	375 863 400	709 357	415 251	383 954 582	752 829
РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР БЪЛГАРИЯ ЕАД				36 896	3 320 640	26 517	436 609	523 930 800	1 234 599	473 505	527 251 440	1 261 116
ПОРТ РЕЙЛ ООД				29 422	2 353 798	22 849	22 780	6 833 880	28 215	52 202	9 187 678	51 064
ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ ЕООД				29 226	2 922 648	23 925	335 023	435 530 160	1 118 508	364 249	438 452 808	1 142 433
ТСВ ЕАД				18 295	1 189 175	13 632	25 613	8 196 160	32 800	43 908	9 385 335	46 432
МИНИ МАРИЦА ИЗТОК ЕАД				183	21 353	156	365	109 500	452	548	130 853	608
ГАЗТРЕЙД АД				55	3 723	41	2 555	1 405 250	4 506	2 610	1 408 973	4 547
ОБЩО	21 096 348	4 430 232 975	22 142 726	966 084	101 654 546	780 236	7 818 328	8 579 250 450	22 377 038	29 880 760	13 111 137 971	45 300 000

Завишаване на скоростите на движение на влаковете в ремонтираните участъци през 2020 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)	
							Стара	Нова
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ПРОЕКТ 3								
1	МП	4	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	12 321 м Преходен 2017 - 2020 години	13,395	75	60	75
2	МП	2	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	16808 м Преходен 2019-2022 години		65	65	65
3	МП	4	Механизирано подновяване на железния път от км 201+500 до км 204+050 с дължина 2550 м в междугарието Кръстец - Радунци	2 550 м Преходен 2019 - 2020 години	2,550	65	65	65
4	МП	2	Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-релейна централизация и преустройство на контактната мрежа	по проект				
5	МП	2	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Каспичан - Провадия път № 2	28 413	15,596	130	80	80
6	МП	3	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот от км. 130+001 до км. 144+592 в това число и коловози, продължение на текущия път в гарите Христо Даново и Сопот с обща дължина 14 591 м	14 591	13,821	120	80	105

Завишаване на скоростите на движение на влаковете в ремонтираните участъци през 2020 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)	
ПРОЕКТ 11								
1	МП	9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Самуил - Висока поляна от км 89+213 до км 95+220	6007 м Преходен 2019-2020 години	7,100	70	50	70
2	МП	9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Хитрино - Плиска от км 112+000 до км 129+236	17 236 м Преходен 2019-2021 година				
3	МП	9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Русе разпределителна - Образцов чифлик от км 0+823 до км 10+205 с дължина 9349 м	9 349	10,395	70	70	70
4	МП	9	„Механизирано подновяване на железния път в междугарието Образцов чифлик – Ястребово от км. 11+064 до км. 21+550 с дължина 10 486 метра	10 486	11,655	70	70	70
ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ								
1	МП	4	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 м Преходен 2019/2020 години	3,566	65	65	65
2	МП	4	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 година	3,990	65	65	65
3	МП	4	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 години	3,342	65	65	65

Завишаване на скоростите на движение на влаковете в ремонтираните участъци през 2020 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)	
4	МП	51	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	7959 м Преходен 2019/2020 години	8,160	85	40	80
5	МП	6	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	6 242 м Преходен 2018/2019 години	6,242	70	60	60
6	МП	3	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Гурково – Твърдица	2838 м Преходен 2019/2020 години	2,838	100	90	100
7	МП	2	Подновяване на железния път с нови материали тип 60 на Изпълнителя от км 2+580 до км 4+372 с дължина 1 792 м, в междугарието София Север - Илиянци път № 1 и подновяване на 8 бр. стрелки тип 49 с тип 60 (стрелки №№ 8-R300 Д; 14-R500 Д; 16-R300 Л; 18-R500 Д; 20-R300 Д; 24-R190 Л; 32-R300 ; 34-R300 Л) с нови и 180 м парчета между тях в гара Илиянци с материали на Изпълнителя по 2-ра жп линия	1 792	2,874	110	70	100
8	МП	4	ЖП линия № 4 Русе - Подкова - реконструкция - Преустройство на гара Радунци	по проект и план смекта				
9	МП	4	Механизирано подновяване на железния път от км 138+050 до км 139+000 /Тунел № 3/ в междугарието Велико Търново - Дебелец	950	0,950	65	65	65
10	МП	2	Механизирано подновяване в гара Горна Оряновица между стрелка №24 и стрелка № 62 с дължина 252 метра	252	0,252	40	40	40
11	МП	2	Механизирано подновяване в гара Горна Оряновица между стрелка №18 и стрелка № 24 с дължина 59 метра	59	0,059	40	40	40
12	МП	24	Механизирано подновяване на железния път от км 124+400 до км 129+963 в междугарието Ловеч-Троян по 24-та жп линия	5 563	5,994	75	50	50
13	МП	91	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дулово - Силистра с материали втора употреба	2 134	2,134	65	65	65
			ЗАВИШАВАНЕ НА СКОРОСТИТЕ НА ДВИЖЕНИЕ		34,793			91,2

**Проект № 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости”
финансиран със средства от Капиталов трансфер – 2020 г.;**

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
1	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 по договор 14 379 641,05 лв.	12 321 м Преходен 2017 - 2020 години	1 148 598
2	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 по договор за поделение ЖПС 21 749 744,07 лв.	8 404 м Преходен 2019-2022 години	7 261 466
3	IV	Горна Оряховица	Механизирано подновяване на железния път от км 201+500 до км 204+050 с дължина 2 550 м в междугарието Кръстец - Радунци Стойност по договор 3 510 092,45 лв.	2 550 м Преходен 2019 - 2020 години	1 048 623
4	II	Враца	Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-релейна централизация и преустройство на контактната мрежа Стойност 14 500 000 лв.	по проект	4 350 000
5	II	Шумен	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Каспичан - Провадия път № 2 Стойност 30 960 000 лв.	28 413 м	210 000
6	III	Пловдив	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот от км. 130+001 до км. 144+592 в това число и коловози, продължение на текущия път в гарите Христо Даново и Сопот с обща дължина 14 591 м Стойност по план-сметка 21 128 927,21 лв.	14 591 м	2 440 000
ОБЩО					16 458 687

**Проект № 4 "Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства" - Поделение
"Сигнализация и телекомуникации"
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.**

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Марка	Стойност (в лева с ДДС)
1	2	3	4
1	Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно – компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел. Преходен обект 2018-2021 г. Обща стойност на обекта - 19 829 915,83 лв. с ДДС.	лв.	2 114 161
2	Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Мездра - Червен бряг от 2-ра главна жп линия - по обособени позиции 1 и 2. Преходен обект 2019-2022 г.	лв.	1 398 471
3	Електрификация на 83 жп линия в участъка Симеоновград - Нова Загора - част Сигнализация и телекомуникации. Преходен обект 2019-2020 г. Обща стойност на обекта - 2 718 615,38 лв. с ДДС	лв.	1 438 030
4	Проектиране, доставка и изграждане на обект: "Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участъка София - Карлово". Преходен обект 2019-2022 г. Обща стойност на обекта - 12 062 963,84 лв. с ДДС	лв.	3 694 288
5	Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства. Преходен обект 2020-2022 г. Обща стойност на обекта 8 515 716,00 лв. с ДДС	лв.	2 530 324
6	Възстановяване на проектни параметри на токозахранващи устройства на ОТ и ТК чрез подмяна на амортизираните токоизправители и акумулаторни батерии (ТИ и АБ)	лв.	556 276
7	Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове. Преходен обект 2020-2021 г.	лв.	100 000
8	Надзор "Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в ДП НКЖИ в участъка Радомир - Благоевград".	лв.	7 840
9	Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии на цифрова телекомуникационна мрежа и системи в жп участък Пловдив - Свиленград. Обща стойност на обекта - 1 920 000 лв. с ДДС	лв.	3 000
10	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 обикновенна със скоростна сигнализация на гара Лакатник ". Преходен обект 2020-2023 г. Обща стойност 6 120 000,00 лв. с ДДС	лв.	3 000
11	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 обект 2020-2023 г. Обща стойност 7 680 000,00 лв. с ДДС	лв.	3 000
12	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 2020-2022 г. Обща стойност на обект 5 508 000,00 лв. с ДДС	лв.	3 000

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Мярка	Стойност (в лева с ДДС)
13	Изграждане на диспечерска централизация на гари, съоръжения с МРЦ в участък София - Мездра. Преходен обект 2020-2024 г. Обща стойност на обекта - 10 539 960,00 лв. с ДДС	лв.	3 000
14	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участък гара Бяла – гара Русе разпределителна от 4-та главна линия. Преходен обект 2020-2023 г. Обща стойност на обекта: 5 406 000,00 лв. с ДДС	лв.	3 000
15	Изграждане на 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 обект 2020-2023 г. Обща стойност на обекта - 21 222 271,73 лв. с ДДС	лв.	3 000
16	"Цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Мездра - Червен бряг от 2-ра главна жп линия". Преходен обект 2020-2023 г. Стойност на обекта за Поделение СиТ - 6 152 400,00 лв. с ДДС	лв.	3 000
17	Строеж „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участък гара Величково - гара Карнобат от 3-та главна линия”. Преходен обект 2020-2025 г. Обща стойност на обекта - 8 078 980 ,80 лв. с ДДС	лв.	3 000
18	Строеж: "Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в участък гара Русе - гара Каспичан по IX главна жп линия". Преходен обект 2020-2023 г. Обща стойност на обекта - 12 680 400,00 лв. с ДДС	лв.	3 000
19	Строеж "Изграждане на оптична кабелна линия жп гара Велинград - жп спирка Генерал Ковачев". Преходен обект 2020-2024 г. Обща стойност на обекта - 2 232 000,00 лв. с ДДС	лв.	3 000
20	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 6 698 450,52 лв. с ДДС	лв.	3 000
21	„Доставка на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 6-та главна жп линия в участъка София – Радомир – Гюешево". Преходен обект 2020-2022 г. Обща стойност на договора - 1 710 000,00 лв. с ДДС	лв.	3 000
22	„Доставка на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 5-та главна жп линия в участъка Благоевград – Кулата". Преходен обект 2020-2022 г. Обща стойност на договора - 1 620 000,00 лв. с ДДС	лв.	3 000
ОБЩО			11 881 390

ТИТУЛЕН СПИСЪК**Проект № 5 "Модернизация и реконструкция на тягови подстанции" - Поделение
"Електроразпределение"****финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.**

№	ОБЕКТ	Стойност <i>(в лева с ДДС)</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
I.	Модернизация на тягови подстанции, в т.ч.:	
1	Ремонт на тягови трансформатори. Преходен обект 2018-2020 г.	3 402 000
2	Модернизация и реконструкция на тягова подстанция Твърдица с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA, както и гаранционно поддържане и сервизно обслужване за период от 10 години	3 000 000
ОБЩО		6 402 000

ТИТУЛЕН СПИСЪК

Проект № 7 "Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел"
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
1	Подобект: "Участък Лозарево - Прилеп от км 18+663 до км 23+108 включително Жп тунел №1"	458 776
1.1.	Геодезия /Преходен от 2019 г. с 2 490 лв /	10 000
1.2.	Технически надзор /Преходен от 2019 г. с 7 200 лв /	28 800
1.3.	СМР /жп тунел 1 /	150 000
1.4.	СМР /естакада /	150 000
1.5.	СН /жп тунел 1 /	35 988
1.6.	ОСИП /естакада /	83 988
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/	361 868
2.1.	СМР	323 988
2.2.	СН	35 880
2.3.	Такси	2 000
3	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" /преходен от 2018 г. на обща стойност 11 199 894 лв/	7 080 258
3.1.	СМР	6 994 270
3.2.	СН	83 988
3.3.	Такси	2 000
4	Подобект: "Преустройство коловозно развитие на гара Синдел Разпределителна" /преходен 2019-2020 г. на обща стойност 26 758 000 лв/	14 211 614
4.1.	СМР	14 173 626
4.2.	СН	35 988
4.3.	Такси	2 000
ОБЩО		22 112 516

ТИТУЛЕН СПИСЪК

Проект № 8 „Възстановяване на проектните параметри по жп линията София – Карлово – Зимница”

финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 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 км 100+526 до км 106+341 с обща дължина 5 815 м. "	
1.1.	СМР	21 945 702
1.2.	СН	593 555
1.3.	Такси	1 500
ОБЩО		22 540 757

ТИТУЛЕН СПИСЪК

Проект № 11 "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна"

финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.

№	жп секция	ОБЕКТ	Натурален измерител	Стойност (в лева с ДДС)
1	2	3	4	5
I	Проект 11.1 "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна - междугария"			
1	Шумен	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Самуил - Висока поляна от км 89+213 до км 95+220 Стойност по договор 6 802 505,46 лв.	6 007 м Преходен 2019-2020 години	2 742 585
2	Шумен	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Хитрино - Плиска от км 112+000 до км 129+236 Индикативна стойност 19 520 232,17 лв.	17 236 м Преходен 2019-2021 години	5 571 339
3	Горна Оряховица	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Русе разпределителна - Образцов чифлик от км 0+823 до км 10+205 с дължина 9 349 м Стойност по план-сметка 10 466 897,47 лв.	9 349 м Преходен 2020-2021 години	66 706
4	Горна Оряховица	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Образцов чифлик – Ястребово от км. 11+064 до км. 21+550 с дължина 10 486 метра Стойност по план-сметка 12 775 957,70 лв.	10 486 м Преходен 2020-2021 години	150 998
Общо за проект № 11.1.				8 531 628
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 по IX-та жп линия"			6 713 864
1.1.	СМР			6 628 376
1.2.	СН			83 988
1.3.	Такси			1 500
2	Подобект: "Възстановяване на проектните параметри в гара Ястребово от км 21+553 до км 22+500 с дължина 947 м по IX-та жп линия "			1 810 924
2.1.	СМР			1 785 882
2.2.	СН			23 542
2.3.	Такси			1 500
3	Подобект: "Възстановяване на проектните параметри в гара Разград от км 65+850 до км 66+950 с дължина 1 100 м по IX-та жп линия"			319 615
3.1.	СМР			309 235
3.2.	СН			8 880
3.3.	Такси			1 500
4	Подобект: "Възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино от км 109+475 до км 110+700 с дължина 1 225 м по IX-та жп линия"			513 858
4.1.	СМР			467 490
4.2.	Проектиране			35 988
4.3.	СН			8 880
4.4.	Такси			1 500
5	Подобект: "Възстановяване на проектните параметри в гара Плиска от км 129+100 до км 130+175 с дължина 1 075 м по IX-та жп линия"			355 603
5.1.	СМР			309 235
5.2.	Проектиране			35 988
5.3.	СН			8 880
5.4.	Такси			1 500
Общо за проект № 11.2.				9 713 864
ОБЩО ЗА ПРОЕКТ № 11				18 245 492

ТИТУЛЕН СПИСЪК

**Проект № 20 Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.**

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
ПОДЕЛЕНИЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ СОФИЯ		
1	Частичен ремонт втори перон на жп сп. Пролет	59 906
2	Изготвяне на обследване и инвестиционен проект за обект: Ремонт приемно здание и вертикална планировка на гара Мездра	83 999
Общо за поделението:		143 905
ПОДЕЛЕНИЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ ГОРНА ОРЯХОВИЦА		
1	Рехабилитация приемно здание гара Шумен	930 413
1.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект 265 086 лв.	159 120
1.2.	Оценка съответствието на проекта, СН и ТП	35 880
1.3.	СМР - индикативна стойност 5 760 000 лв.	730 413
1.4.	Авторски надзор, Договор - 2020 г.	0
1.5.	Такси	5 000
2	Направа на козирка, мозайка по стъпала, ремонт стени таван и отводнителни решетки на пешеходен подлез, частична подмяна на витрини по фасада първо ниво жп гара Левски	23 593
Общо за поделението:		954 006
ПОДЕЛЕНИЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ ПЛОВДИВ		
1	Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол	406 279
1.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект	66 024
1.2.	Оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт, преходен 2019-2021 г.	14 400
1.3.	СМР - индикативна стойност 2 159 033 лв., преходен за 2021 г.	323 855
1.4.	Авторски надзор, Договор - 2020 г.	0
1.5.	Такси	2 000
2	Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Айтос	161 131
2.1.	СМР - индикативна стойност 1 074 209 лв.- преходен 2020 г.	161 131
2.2.	Оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт- 35 892 лв.	0
2.3.	Авторски надзор - индикативна стойност - 114 160 лв., Договор - 2020 г., преходен 2021 г.	0
3	Ремонт сграда жп гара Стамболийски	270 689
3.1.	СМР - преходен обект 2019-2020 г.	237 331
3.2.	Оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт- 34 224 лв.	15 478
3.3.	Авторски надзор	17 880
4	Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Септември	605 944
4.1.	Обследване, технически паспорт и работен проект	61 920
4.2.	Оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт- 27800 - преходен	5 760
4.3.	СМР + работни чертежи	538 264
5	Възстановяване габарит и настилки перони жп спирка Самуилово	1 729
6	Ремонт покрив и фасади магазия и чакалня гара Банско	2 998
7	Възстановяване габарит и настилки, вертикална планировка жп гара Граф Игнатиево	2 998
8	Възстановяване габарит и настилки перони жп спирка Камено	2 925
9	Ремонт фасади и отводнителна система приемно здание жп гара Хасково	2 993
10	Възстановяване габарит и настилки, вертикална планировка жп гара Димитровград север	2 995
11	Възстановяване габарит и настилки, вертикална планировка жп гара Калояново	2 954
12	Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Белица	2 903
13	Възстановяване на габарит и настилки вертикална планировка жп гара Меричлери	2 916
Общо за поделението:		1 469 454

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
ЖЕЛЕЗОПЪТНА СЕКЦИЯ СОФИЯ		
1	Ремонт на балнеолечебен център, кухненски блок, изграждане на покрит басейн, вертикална планировка, асансьор и ОВиК на сграда ПВЦ Кюстендил	584 000
1.1.	Проект и изпълнение на СМР	560 000
2.2.	ОСИП, СН и ТП	20 000
3.3.	Обследване, технически паспорт и работен проект	4 000
Общо за поделението:		584 000
ЖЕЛЕЗОПЪТНА СЕКЦИЯ ГОРНА ОРЯХОВИЦА		
1	Изграждане на перони от двете страни на жп линията при спирка Товарна гара Русе	125 036
1.1.	СМР - индикативна стойност 591 180,79 лв.	118 236
1.2.	Оценка на съответствието на проекта, индикативна стойност 35 418 лв.	4 800
1.3.	Авторски надзор; Договор - 2020 г.; Преходен за 2021 г.	0
1.4.	Такси	2 000
Общо за поделението:		125 036
ЖЕЛЕЗОПЪТНА СЕКЦИЯ ШУМЕН		
1	Проектиране и изграждане /инженеринг/ пасарелка в района на гара Каспичан	339 292
1.1.	Инженеринг	304 078
1.2.	Оценка на съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт, преходен за 2020 г.	35 214
2	Проектиране и възстановяване на сградите на четното помещение в гара Хитрино по 9-та жп линия	7 619
2.1.	Инженеринг	3 489
2.2.	Оценка на съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт	4 130
3	Проектиране и изграждане /инженеринг/ хале за ремонт на РСМ ремонтна работилница Шумен	127 600
3.1.	Изготвяне на инвестиционен проект	27 600
3.2.	СМР	100 000
Общо за поделението:		474 511
ОБЩО		3 750 912

ТИТУЛЕН СПИСЪК
Проект "Доставка жп механизация"
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.

№	жп секция	наименование	Мярка	Количество	Стойност (в лева с ДДС)
1	2	3	4	5	6
1	ПЖПС	Доставка на 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 по договор 6224/11.09.2019 Преходен обект 2019-2020-2021 г.	бр.	2	3 766 140
2	ПЖПС	Доставка на 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 2020-2021-2022 г.	бр.	10	960 000
3	ПЖПС	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	бр.	1	144 000
4	ПЖПС	Доставка на четири броя нови комбинирани багери-товарачи, на автомобилен ход с допълнително оборудване, с допълнителна хидравлична линия за прикачен инвентар с климатик и технически документи и документи за поддръжка и ремонтни дейности	бр.	4	120 000
5	ПЖПС	Доставка на 3 бр. електрически локомотиви за обслужване на кариера Карлуково, натоварване и разтоварване на вагони Фассрр /хопердозатори/ използвани при текущо и аварийно извършване на ремонти по железен път и съоръжения към него	бр.	3	1 791 400
6	ПЖПС	Доставка на нова "лека" железопътна механизация	бр.	по опис	104 000
7	ПЖПС	Доставка на многофункционални хидравлични багери с обратна кофа, на автомобилен и железопътен ход, за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи Преходен 2020-2021 година	бр.	6	870 206
8	ЕРП	Доставка, хомологация и гаранционно поддържане на 8 бр. релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за изграждане, поддържане и инспекция на контактна мрежа, оборудвани с кранова уредба, подвижна работна площадка, мачти, измерителна система и свързаните с тях допълнителни устройства	бр.	8	1 000
9	ЕРП	Доставка, хомологация и гаранционно поддържане на 8 бр. релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за изграждане, поддържане и инспекция на контактна мрежа, оборудвани с пантограф за почистване на лед, кранова уредба, подвижна работна площадка, мачта, измерителна система и свързаните с тях допълнителни устройства	бр.	8	1 000
ОБЩО					7 757 746

ТИТУЛЕН СПИСЪК
Проект "Транспортни средства"
финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Марка	Количество	Стойност (в лева с ДДС)
1	2	3	4	5
1	Доставка на нови тежкотоварни автомобили с монтиран на всеки един от тях хидравличен кран и свързаните с тях специални инструменти, технически документи за поддържане и ремонт	бр.	9	850 500
ОБЩО				850 500

ТИТУЛЕН СПИСЪК

за проект "Собствен принос на ДП НКЖИ за обект: "Развитие на железопътен възел София: София - Волуяк"

финансиран със средства от Капиталов трансфер за 2020 г.

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	Стойност (в лева с ДДС)
1	Собствен принос на ДП НКЖИ за обект: "Развитие на железопътен възел София: София - Волуяк"	10 000 000
ОБЩО		10 000 000

**Проект № 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости” - обекти и доставка на жп механизация
финансирани със средства от Инфраструктурни такси – 2020 г.;**

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
Подновяване					
1	4	Горна Оряховица	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 - Морунница 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 Обща стойност по План-сметка за ЖПС и СТ 4 295 787,13	3 566 м Преходен 2019/2020 години	2 147 894
2	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 Договор части ЖПС и СТ 4 305 829,08 лева	7 959 м Преходен 2019/2020 години	4 242 204
3	6	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 Стойност по План-сметка части ЖПС и СТ 2 924 059,70 лева	6 242 м Преходен 2018/2019 години	2 960 280
4	3	Бургас	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Гурково – Твърдица Стойност по План-сметка 3 096 571,34 лева	2 838 м Преходен 2019/2020 години	1 548 286
ОБЩО:					10 898 664
Обекти, изпълнявани по стопански начин					
1			Механизиран среден ремонт с тежката пътна механизация на ДП НКЖИ	70000 м	350 000
ОБЩО					350 000
Обекти, изпълнявани чрез възлагане					
1	4	Горна Оряховица	Механизиран среден ремонт с тежка пътна механизация в междугарие Гюргево север - Русе разпределителна от км. 1+110 до км. 5+005 с дължина 3 895 метра	3895 м	545 300
2	4	Горна Оряховица	Механизиран среден ремонт с тежка пътна механизация в междугарие Русе - Долапите от км. 13+170 до км. 16+300 с дължина 3 130 метра	3130 м	438 200
3	4	Горна Оряховица	Механизиран среден ремонт с тежка пътна механизация по II-ри коловоз гара Иваново с дължина 803 метра	803 м	112 420
4	4	Горна Оряховица	Механизиран среден ремонт с тежка пътна механизация в междугарие Две могили - Борово от км. 52+050 до км. 56+304 с дължина 4 254 метра	4254 м	595 560

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
5	4	Горна Оряховица	Механизиран среден ремонт с тежка пътна механизация в междугарие Бяла - Полски Тръмбеш от км. 82+935 до км. 89+815 с дължина 6 880 метра	6880 м	963 200
6	4	Горна Оряховица	Механизиран среден ремонт с тежка пътна механизация в междугарие Дряново - Царева ливада от км. 159+000 до км. 160+500 с дължина 1 500 метра по 4-та жп линия	1500 м	210 000
ОБЩО					2 864 680
Доставка на механизация					
1	Доставка на нови мотокари с товароподемност 3,5 тона и височина на повдигане 4000мм по три обособени позиции			3 бр	108 000
2	Доставка двускоростни верижни електротелфери с товароподемност до 1т.			9 бр	36 000
3	Доставка на нова горска и градинска техника Преходен обект 2019-2021 г.			249 бр	470 000
4	Доставка на един брой нов силов агрегат тип ЯМЗ 238 и окомплектовка към него			1 бр	36 000
5	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			3 бр	510 000
6	Доставка на машини за кербоване, рязане и зачистване, необходими за окомплектоване на хидравлични маркучи и обучение на персонала за работа с машините			3 бр	36 000
ОБЩО					1 196 000

ТИТУЛЕН СПИСЪК

Обекти за "Модернизацията на железопътната инфраструктура" с внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на ДП НКЖИ, които подобряват цялостните й експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2020 г. - Поделение "Електроразпределение"

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
1	2	3
А. Обекти, с приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия		
I.	Доставка и подмяна на носещи въжета и контактен проводник	8 400 000
1	Доставка на бронзови носещи въжета- Bz 70 мм2- 365 км, и Bz 10 мм2 за струни	5 950 000
2	Доставка на свързващи възли и детайли-клеми екви потенциални	1 550 000
3	Доставка на контактен проводник ф 100 мм2	800 000
4	Доставка на медни въжета -ф4 и МГВ 95 мм2	100 000
II.	Обекти за ремонт на контактна мрежа - външни изпълнители	6 380 000
1	Електрификация на 83 жп линия-Нова Загора-Симеоновград-63 км. Преходен обект 2016-2020	5 780 000
2	Преустройство на контактна мрежа в закрити гари. Преходен обект 2020-224	200 000
3	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен Бряг. Преходен обект 2019-2021г.поз.1: София-Мездра, Част:"Контактна мрежа"	200 000
4	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен Бряг. Преходен обект 2019-2021 г. поз.2: Мездра-Червен Бряг, Част:"Контактна мрежа"	200 000
III	Обекти за ремонт на контактна мрежа в участъци с ремонт на железния път	19 320 000
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 м; - Долапите - Иваново от км 22+510 до км 24+105 т.60 с дължина 1 595 м. и от км 30+094 до км 30+676 т.49 с дължина 582 метра", Част: Контактна мрежа	120 000
2	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: Контактната мрежа, в междугарията:	
2.1.	обособена позиция 1: Иваново – Две могили;	150 000
2.2.	обособена позиция 2: Две могили - Борово.	150 000
3	Механизирано подновяване с материали на Възложителя в междугарието Дупница – Големо село от км 0+384 до НС № 11 км 8+343 с обща дължина 7959 м. Преходен обект 2019 г.-2020 г.Част: Контактна мрежа.	1 300 000
4	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 жпл. Преходен обект 2019 г.-2020 г. Част: Контактна мрежа	1 000 000
5	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот от км 130+001 до км 144+592 в това число и коловози, продължение на текущия път в гарите Христо Даново и Сопот с обща дължина 14 591 м. Преходен обект 2020-2022. Част: Контактна мрежа.	500 000
6	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дъбово – Гурково. Част: Контактна мрежа	400 000
7	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Гурково- Твърдица. Част: Контактна мрежа	400 000
8	Ремонт на железопътни стрелки и парчета железен път в гари в три обособени позиции:Обособена позиция 1: Подновяване на жп стрелки № 2 и № 4 и парче железен път с дължина 8 м с нови тип 60, в г. Пирдоп. Част: Контактна мрежа	54 000
9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Русе разпред. - Образцов чифлик от км 0+822 до км 10+203 с дължина 9381 м Част: Контактна мрежа, преходен 2020-2021 г.	600 000
10	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата от км 89+150 до км 95+150. Част: Преустройство на контактната мрежа в междугарието Самуил- Висока поляна. Част: Контактна мрежа	1 300 000
11	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино-Плиска от км 110+700 до км 129+100-Част: Контактна мрежа, преходен 2020-2021 г.	2 000 000

№	ОБЕКТ	Стойност (в лева с ДДС)
12	Рехабилитация на жп, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица- гара Стряма от км 100+290 до км 106+380 с обща дължина 6 090 м." - Част: Контактна мрежа в участъка г. Антон, Антон-Копривщица, г. Копривщица. Преходен обект 2019-2020 г.	5 000 000
13	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. Част: Контактна мрежа, преходен 2020-2021 г.	1 000 000
14	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата от км 46+848 до км 47+817. Част: Преустройство на контактната мрежа в г. Сеново. Преходен обект 2020-2021 г.	1 000 000
15	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата . Част: Преустройство на контактната мрежа в г. Ястребово - 3,3 км. Преходен обект 2020-2021 г.	1 000 000
16	Преустройство на КМ в г. Синдел. Преходен обект 2020-2021 г.	3 000 000
17	Преустройство на КМ в г. Разград. Преходен обект 2020-2021 г.	134 000
18	Преустройство на КМ в г. Своге. Преходен обект 2020-2021 г.	212 000
Общо приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия		34 100 000
Б. Обекти, със собствени средства		
IV.	Модернизация на тягови подстанции, в т.ч.:	3 140 000
1	Изграждане на система SCADA-София, Дупница, Г. Тодоров	2 000 000
2	Модернизация на тягови подстанции	500 000
3	Доставка на акумулаторни батерии за тягови подстанции	250 000
4	Доставка на уред за измерване на качеството на SF6	30 000
5	Строителен надзор и оценка на съответствието за „Модернизация на Тягова подстанция Варна с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA с подмяна на гаровите разединители в участъка Варна - Синдел.	50 000
6	Строителен надзор и оценка на съответствието за "Модернизация и надграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA в участъка Дупница-Кулата, част от V-та жп линия".	30 000
7	Сервизно обслужване на система за телеуправление и телесигнализация SCADA в участъка Пловдив - Турска граница	50 000
8	Доставка на трансформатори 27,5/0,23 kV - контактна мрежа	40 000
9	Доставка на On-line UPS за реализиране на резервно автономно захранване на веригите за управление на Гаровите разединители	40 000
10	Доставка на измервателни уреди за измерване на съпротивлението на янсовите регулатори	150 000
V.	Механизация	1 000 000
1	Ремонт на специализирана механизация РССМ	1 000 000
VI.	Доставка на механизация	2 100 000
1	Доставка на комбинирано (шосе-релси) товарно превозно средство	2 100 000
VII.	Ремонт сгради на подрайони и тягови постанции	2 200 000
1	Изграждане на нов подрайон Перник на гара Перник-преходен обект 2019-2020	1 100 000
2	Ремонт сгради на подрайони и тягови подстанции	500 000
3	Реконструкция на дежурен пункт подрайон енергоразпределителен /ПЕ/ гр. Шумен	600 000
ОБЩО СОБСТВЕНИ СРЕДСТВА		8 440 000
ОБЩО ПОДЕЛЕНИЕ "ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ" (А+Б)		42 540 000

ОТЧЕТ ЗА ПРИХОДИТЕ И РАЗХОДИТЕ НА ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
ОТЧЕТ ЗА 2018 Г., БИЗНЕС ПЛАН И ОЧАКВАН ОТЧЕТ ЗА 2019 Г., БИЗНЕС ПЛАН ЗА 2020 Г. (изготвен съгласно Националните счетоводни стандарти)

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ	ОТЧЕТ 2018 г.	БИЗНЕС ПЛАН 2019 г.	ОЧАКВАН ОТЧЕТ 2019 г.	БИЗНЕС ПЛАН 2020 г.	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРИХОДИТЕ	ОТЧЕТ 2018 г.	БИЗНЕС ПЛАН 2019 г.	ОЧАКВАН ОТЧЕТ 2019 г.	БИЗНЕС ПЛАН 2020 г.
а	1	2	3	4	а	1	2	3	4
1. Намаление на запасите от продукцията и незавършено производство					1. Нетни приходи от продажби, в т.ч:	105 374	112 800	107 910	113 400
2. Р-ди за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:	79 708	79 400	90 950	93 350	а) услуги				
а) суровини и материали	43 902	42 400	47 250	47 250	аа) приходи от инфраструктурни такси в т.ч.:	55 837	57 000	57 310	59 100
аа) разходи за материали	27 294	25 500	30 500	30 000	ИТ за преминаване по железен път				45 300
бб) гориво	5 232	5 500	5 800	6 000	ИТ за използ. електрозагр. обор. за задвижваща ел. енергия.			1 000	13 800
вв) електроенергия	11 158	11 200	10 700	11 000	бб) други услуги	10 138	11 500	11 600	17 600
в т.ч.: за технологични нужди	4 277	4 000	3 400	4 070	вв) приходи от електроразпределение	39 399	44 300	39 000	36 700
гг) топлоенергия	218	200	250	250	б) продукция				
б) външни услуги	35 806	37 000	43 700	46 100	в) стоки				
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	185 692	202 400	199 700	215 000	2. Увеличение на запасите от продукцията и незавършено производство	804	1 500	1 500	1 500
а) разходи за възнаграждения	144 454	158 100	154 500	166 800	3. Разходи за придобиване на активи по стоп. начин	14 224	16 500	16 500	17 500
б) разходи за осигуровки, в т.ч.:	41 238	44 300	45 200	48 200	4. Други приходи, в т.ч:	304 147	307 100	344 700	308 800
аа) осигуровки, свързани с пенсии	15 575	17 140	17 340	18 350	а) приходи от финансираня, в т.ч.:	284 759	289 600	327 700	290 600
4. Разходи за амортизация и обезценка, в т.ч.:	202 512	206 000	192 000	195 000	аа) свързани с покриване на разходи	167 110	167 100	194 200	167 100
а) разходи за амортиз. и обезценка на ДМА и ДНМА, в т.ч.:	202 512	206 000	192 000	195 000	бб) свързани с текущи активи	2 522	1 000	1 500	1 500
аа) разходи за амортизация	202 512	206 000	192 000	195 000	вв) свързани с нетекущи активи	115 127	121 500	132 000	122 000
бб) разходи от обезценка					б) приходи от продажби на нетекущи активи	3 135	3 000	2 000	3 000
б) разходи от обезценка на текущи/краткотрайни активи					в) приходи от продажби на материални запаси	3 324	2 200	2 200	2 200
5. Други разходи, в т.ч.:	42 046	10 000	14 100	14 100	г) други приходи	12 929	12 300	12 800	13 000
а) балансова стойност на продадените активи	3 136		3 700	3 700	Общо приходи от оперативна дейност (1 + 2 + 3 + 4)	424 549	437 900	470 610	441 200
б) провизии					5. Приходи от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия, в т.ч.:	693	1 000	1 029	1 100
Общо разходи за оперативна дейност (1+2+3+4+ 5)	509 958	497 800	496 750	517 450	- приходи от участия в предприятия от група	693	1 000	1 029	1 100
6. Разходи от обезценка на финансови активи, вкл. инвестиции, признати като текущи/краткосрочни активи, в т.ч.:	15		5		6. Приходи от други инвестиции и заеми, признати като нетекущи активи, в т.ч.:				-
- отрицателни разлики от промяна на валутни курсове	15		5		- приходи от предприятия от група				-
7. Разходи за лихви и други финансови разходи, в т.ч.:	149	100	95	150	7. Други лихви и финансови приходи, в т.ч:	3	-	11	
- разходи, свързани с предприятия от група					а) положителни разлики от операции с финансови активи	2		11	
- отрицателни разлики от операции с финансови активи	10		8	10	б) положителни разлики от промяна на валутни курсове	1			
Общо финансови разходи (6 + 7)	164	100	100	150					
8. Печалба от обичайна дейност					Общо финансови приходи (5 + 6 + 7)	696	1 000	1 040	1 100
Общо разходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	510 122	497 900	496 850	517 600					-
9. Счетоводна печалба (общо приходи - общо разходи)					8. Загуба от обичайна дейност	84 877	59 000	25 200	75 300
10. Разходи за данъци от печалбата					Общо приходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	425 245	438 900	471 650	442 300
11. Отсрочени данъци	(3 229)				9. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)				
12. Печалба (9 - 10 - 11)					10. Загуба (9 + ред 10 и 11 от раздел А)	81 648	59 000	25 200	75 300
Всичко (Общо разходи + 10 + 11 + 12)	506 893	497 900	496 850	517 600	Всичко (Общо приходи + 10)	81 648	59 000	25 200	75 300

Отчет за 2018 г. , очакван отчет за 2019 г. и разчет за Бизнес план 2020 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 31.12.2018 г.	Очакван отчет към 31.12.2019 г.	Бизнес план към 31.12.2020 г.
1	2	3	4	5	6
1	Изискуеми задължения към доставчици	хил.лв.	142	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.	142,000	140,000	140,000

**Отчет за 2018 г., очакван отчет за 2019 г. и разчет по Бизнес план за 2020 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 2018 г.	Очакван отчет 2019 г.	Бизнес план 2020 г.
1	2	3	4	5	6
1	Влаккилометри		29 113 088	29 544 341	29 880 759
2	Оперативни разходи	хил.лв.	276 476	301 050	318 750
3	Среден списъчен брой персонал	бр.	11 187	11 000	11 000
4	Производителност на труда - влаккм. на 1 зает (р.1/р.3)		2 602	2 686	2 716
5	Оперативни разходи на 1 зает - (р.2/р.3)	хил.лв.	24,714	27,368	28,977

**Отчет за 2018 г., очакван отчет за 2019 г. и разчет по Бизнес план за 2020 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 31.12.2018 г.	Очакван отчет към 31.12.2019 г.	Бизнес план към 31.12.2020 г.
1	2	3	4	5	6
1	Среден списъчен брой персонал за м. декември	брой	11 057	11 025	10 980
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)		2,74	2,74	2,72

Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за 2020 г.

№ по ред	РАЗХОДИ ПО ПЕРА	НЕОБХОДИМИ СРЕДСТВА (в лева)	ЗАБЕЛЕЖКА
а	1	2	3
1	Разходи за Отбранително мобилизационна подготовка на ДП НКЖИ	325 438	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	1 500 000	Средствата се отпускат от Междуправителна комисия за възстановяване и подпомагане към МС
4	Осигуряване на лични предпазни средства	274 040	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		3 180 446	

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 2020 г. (в млн. лева)

№ по ред	ПРОЕКТ	Стойност/ Индикатив и стойност без ДДС	Стойност/ Индикатив на стойност с ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2020 г. без ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2020 г. с ДДС	В т.ч. по източници на финансиране										ДДС
						ДБ/ Капиталов трансфер	ДБ/ Субсидия	Собствен и средства	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Инфр. такси за преминване по жп път	Инфр. такси за извозв. електрозагр. оборуд. за подвижна ел. енергия	КФ/МСЕ	ЕФРР	15% нав. съфин./ ДБ		
Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020																
Ос 1 "Развитие на жп инфраструктура по „основната“ трансевропейска транспортна мрежа"																
1	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец	1 084,999	1 301,274	84,682	101,469							71,980		12,702	16,787	
2	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2	675,093	810,019	73,067	86,609							62,107		10,960	13,542	
3	Техническа помощ за подготовка на проект за модернизация на железопътна линия София – Перник - Радомир – Гюешево – граница с Република Македония	26,096	31,312	8,912	10,694							7,575		1,337	1,782	
4	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман- граница със Сърбия, участък Волюж-Драгоман	409,580	491,496	44,136	52,964							37,515		6,621	8,828	
5	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участъка Перник - Радомир	315,500	378,600	32,552	39,062							27,669		4,883	6,510	
6	Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация - SCADA	45,750	54,900	7,657	9,188							6,508		1,149	1,531	
7	Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица	10,420	12,504	2,782	3,338							2,365		0,417	0,556	
8	Техническа помощ за подготовка на алтернативни проекти	0,325	0,390	0,252	0,302							0,214		0,038	0,050	
9	Техническа помощ за подготовка на железопътни проекти за програмен период 2021-2027	3,833	4,600	0,656	0,787							0,558		0,098	0,131	
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"																
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	6,256	7,403	4,354	5,208								3,701	0,653	0,854	
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	5,401	6,381	2,746	3,277								2,334	0,412	0,531	
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	16,519	19,518	5,047	6,027								4,290	0,757	0,980	
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	38,000	45,600	3,723	4,468								3,165	0,558	0,745	
2	Проектиране и внедряване на СУВР в ДП НКЖИ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение	18,000	21,570	3,050	3,660								2,593	0,457	0,610	
Ос 5 "Техническа помощ"																
1	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	8,109	8,772	1,439	1,459								1,223	0,216	0,020	
2	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София - граница с Република Сърбия“.	1,955	2,342	0,070	0,084								0,060	0,010	0,014	
3	Доставка на 2 бр. фабрично нови високоспроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	0,260	0,301	0,022	0,026								0,019	0,003	0,004	
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		2 666,096	3 196,981	275,146	328,621	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000		216,492	17,383	41,271	53,475	
Проекти, съфинансирани по Механизма за свързване на Европа																
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София – Волюж	203,819	244,583	79,210	94,919	10,000						57,329		11,881	15,709	
2	Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин	132,966	159,560	31,162	37,327							26,487		4,675	6,165	
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	430,111	515,949	132,862	159,406							112,933		19,929	26,544	
4	Развитие на жп възел Пловдив	202,384	242,813	23,927	28,688							20,338		3,589	4,761	
Проекти за подаване по текуща покана по Механизма за свързване на Европа																
1	От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС през централното пристанище на Бургас. Строително-монтажни работи.	8,500	10,200	0,850	1,020							0,723		0,127	0,170	
2	Техническа помощ за проект Удвояване на участъци по жп линия Пловдив-Свиленград- Турска граница	24,560	29,472	1,000	1,200							0,850		0,150	0,200	
3	Техническа помощ за подготовка на проект Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия	5,540	6,648	0,200	0,240							0,170		0,030	0,040	
4	Модернизация на ТПС Враца и Перник	27,990	33,588	2,500	3,000							2,125		0,375	0,500	
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		1 035,870	1 242,812	271,710	325,799	10,000	0,000	0,000	0,000	0,000		220,954	0,000	40,756	54,089	
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер																
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости				16,459	16,459										
2	Модернизирание на осигурителни системи и прелезни устройства				11,881	11,881										
3	Модернизация и реконструкция на тягови подстанции				6,402	6,402										
4	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел				22,113	22,113										
5	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница				22,541	22,541										
6	Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна				18,245	18,245										
7	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания				3,751	3,751										
8	Доставка на жп механизация				7,758	7,758										
9	Доставка на транспортни средства				0,850	0,850										
10	Собствен принос на ДП НКЖИ за обект: "Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюж"				10,000	10,000										
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 2020 г.				258,400		145,000	17,600	36,700	45,300	13,800					
ОБЩО СРЕДСТВА ЗА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ					258,400		145,000	17,600	36,700	45,300	13,800					