

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



Бизнес програма на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за периода 2021-2025 г.



Февруари 2022 г.

СЪДЪРЖАНИЕ:

1.	Описателна част	4
1.1.	Обща информация за НКЖИ	4
1.2.	Мисия и визия на НКЖИ	5
1.3.	Стратегическа рамка, стратегически цели и задачи	6
1.3.1.	Стратегическа рамка	6
1.3.2.	Стратегически цели	12
1.3.3.	Технологични и технически планове, задачи за постигането на стратегическите цели	13
1.3.4.	Пазарни цели	14
1.3.5.	Финансови цели и задачи	15
2.	Състояние на предприятието	17
2.1.	Общо състояние	17
2.2.	Организация и управление	20
2.3.	Финансово икономическо състояние	22
2.4.	Техническо състояние на елементите на железопътната инфраструктура	26
2.4.1.	Управление на движението на влаковете и капацитета	26
2.4.2.	Състояние на железния път и съоръженията	26
2.4.3.	Състояние на енергетичните съоръжения и контактната мрежа	29
2.4.4.	Състояние на съоръженията на осигурителната техника, телекомуникациите и нетяговото електрооснабдяване и енергиен контрол	32
2.4.5.	Състояние на сградния фонд	35
2.4.6.	Състояние на специализираната механизация и експлоатационния автомобилен парк	36
2.4.7.	Безопасност, екология и отбранително-мобилизационни мероприятия при бедствия и кризисни ситуации	40
2.4.8.	Изводи за състоянието на предприятието	43
3.	Аналитична част	44
3.1	Анализ на пазара	44
3.2	Допускания за развитие на икономическата среда	50
3.3	Специфични допускания за определяне стойностите на показателите	51
3.4	Анализ на основните рискове	51
4.	Прогнозна част	54
4.1.	Прогнозни финансови отчети	54
4.2.	Ключови показатели за изпълнение на целите	57
4.2.1.	Финансови показатели	57
4.2.2.	Нефинансови показатели	58
4.3.	Изпълнение на задачи които не могат да бъдат остойностени	65
4.4.	Инвестиционна програма	66
4.5.	Ремонтна програма	72
5.	Приложения	76

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

АЛС	Автоматична локомотивна сигнализация
АО	Амортизационни отчисления
БВП	Брутен вътрешен продукт
ДБ	Държавен бюджет
ЕК	Европейска комисия
ЕК	Енергиен контрол
ЕМЦ	Електромеханична централизация
ЕРП	Поделение „Електроразпределение“
ЕС	Европейски съюз
ЕС	Електроснабдяване
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕФСИ	Европейски фонд за стратегически инвестиции
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИМТ	Интермодален терминал
КЕВР	Комисия за енергийно и водно регулиране
МКЦ	Маршрутно-компютърни централизации
МРЦ	Маршрутно-релейни централизации
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МТС	Министерство на транспорта и съобщенията, съгласно решение за приемане на структура на Министерския съвет на Република България (обн. ДВ, бр. 106, от дата 15.12.2021 г.)
НКЖИ	Национална компания „Железопътна инфраструктура“
ОВОС	Оценка на въздействието върху околната среда
ОЕМ	Ориент/Източно-Средиземноморски
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
ОТ	Осигурителна техника
СиТ	Поделение „Сигнализация и телекомуникации“
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УИ	Управител на инфраструктурата
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)
PRIME	Платформата за управители на железопътната инфраструктура
TEN-T	Трансевропейска транспортна мрежа
SCADA	Система за контрол, визуализация и събиране на данни

1. Описателна част

1.1. Обща информация за НКЖИ

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ, Компанията, предприятието) е със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, образувано на основание на чл. 9 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ), чрез отделяне от НК БДЖ, считано от 1 януари 2002 г. и е правопреемник на отделените активи и пасиви в частта, отнасяща се до железопътната инфраструктура, като резултат от изпълнението на Европейската политика за разделяне на железопътните Оператори от Управителите на железопътната инфраструктура. Предприятието е управител на железопътната инфраструктура.

Националната компания „Железопътна инфраструктура“ управлява предоставеното ѝ имущество - публична и частна държавна собственост. Имуществото – публична и частна държавна собственост, се предоставя от държавата за изпълнението на предмета ѝ на дейност с решение на Министерския съвет.

Дейностите в предприятието са регламентирани от ЗЖТ, подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане, международни споразумения за железопътни превози, по които Република България е страна и са съобразени с изискванията на директивите на Европейската комисия.

Финансирането на дейностите по поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура се извършва от: държавния бюджет; средства по програми на Европейския съюз; приходи от инфраструктурни такси за достъп и използването ѝ, приходи от цена за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, приходи от търговска дейност, приходи от услуги по ценова листа.

Като управител на железопътната инфраструктура в България, НКЖИ организира дейността си в съответствие с 5-годишен договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и от министъра на транспорта и съобщенията, от една страна, и Националната компания „Железопътна инфраструктура“, от друга страна по чл. 25 (1) от ЗЖТ, 10-годишна програма за развитието на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура и нейната безопасна и надеждна експлоатация, включително при бедствия, терористични действия и военни конфликти по чл. 27 от ЗЖТ, годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура по чл. 28 от Закона за железопътния транспорт.

За изпълнение на задълженията си, като Управител на железопътната инфраструктура в Република България, НКЖИ разработва средно и дългосрочни документи, чрез които планира провеждането на държавната политика в областта на железопътния транспорт.

В дългосрочен план НКЖИ има разработена Стратегия за експлоатация, поддържане и развитие на железопътната инфраструктура, в съответствие с изискванията на чл. 8, т. 1 на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (Директива 2012/34/ЕС) и чл. 27 от ЗЖТ. В краткосрочен аспект, Годишната програма на предприятието определя целите и задачите за едногодишен период, а настоящата Бизнес-програма е средносрочния стратегически документ на НКЖИ, който има за цел да гарантира гъвкавост на стратегията на предприятието, като актуализирането ѝ всяка година дава възможност за адаптиране на планираните резултати към промените на пазара.

Компанията осъществява международно сътрудничество чрез участието си в: Международен съюз на железниците (UIC), Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER), Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД), Организация на европейските управители на железопътна инфраструктура “RailNetEurope” (RNE).

НКЖИ участва и в регионални сдружения и обединения за сътрудничество в железопътния транспорт като Югоизточната регионална група (SERG) и Асоциация коридор X Плюс. От 2017 г. Компанията е пълноправен член на Платформа на управителите на железопътна инфраструктура в Европа (PRIME). НКЖИ участва активно в дейността на управителните органи и работните групи на Товарен Железопътен Коридор № 7 „Ориент/Източно-Средиземноморски“, който е единствения действащ европейски железопътен коридор преминаващ през територията на Република България. От 2018 г. Компанията е бенефициент по Споразумение за отпускане на безвъзмездни средства по линия на „Механизма за свързване на Европа“ (MCE) за осъществяване на дейности по установяване и развитие на Товарен Железопътен Коридор № 10 „Алпи-Западни Балкани“ по маршрут Залцбург - Вилах - Любляна - Загреб / Вайс / Линц - Грац - Марибор – Загреб /- Винковци / Вуковар - Товарник – HR / SRB граница - Белград - граница SRB / BG - София - Свиленград - граница между България и Турция, съгласно Изпълнително Решение на ЕК C(2018)1625 на Комисията от 22/03/2018.

Тази Бизнес-програма е изготвена в съответствие с изискванията на чл. 57 от Правилник за прилагане на Закона за публичните предприятия (ППЗПП), а нейното съдържание е в съответствие с чл. 58 от същия и е средносрочен стратегически документ, който има за цел да очертае най-важните насоки за развитие на железопътната инфраструктура в следващия петгодишен период. В нея се планират действията, проектите, ресурсите и задачите, като се предвиждат и условията за осигуряване на дейностите по проучване, проектиране, внедряване на системите за управление и сигурност на движението, за спазване на нормите за експлоатация на железопътната инфраструктура и за организиране на ремонта за възстановяване на отделни елементи от железопътната инфраструктура след стихийни бедствия и производствени аварии, както и за изпълнението на утвърдената програма.

1.2. Мисия и визия на НКЖИ

Мисията на НКЖИ е заложена в ЗЖТ и може да бъде определена по следния начин:

НКЖИ експлоатира, поддържа и развива националната железопътна мрежа на територията на Република България, за да осигури ефективност и конкурентност на железопътния транспорт.

Така, както мисията определя настоящият фокус на предприятието, така визията определя неговото желано бъдещо състояние, затова можем да формулираме визията на НКЖИ по следния начин:

Националната железопътна инфраструктура да стане неизменна част от Единната Европейска железопътна система и да осигури на всеки потребител транспортна свързаност и достъпност.

Мисията на НКЖИ ще продължава да остава същата в годините, а визията вероятно ще се промени. Тъй като тази промяна винаги е дългосрочна, за нуждите на времеви период на Бизнес-програмата, а вероятно и в следващите десет години тази мисия и визия ще бъдат постоянни.

1.3. Стратегическа рамка, стратегически цели и задачи

Европейската политика в областта на железопътния транспорт цели създаването на единно железопътно пространство.

1.3.1. Стратегическа рамка

Европейска стратегическа рамка

На 1 март 2017 год. от Европейския съвет е приета „Бяла книга за бъдещето на Европа – размисли и сценарии за ЕС-27 до 2025 г.“ В документа се посочва, че ЕС ще продължава да съсредоточава усилията си върху работните места, растежа и инвестициите, като укрепва единния пазар и увеличава инвестициите в цифровата, транспортната и енергийната инфраструктура.

Като част от дебата относно бъдещето на Европа, започнал с Бялата книга от 1 март 2017 г., Европейската комисия публикува документ за размисъл, озаглавен „Към устойчива Европа до 2030 г.“ Той е израз на твърдия ангажимент от страна на ЕС да постигне резултати по целите на ООН за устойчиво развитие, включително целите на Парижкото споразумение относно изменението на климата.

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. Четвъртият пакет в областта на железопътния транспорт има за цел да завърши изграждането на Единното европейско железопътно пространство и да бъде подобрена неговата оперативна съвместимост. На 14 декември 2016 г., Европейският парламент прие пазарния стълб на 4-ти железопътен пакет.

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 е осигурена възможност за 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.

На 20 януари 2021 г. е приета Резолюция на Европейския парламент относно преразглеждането на насоките за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) (2019/2192(INI)).

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

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

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

✓ *внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS)* – процесът ще доведе до повишаване нивото на безопасност и сигурност в железопътния транспорт. Двете подсистеми на ERTMS са: Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация) (ETCS) и Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации) (GSM-R), която представлява базирана на GSM стандарт радиосистема. Въвеждането на ERTMS ще допринесе за увеличаване на капацитета и по-добро управление на движението по интензивно използваните жп линии и ще намали разходите по малодетелните и регионалните жп линии. 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“.

✓ *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.

Военна мобилност и транспорт

На 28 март 2018 г. е предложен и приет План за действие за военната мобилност в ЕС, който включва и конкретни действия в областта на транспортната инфраструктура: Инфраструктурната политика и инвестициите предлагат възможности за повече полезни взаимодействия между гражданските и военните нужди. В резултат Комисията набелязва частите от трансевропейската транспортна мрежа, които са подходящи за военен транспорт, както и необходимите за целта подобрения на съществуващата инфраструктура (напр. височината или товароносимостта на мостовете. Изготвен е списък с приоритетни проекти.

С Решение № 442 на Министерския съвет от 08.06.2021 г. е приет Национален план за действие за повишаване на военната мобилност, който има за цел повишаване на военната мобилност посредством съгласувани действия на националните институции. Набляга се на възможността за установяване на сътрудничество и координация на усилията между гражданската и военната сфера за подобряване на военната мобилност в няколко основни области – транспортна инфраструктура, нормативни и процедурни въпроси относно граничните и митнически режими, предоставяне на разрешения за трансгранично придвижване и други.

Програмен период 2021-2027 г.

Периодът 2021-2023 г. е с изключително голяма важност за НКЖИ като Бенефициент на средства от ЕСИФ. От една страна, това е времето в което ще приключи програмният период 2014-2020 г., а от друга ще стартира новият 2021-2027 г., като в същото време стартира и изпълнението на новия Механизъм за възстановяване и устойчивост, чиято цел е преодоляване на последиците от разпространението на COVID-19. В този период ще се изпълняват проекти по ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ, както и ще стартира изпълнението на проекти по ПТС 2021-2027, МСЕ-2 и Механизма за възстановяване и

устойчивост. Изградеността вече добър опит и практика от предходния подобен преходен период дават увереност, че и в настоящия етап НКЖИ ще посрещне успешно и тези предизвикателства.

От 2020 г. НКЖИ активно участва в процеса на подготовка и разработване на програмните документи в сферата на транспорта за програмния период 2021-2027 г.

На 24-ти юни 2021 г. е одобрен *Регламент (ЕС) 2021/1060 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 и миграция“; ИУГВ - Инструмент за управление на границите и визите; ФВС - Фонд „Вътрешна сигурност“.

На 24-ти юни 2021 г. е приет и *Регламент (ЕС) 2021/1058 на Европейския парламент и на Съвета относно Европейския фонд за регионално развитие и относно Кохезионния фонд*, с което се определят специфичните цели и обхватът на подпомагането от двата фонда.

На 17 декември 2020 г. Европейският Съвет прие *Регламент 2020/2093 за определяне на многогодишната финансова рамка (МФР) на ЕС за периода 2021—2027 г.* Регламентът предвижда дългосрочен бюджет на ЕС от 1 074,3 млрд. евро за ЕС-27 по цени от 2018 г., което включва интегрирането на Европейския фонд за развитие. Този бюджет, заедно с *инструмента за възстановяване на ЕС Next Generation EU* на стойност 750 млрд. евро, ще позволи на ЕС да предостави безпрецедентно финансиране в размер на 1,8 трилиона евро през следващите години в подкрепа на възстановяването от пандемията от COVID-19 и дългосрочните приоритети на ЕС в различни области на политиката.

Както се посочва в *Европейския зелен пакт* и в *Плана за инвестиции за устойчива Европа*, действията, обхванати от многогодишната финансова рамка за периода 2021-2027 г. следва да бъдат допълнени с *Механизъм за справедлив преход*. Той следва да допринесе за преодоляване на социалните, икономическите и екологичните последици, по-специално за работниците, засегнати в процеса на прехода към неутрален по отношение на климата Съюз до 2050 г., чрез обединяване на разходите от бюджета на Съюза за постигане на целите в областта на климата и социалните цели на регионално равнище и чрез стремеж към високи социални и екологични стандарти.

Европейски зелен пакт

На 14 юли 2021 г. Европейската комисия прие пакет от предложения, за да съобрази политиките на ЕС в областта на климата, енергетиката, земеползването, транспорта и данъчното облагане с поставените цели за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. в сравнение с равнищата от 1990 г.

Постигането на тези намаления на емисиите през следващото десетилетие е от решаващо значение за превръщането на Европа в първия неутрален по отношение на климата континент до 2050 г., а Европейският зелен пакт - в реалност. Комисията представи законодателните инструменти за постигане на целите, договорени в Европейския законодателен акт за климата, и за дълбоко преобразяване на нашата икономика и общество с идеята за справедливо, екологосъобразно и благоденстващо бъдеще. С предложената *Директивата 2021/557 за енергията от възобновяеми източници* се поставя по-висока цел - до 2030 г. 40 % енергията ни да се произвежда от възобновяеми източници.

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*. Принципът на

партньорство е основен елемент при изпълнението на фондовете, основаващ се на подхода на многостепенното управление и гарантиращ участието на регионални, местни, общински и други публични органи, на гражданското общество, на икономически и социални партньори и, където е приложимо, на научноизследователски организации и университети.

На базата на Споразумението за партньорство се разработват 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 периода 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 досегашния програмен период, за изразходване на средствата и автоматичното им освобождаване ще бъде валидно правилото N+2, т.е. допустимостта на разходите ще бъде до 31.12.2029 г. Връщането към това изискване, действало и през програмния период 2007-2013 г. 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 по-малки проекти, разделени на обособени участъци и позиции.

Програма транспортна свързаност 2021-2027 г. (ПТС)

С Решение № 196 на МС от 11 април 2019 година е одобрен индикативен Списък с програми за периода 2021–2027, като НКЖИ е бенефициент по „Програма за транспортна свързаност” с водещо ведомство - Министерството на транспорта и съобщенията.

Приоритетите на ПТС 2021-2027 г. допринасят за реализацията на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортния сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на транспортния сектор. Предвидените инвестиции насърчават употребата на екологосъобразни видове транспорт и алтернативни горива, подобряват качеството на пътната инфраструктура и допринасят за намаляване на вредното въздействие върху околната среда на транспорта. Една от основните задачи, дефинирани в стратегията е навременното завършване на TEN-T мрежата и цифровата трансформация. За изпълнението ѝ ще допринесат предвидените инвестиции по ПТС 2021-2027 г. за развитие на TEN-T мрежата на територията на страната и за внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи във видовете транспорт.

Програмата ще допринесе и за постигане на стратегическите цели на националната транспортна политика, дефинирани в „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, а именно „Повишаване на ефективността и конкурентноспособността на транспортния сектор“, „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност“ и „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“.

В ПТС 2021-2027 г. са идентифицирани следните 5 Приоритета:

Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“;

Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“;

Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността“;

Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“;

Приоритет „Техническа помощ“.

В рамките на тези Приоритети се предвижда по Програмата да бъдат финансирани инвестиционни проекти за:

- завършване на модернизацията на жп отсечката Елин Пелин-Костенец;
- завършване на модернизацията на жп отсечката Волуяк-Драгоман;
- модернизация на жп отсечките София-Перник и Перник-Радомир;
- изграждане на жп връзка между България и Р. Северна Македония;
- доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел;
- внедряване на ERTMS, ниво 1 по линии, извън горепосочените.

Предвидените инвестиции по Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“ ще допринесат за привличането на пътнически и товарен трафик към железопътния транспорт чрез подобряване качеството на железопътната инфраструктура. Развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа е от съществено значение за постигане на стратегическите цели на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС, националната транспортна политика и за изпълнението на препоръките на Европейския семестър. С предвидените инвестиции ще се подобри транспортната свързаност и достъпност при ограничаване на отрицателните ефекти върху околната среда и климата, което ще спомогне за повишаване на ефективността на транспортния сектор и за насърчаване на икономическото развитие.

Инвестициите по Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността“, предвидени за развитие и разширение на вътрешно водни и морски пристанища с национално значение за извършване на мултимодални операции, модернизация и развитие на терминали и пристанищни съоръжения за комбиниран транспорт, строителство на железопътни връзки към летище Бургас и летище Пловдив, както и тези за развитие на железопътните възли Горна Оряховица, Русе и Варна, ще допринесат за реализацията на Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“ със специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“. Изграждането на връзки между пътническите железопътни гари и летищата на Бургас и Пловдив, както и развитието на железопътните възли в Горна Оряховица, Русе и Варна ще улесни пътниците при ползване на комбиниран транспорт, ще съкрати значително времето за придвижване между гарите и летищата и ще създаде условия за увеличаване на пътникопотока и за подобряване на условията и комфорта при пътуване. Ще бъде повишена степента на използване на обществения транспорт. Това ще доведе до намаляване на задръстванията, нивата на шум и замърсяване, както и на пътно-транспортните произшествия. Реализацията ще има положителен ефект върху околната среда и климата, който се изразява основно в намаляване на вредните емисии при редуциране употребата на автомобилния транспорт в тези градове. Така ще бъдат създадени възможности за постигане и на устойчива мултимодална градска мобилност. В рамките на този Приоритет се предвижда също така и строителство и реконструкция на гарови комплекси, които ще допринесат за подобряване на интермодалността. Ключови гари по жп линии София – Перник - Радомир и София – сръбска граница също ще бъдат модернизирани като е предвидено и строителство на нови гари.

По Приоритет 3 и Приоритет 4 на ПТС са предвидени и проекти за внедряване на ERTMS/ETCS и SCADA, извън обхвата на планираните проекти за жп инфраструктура по Приоритет 1. Такива са предвидени за жп линии София – Мездра - Горна Оряховица – Каспичан - Синдел, Радомир - Кулата, Елин Пелин - Септември и модернизация и

въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридор ОИС и основната мрежа Видин - Мездра. Тяхното изпълнение ще подобри сигурността и безопасността.

Посредством Приоритет 4 „Иновации в транспорта, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ ще се осигури развитието на интелигентни транспортни системи и внедряването на иновативни решения за стабилна, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T, в съответствие с целите на националната транспортна политика, Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС и препоръките на Европейския семестър.

С постепенното завършване на Трансевропейската транспортна мрежа се очаква по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни. Реализацията на проектите ще допринесе за постигането на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“.

Механизъм за свързване на Европа-2

Като част от Многогодишната финансова рамка за програмния период 2021-2027, на 07.07.2021 г. е одобрен *Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския Парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа* и за отмяна на Регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014. В приложение III на регламента са посочени транспортните коридори и предварително набелязани участъци на основната мрежа, като за територията на Република България е включена предложената промяна в трасето на коридор ОИС, чрез добавяне на жп участъците София – граници със Сърбия/Северна Македония.

Общите цели на МСЕ-2 са да се изграждат, развиват, модернизират и завършат трансевропейските мрежи в транспортния, енергийния и цифровия сектор. Специфичните цели в транспортния сектор са: да допринесат за разработването на проекти от общ интерес, свързани с ефикасни, взаимосвързани и мултимодални мрежи и инфраструктура за интелигентна, оперативно съвместима, устойчива, приобщаваща, достъпна, безопасна и сигурна мобилност в съответствие с целите на Регламент (ЕС) № 1315/2013 относно насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа.

Финансовият пакет за изпълнението на МСЕ в периода от 1 януари 2021 г. до 31 декември 2027 г. е в размер на 33,710 милиарда евро по текущи цени, от които 25,807 милиарда евро за транспортния сектор в т.ч. 11,286 милиарда евро, прехвърлени от Кохезионния фонд, за да бъдат изразходвани в съответствие с Регламента в държави членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд.

Промяната позволява координираното изграждане на трансграничните връзки и подобряване на съобщенията с държавите от Западните Балкани и задълбочаване на интеграцията на транспортните системи в рамките на Трансевропейска транспортна мрежа.

На 16.09.2021 г. на интернет сайта на CINEA е публикувана първата покана за набиране на проектни предложения по Механизъм за свързване на Европа (МСЕ-2), сектор „Транспорт“ 2021 г. Предвидени са 7 милиарда евро за проекти, насочени към изграждане, модернизирани и подобряване на европейската транспортна инфраструктура. Крайният срок за представяне на проектни предложения е 19 януари 2022 г.

Национален план за възстановяване и устойчивост

Механизмът за възстановяване и устойчивост е нов инструмент, създаден по предложение на Европейската комисия и целящ устойчиво, съгласувано и справедливо възстановяване на държавите-членки на ЕС от кризата, породена от пандемията от

COVID-19. В тази връзка, България е в процедура по договаряне и одобрение от ЕК на Национален план за възстановяване и устойчивост (НПВУ).

Основната цел на Плана за възстановяване и устойчивост е да способства икономическото и социално възстановяване от кризата, породена от COVID-19 пандемията. В преследването на тази цел са идентифицирани набор от мерки и реформи, които да имат съществен принос към възстановяването на потенциала за растеж на икономиката и да го развият, като осигурят устойчивост на негативни външни въздействия. Това ще позволи в дългосрочен план постигането на стратегическата цел за конвергенция на икономиката и доходите до средноевропейските. Същевременно, Планът полага основите за зелена и цифрова трансформация на икономиката в контекста на амбициозните цели на Зелената сделка.

НПВУ на България е структуриран в четири стълба:

- ✓ Иновативна България – целящ повишаването на конкурентоспособността на икономиката и трансформирането ѝ в икономика, базирана на знанието и интелигентния растеж чрез мерки в сферата на образованието, цифровите умения, науката, иновациите, технологиите и взаимовръзките между тях – 26,9% от ресурсите по Плана.
- ✓ Зелена България – с фокус върху устойчивото управление на природните ресурси, позволяващо задоволяване на текущите нужди на икономиката и обществото, при запазване на екологичната устойчивост, така че тези потребности да могат да продължат да бъдат удовлетворявани и в дългосрочен план – 38,1% от ресурсите по Плана.
- ✓ Свързана България – акцентиращ върху повишаването на конкурентоспособността и устойчивото развитие на районите на страната, каквито са подобряването на транспортната и цифрова свързаност, както и насърчаването на местното развитие, стъпвайки на специфичния местен потенциал – 17,4 % от ресурсите по Плана.
- ✓ Справедлива България – с фокус върху хората в неравностойно положение за постигане на по-включващ и по-устойчив растеж и споделян просперитет за всички, както и с акцент върху изграждането на ефективни и отговорни публични институции, чувствителни към нуждите на бизнеса и потребностите на гражданите – 17,7% от ресурсите по Плана.

НКЖИ участва в стълб 3 – Свързана България на НПВУ с 2 големи инвестиционни проекта на обща индикативна стойност около 256 млн. лв., които допринасят за изпълнението на всяка една от заложените цели. Очаква се одобрение от ЕК на окончателната версия на документа, както и на окончателния обхват на проектите на НКЖИ.

1.3.2. Стратегически цели

В контекста на Европейските и национални политики за развитие на железопътния транспорт и заложените в тях принципи и основни приоритети са определени следните общи стратегически цели, които Управителя на инфраструктурата се стреми да постигне:

- ✓ постигане на конкурентни и по-високи проектни скорости по съществуващата железопътна мрежа и 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 НКЖИ, чрез осигуряване на адекватна поддръжка в съответствие със състоянието на активите;
- ✓ оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура;
- ✓ въвеждане на енергоефективни технологии и използване на възобновяеми енергийни източници;

- ✓ намаляване на загубите от инциденти, чрез намаляване на техния брой по причина на управителя на железопътната инфраструктура и намаляване на времето за отстраняване на последиците;
- ✓ развитие на железопътната инфраструктура и обновяване на железопътните линии, разположени по международни железопътни коридори;
- ✓ 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, непрекъснатост и екологичност на предоставяните услуги;
- ✓ 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;
- ✓ създаване на конкурентни условия за 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.

1.3.3. Технологични и технически планове, задачи за постигането на стратегическите цели

Изоставането на железопътния транспорт в Република България в технологично и техническо отношение, спрямо голяма част от Европейските държави, води до трудности при сравняване на основните му характеристики, тенденции за развитие и определяне на пазарната транспортна политика в страната с другите държави членки на ЕС. Съществуващото ниво на технологиите и техническа съоръженост в НКЖИ не дава възможност за амбициозни промени в средносрочен план.

В по-дългосрочен план НКЖИ ще се стреми:

- ✓ да бъде ефективна в поддържането и експлоатацията на мрежата, чрез планови ремонти и текуща поддръжка на железния път извършвани с нови машини и технологии и осигуряване на интелигентни транспортни системи за управление движението на влаковете;
- ✓ да постигне високо ниво на безопасност, чрез модернизация на осигурителните системи, ремонт на железния път и др.;
- ✓ да възстанови проектните параметри на мрежата, чрез подновяване на железния път.

В изпълнение на технологичните и техническите си планове, се предвижда развитието и обновяването на железопътните линии с национално значение, изпълнявайки следните основни задачи:

- ✓ модернизация на железния път, осигурителната техника и енергосъоръженията по част от железопътната мрежа чрез проекти: София – Пловдив: жп участъци София - Елин Пелин, Елин Пелин – Костенец, Костенец – Септември; София – Перник – Радомир – Гюешево - граница с Република Македония: жп участъци София - Перник, Перник - Радомир, Радомир - Гюешево; София – Драгоман, Драгоман - граница с Република Сърбия; Карнобат – Синдел, Видин – София: жп участък Видин-Срацимир; Срацимир - Медковец, Мездра - Медковец, Михайлово – Димитровград, Русе-Стара Загора;

- ✓ модернизация за тягови подстанции и секционни постове по протежение на основната и широкообхватната TEN-T мрежа, с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA;
- ✓ изпълнение на Националния план за внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS), според осигуреното финансиране;
- ✓ изграждане на ERTMS по жп линии Радомир – Кулата и ниво 2 по Русе – Каспичан;
- ✓ изграждане на системи за трансгранична комуникация на гранични гари;
- ✓ модернизация на ключови гари и реконструкция на гарови комплекси: Подуяне, Искър, Казичане, Карнобат, Стара Загора, Нова Загора;
- ✓ проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР);
- ✓ 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 осигурителни системи и прелезни устройства”;
- ✓ модернизация и реконструкция на тягови подстанции;
- ✓ удвояване и електрификация на жп линия Карнобат – Синдел;
- ✓ възстановяване на проектните параметри чрез проекти: София-Карлово-Зимница, Русе-Варна и др;
- ✓ привеждане на сградния фонд в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии, в съответствие с изискванията за противопожарна безопасност и енергийна ефективност;
- ✓ постоянен контрол върху техническото състояние на железния път и съоръженията и планиране на ремонтите;
- ✓ за второстепенните линии ще се осигурява планова поддръжка, за да се поддържа постигнатото ниво на безопасност;
- ✓ за подобряване на условията за ползване на железопътния транспорт в Република България, една от основните задачи на НКЖИ, произтичащи от необходимостта за осигуряване на равни възможности за хората с увреждания е изпълнение на техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с лицата с намалена подвижност (ЛНП) на трансевропейската конвенционална железопътна система.

1.3.4. Пазарни цели

Пазарните цели пред НКЖИ са:

- ✓ създаване на условия за привличане на нови клиенти – оператори, които да използват подобреното качество на железопътната мрежа, постигнато чрез модернизацията на участъци от железния път, управление на движението на влаковете, чрез съвременни системи за контрол и управление и повишаване средните скорости за движение по железопътната мрежа, както за пътническите, така и за товарните влакове, предоставяни на конкурентни цени;
- ✓ предоставяне на нови услуги, за увеличение на приходите от допълнителни и спомагателни услуги и/или предоставяне на съществуващите услуги на нови клиенти;
- ✓ оптимизиране на разходите и приходите от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт;
- ✓ повишаване на качеството и ефективността на железопътната инфраструктура, чрез ремонт на железопътните линии за възстановяване на проектните скорости и

изграждане/модернизиране на трасета, позволяващи високи скорости и намалено времепътуване;

- ✓ повишаване точността на движение на товарни и пътнически влакове;
- ✓ изграждане на железопътни връзки с нови обекти/индустриални клонове, генериращи товари и/или пътници;
- ✓ модернизиране на приемните здания и площите около тях в гари по определени приоритети (гранични гари, интересити гари, централни гари в големи градове и др.) за привличане на повече пътници към железопътния транспорт и осигуряване на достъп на лицата с намалена подвижност;
- ✓ изготвяне на предложения за отдаване на концесия на малолетелни железопътни линии и на приемните здания на основните железопътни гари, за намаляване на разходите;
- ✓ закриване на нерентабилни линии/участъци, които могат да бъдат по-ефективно обслужвани от други видове транспорт, за намаляване на публичните разходи за транспорт на ниво държава;
- ✓ изграждане на интермодални терминали и товарни селища или участие в изграждането на такива, с цел увеличение на приходите от такси и допълнителни дейности;
- ✓ сътрудничество с управителите на инфраструктура на европейско равнище за да се увеличат ефектите от дейността по управление на железопътната инфраструктура на база „добри практики“.

1.3.5. Финансови цели и задачи

Предназначението на Управителят на железопътната инфраструктура е да гарантира изпълнение на политиките на правителството за конкурентен железопътен транспорт с цел прехвърляне на товари и пътници към „зелени“ видове транспорт.

Управителят събира от железопътните превозвачи, за достъп и използване на железопътната инфраструктура *инфраструктурни такси*, чийто размер се образува по метод на преките разходи, като нормативно се регулират от държавата и не покриват общите разходи за дейността на НКЖИ. За покриване на общите разходи на УИ се сключва договор между държавата и НКЖИ.

От 29.12.2020 г. е в сила нов петгодишен Договор между Република България и НКЖИ. Целта на този договор е осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране от държавата на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, включително при създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително-мобилизационни мероприятия на страната, както и за дейностите, свързани с кризисни ситуации (природни бедствия, терористични действия и военни конфликти).

С транспонирането на Директива 2012/34/ЕС в последните години се промениха някои важни аспекти във финансовата политика на НКЖИ и регулаторната рамка, а именно:

- В съответствие с член 31, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС използването на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия е елемент от пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения. С ПМС № 283 от 14.11.2019 г. е изменена и допълнена Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси. В Методиката са дефинирани два компонента на таксата (такса за достъп и използване): 1.) такса за преминаване по железопътната инфраструктура и 2.) такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.

➤ Таксата за достъп и използване се формира на база на разходите на НКЖИ и съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 година относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга.

В последните 5 години размерът на инфраструктурните такси за преминаване по железопътната инфраструктура, в резултат на регулацията и прилагането на метода на преките разходи е намалял, като общият спад на приходите е с около 10% спрямо 2016 г. Въпреки ръста на приходите от други услуги, техният малък относителен дял в общите приходи не може да компенсира спада, който се дължи на намаляване размера на инфраструктурните такси за преминаване по железопътната инфраструктура и на извършената работа, по специално за пътнически превози.

➤ Възможността за определяне цената на допълнителни и спомагателни услуги, предлагани от Управителя на инфраструктура на база пълни разходи за тяхното предоставяне и разумна по размер печалба.

Съгласно последния доклад на Платформата за управители на железопътната инфраструктура (PRIME) към ГД Мобилност и транспорт на ЕК¹ Управителите на железопътна инфраструктура покриват между 10% до 25% от общите си разходи, благодарение на предоставянето на тези видове услуги. В Доклада изрично е подчертано, че Република България е една от деветте държави в ЕС, която не е въвела такси за достъп до гарите, което формира средно 11% от приходите на Управителите на железопътна инфраструктура, средно за Европа.

➤ Управителят на железопътната инфраструктура трябва да има балансирано салдо, на база ефективно разходване на средствата и достатъчно подпомагане от Държавата.

Приходите от „разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт“ от 01.01.2016 г. е нормативно определена от Комисията за енергийно и водно регулиране.

На бази тези основни тенденции във финансовата политика и резултати от последните години, НКЖИ си е поставила следните финансови цели:

- ✓ намаляване на загубата от дейността чрез балансиране на салдото на Управителя на инфраструктурата, в съответствие с чл. 3, ал. 6 от Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура (Наредба №41);
- ✓ намаляване периода за събиране на вземанията от клиенти и техния размер;
- ✓ намаляване на текущите вземания от клиенти и доставчици;
- ✓ намаляване на текущите задължения към доставчици, клиенти и персонал;
- ✓ увеличаване на производителността на труда;
- ✓ усъвършенстване планирането на финансовите средства, прозрачност и по-добро финансово управление, чрез въвеждане на системи за управление и контрол на дейността;
- ✓ ръст на другите приходи от дейността, вкл. изваждане на неоперативни дълготрайни материални активи (ДМА) – публична собственост от баланса на НКЖИ.

¹ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/6th_rmms_report.pdf

2. Състояние на предприятието

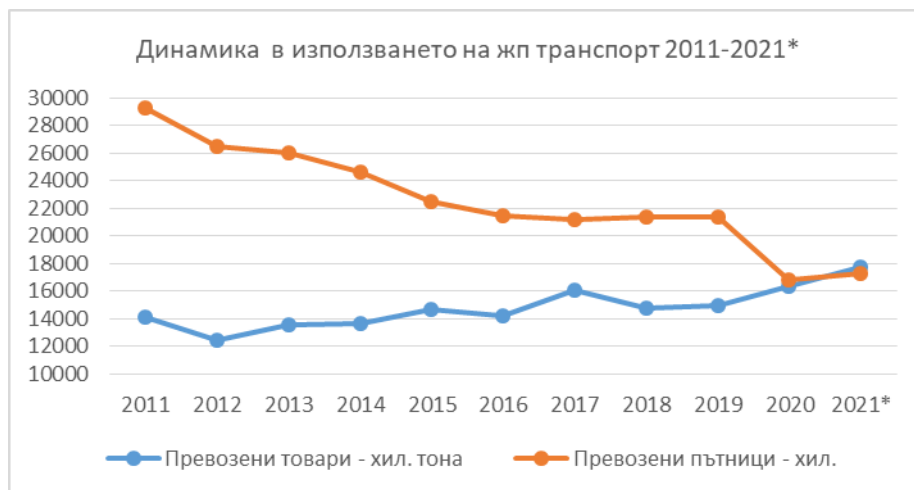
2.1. Общо състояние

От 1 януари 2002 г. железопътната инфраструктура се стопанисва и управлява от НКЖИ, в условията на непрекъснат дефицит от финансов ресурс за експлоатация и поддържане, което не позволява планиране на развитие и/или модернизация, извън ресурса осигурен от Европейски фондове и програми и съответното им национално съ-финансиране. Това води до изоставане в качеството на железопътната инфраструктура на участъците с национално значение. В последния доклад на ЕК за България от 2020 г., в сектор Транспорт, причините за несигурност в устойчивостта на железопътния транспорт бяха определени като ясно изразено сегментиране между модернизирани и немодернизирани участъци, както и недостатъчни усилия за разработването на железопътна мрежа, свързваща стратегически точки, като същевременно се развива и мрежа от мултимодални платформи за транзитни цели и за целите на вътрешния транспорт.

На графиката по-долу може да се проследи каква е динамиката в използването на железопътния транспорт в периода 2011–2021 г. като ясно личи тенденцията за постепенен спад на превозените товари и пътници за периода, който в последните няколко години се стабилизира като размери, с изключение на данните за 2020 г., при която има спад и в двата вида превози, дължащ се на кризата от COVID-19. Видно от графиката - пътническите услуги намаляват с 4,4% средногодишно за последните 10 години, а при товарните има ясно изразен ръст с 3,6%.

Общото намаление на извършената работа се дължи основно на изпреварващия тренд на намаляване на пътническите превози, в сравнение със слабия ръст на товарните превози.

Графика 1- Динамика в използването на железопътния транспорт 2011-2021 г.

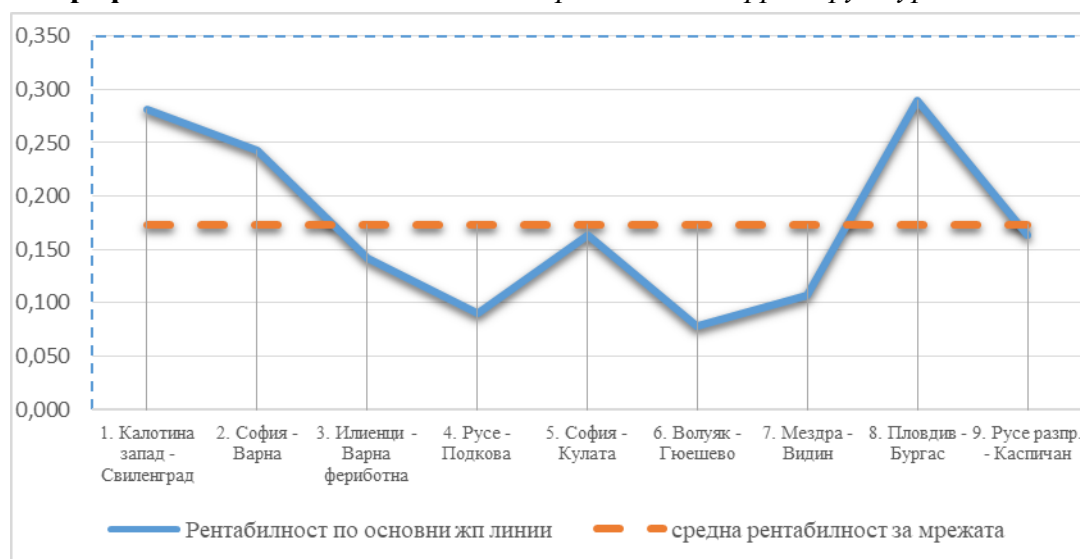


*Прогнозите за 2021 г. са на база предварителни данни за третото тримесечие на 2021 г.² от НСИ

Тази небалансирана тенденция показва, че приходите от инфраструктурни такси за достъп и използване намаляват, поради намаляване обема на извършените услуги и единичната стойност на инфраструктурните такси (ИТ). Същевременно разходите за същия период растат, макар и със значително по-бавни темпове. Управителя на железопътната инфраструктура за Република България покрива с приходи от ИТ около 20% от разходите си за текущо поддържане. Видно от следващата графика само няколко линии имат над средната рентабилност.

² https://www.nsi.bg/sites/default/files/files/pressreleases/Transport2021q1_842IMUQ.pdf

Графика 2- Рентабилност на база приходи от инфраструктурни такси

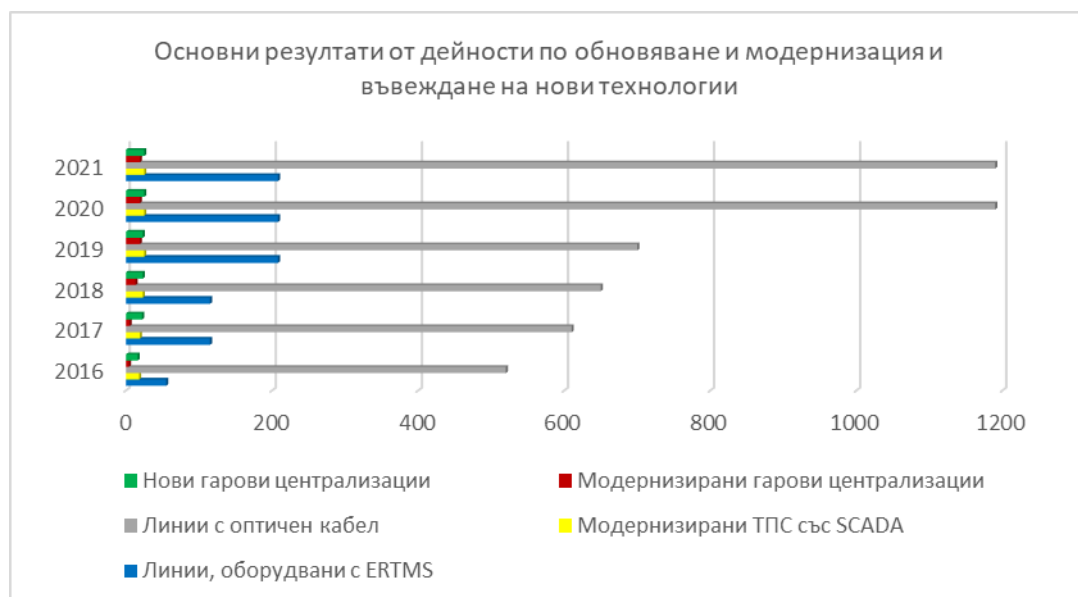


Очевидна е зависимостта от извършената работа и съответно приходите от такси за достъп и използване за повишаване рентабилността на УИ. Затова колкото повече товари и пътници се прехвърлят на железопътен транспорт, в резултат на целенасочена държавна политика, толкова повече се повишава рентабилността на НКЖИ.

Провежданата политика от ЕС е за въвеждане на единна железопътна транспортна мрежа на територията на целия ЕС, за да се гарантира свободно преминаване на хора и товари от всяка точка. Тези завишени изисквания за постигане на определени параметри за унифициране на единното европейско транспортно пространство, изискват значителен финансов ресурс и не са балансирани с възможностите на Държавния бюджет на някои от страните членки на ЕС.

За тази цел ЕС финансира приоритетно голяма част от необходимите инвестиции, но съсредоточавайки се върху направленията, които носят най-висока добавена стойност за гражданите на ЕС. Със средства от ЕС се финансират обекти за модернизация, като част от задълженията на Република България е да осигури необходимия ресурс - материален, финансов и човешки за тяхната поддръжане и експлоатация. В края на 2019 г. управляваните активи от НКЖИ се увеличиха с около 2 млрд. лв., разходвани за модернизация и рехабилитация на определени участъци. Новите системи и съоръжения построени по тези проекти изискват завишение на ресурсите за тяхното поддръжане, още повече, че са разположени на бизнес-ориентирани направления, през които минава по-голямата част от железопътния трафик в страната. Недостигът на средства за поддръжане води до влошаване състоянието на железния път и съоръженията по останалата част от железопътната мрежа, което от своя страна увеличава разходите за аварийни ремонти, разходи за инциденти, загуба на товари и пътници и респективно ръст на необходимите субсидии за компенсиране на разликата между общите разходи и приходите от инфраструктурни такси. Въпреки тези затруднения през последните години са постигнати значителни резултати при внедряването и използването на нови технологии и модернизация на осигурителни системи и тягови подстанции (ТПС), което е видно от следващата графика:

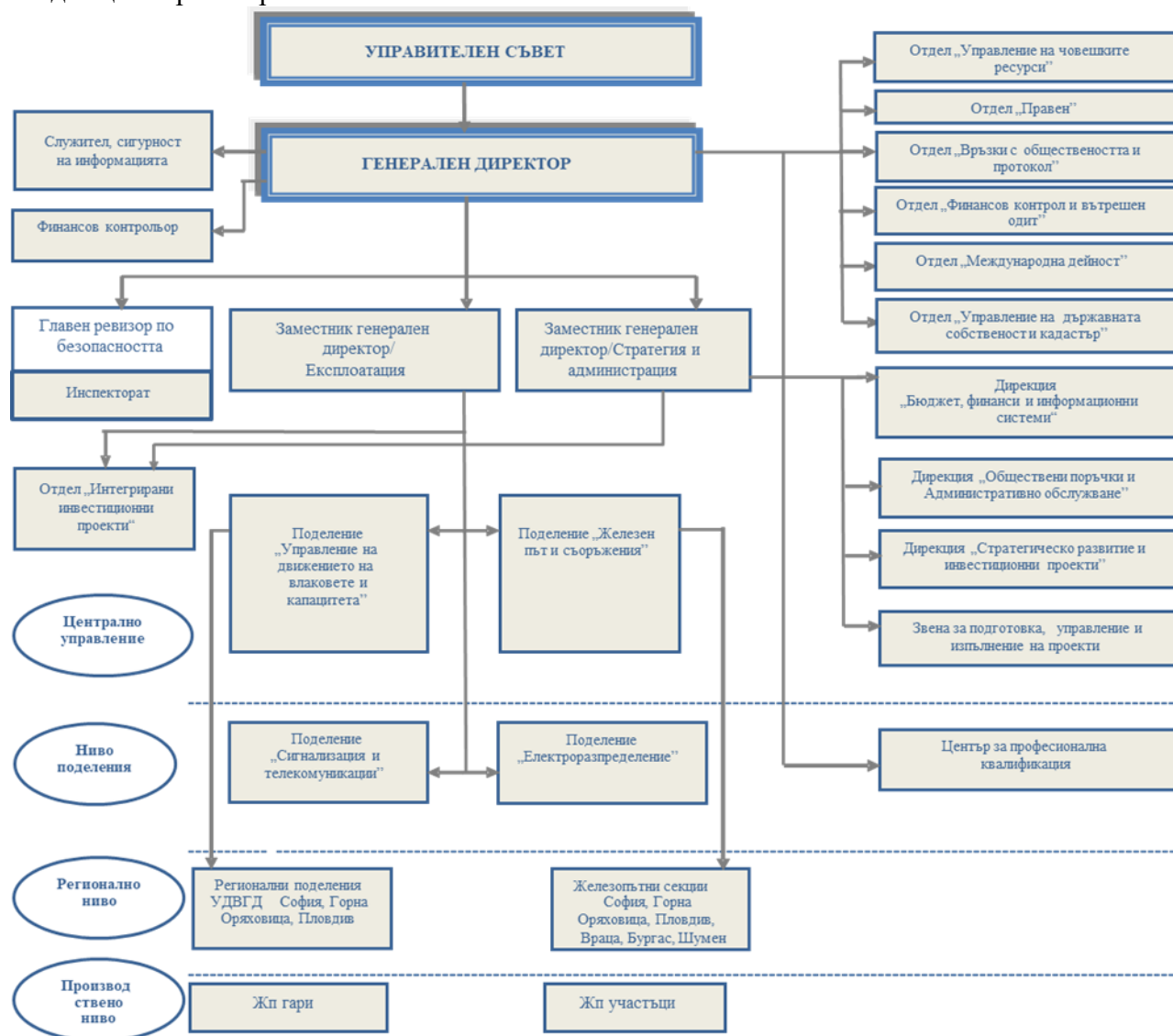
Графика 3- *Постигнати основни резултати за въвеждане на нови технологии*



Забележка: Данните са с натрупване

2.2. Организация и управление

Организационно-управленска структура на НКЖИ към 31.12.2021 г. е представена в следващата оргниграма:



Характерно за тази структура е йерархичността и няколко нива на управление: регионално, подразделения и Централно управление.

НКЖИ има следната структура на административно-стопански териториално обособени звена: Управление на движение на влаковете и гаровата дейност (УДВГД) – 3 звена в София, Горна Оряховица и Пловдив; Железопътни секции (ЖПС) – 6 звена в София, Враца, Горна Оряховица, Пловдив, Шумен и Бургас; Подделение „Електроразпределение“ (ЕРП); Подделение „Сигнализация и телекомуникации“ (СиТ); Център за професионална квалификация (ЦПК).

Основното в дейността на НКЖИ е експлоатацията и поддръжката на железопътната инфраструктура, но инвестиционната дейност заема все по-голям дял във финансовото управление и в заетия пряко и непряко персонал на компанията. Това важи особено за високо квалифицирания персонал, тъй като зетите с планиране, подготовка, изпълнение, управление и контрол на инвестиционните проекти са почти изцяло хора с висше образование.

Органите на управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, съгласно Закона за железопътния транспорт са Министърът на транспорта и съобщения, Управителен съвет и Генерален директор.

Управителният съвет управлява, чрез приемане на програмни и стратегически документи, годишните счетоводни отчети, както и назначенията на заместник генералните директори и Главния ревизор по безопасността, но съгласно разпоредбите на ЗЖТ, предприятието изцяло се ръководи от Генералния директор и избрания от него екип за управление.

Генералния директор организира, ръководи и контролира цялостната дейност на НКЖИ, като сключва договори за извършване на предоставяните от и за предприятието услуги, назначава и уволнява работниците и служителите в НКЖИ, представлява предприятието пред съдилищата, пред държавните органи и пред трети лица в страната и в чужбина.

През 2021 г. са извършени структурни и организационни промени в поделение „Електроразпределение“ и ЖП Секция София - преструктуриране на подрайони, райони, жп участъци и др. звена.

През 2022 г. се предвижда реформа, която ще касае регионалните структури и оптимизиране на дейността в Централно управление.

Главният предопределящ фактор за изпълнение на задълженията на НКЖИ като Управител на железопътната инфраструктура е човешкият потенциал от специалисти, които работят в тежки и екстремни условия и носят отговорност, чрез действията или бездействията си за човешки животи.

Управлението на човешките ресурси в НКЖИ се осъществява от отдел „Управление на човешките ресурси“, на пряко подчинение на Генералния директор, предвид важноста на политиката в тази област.

Към 30.11.2021 г. списъчният брой на персонала е 10 802, като към тази дата повече хора са напуснали, отколкото са пожелали назначение в компанията. Броят на заетия персонал по списъчен състав към края на годините за последните 5 години е намалял с 5,4% спрямо 31.12.2016 г. От служителите 28,2% са хора с висше образование - инженери, икономисти, юристи и др., което е добре балансирана квалификационна структура за предприятието. За същия период възрастовата структура се е променила и преобладаващата възраст е над 50 г. (43% от общата численост), при средна възраст на служителите в компанията 49,8 г.

С най-висок процент на незаемост са подразделения СиТ и ЕРП. Причините за тези тревожни данни са свързани с непрекъснатия режим на работа, тежкото и отговорно естество на работата, която изисква специфична правоспособност и квалификация.

Политиката за доходите се разработва съобразно актуализираната средносрочна бюджетна прогноза и в зависимост от постигнатите договорености в КТД.

Средната брутна работна заплата в НКЖИ (към 30.09.2021 г. – 1281,05 лв.) изостава с близо 17% от средната за страната по данни на НСИ³ за третото тримесечие на 2021 г. (1543 лв.). Това прави компанията неатрактивна за млади специалисти и работници с подходяща квалификация. Проблемът с липсата на квалифициран персонал ще се задълбочава, особено за поддържането на новоизградените активи, които са с въведени SCADA и нови осигурителни системи и изискват персонал със специфични познания и квалификация, както и диспечери, които да работят с тях.

Очевидно балансът между възможности и необходиминости трябва да бъде намерен при изпълнението на визията за устойчива железопътна инфраструктура, интегрирана в Европейската железопътна мрежа.

³ <https://www.nsi.bg/bg/content/3928/национално-ниво>

Предприети са действия за повишаване на мотивацията чрез повишаване доходите на персонала, допълнителни възнаграждения и социални придобивки, използване на механизмите за преразпределение на наличната численост.

Продължава провеждането на последователна *политика по вътрешна преквалификация и обучение* на персонала с цел минимизиране на недостига от квалифициран и експлоатационен персонал, както и преодоляване на количествения и качествен дефицит на персонала.

Съгласно утвърдената Програма за провеждане на курсове за професионално обучение в Центъра за професионална квалификация се обучават работниците и служителите за нуждите на компанията, както следва:

- за придобиване на квалификация по част от професията;
- за придобиване на професионална квалификация и правоспособност;
- за придобиване на правоспособност;
- за разширяване и актуализиране на професионалната квалификация;
- краткосрочно периодично обучение на работното място по силата на нормативни документи и др.

Като част от мерките за насърчаване на заетостта и преодоляване на кадровия дефицит предприятието е разписало договори за сътрудничество за 2021 г. със следните учебни институции:

- висши учебни заведения: ВТУ „Тодор Каблешков”; Минногеоложки университет „Св. Иван Рилски”; УАСГ; ВСУ „Любен Каравелов”; УНСС; Бургаски свободен университет; НВУ „Васил Левски” - Велико Търново;
- професионални гимназии: ПГ по подемна строителна и транспортна техника - гр. София; ПГ по железопътен транспорт в страната „Христо Смирненски” - гр. Карлово; ПГ ЖПТ „Никола Йонков Вапцаров” - гр. Г. Оряховица; ПГ по телекомуникации - гр. София.

Сключени са Споразумения за партньорство с Професионални гимназии по жп транспорт „Христо Смирненски“ и „Никола Йонков Вапцаров“ във връзка с организирането и реализирането на обучение чрез работа (дуална система на обучение).

На база заявки за обучение всяка година се изготвя годишна Програма за професионалното обучение на персонала. Приоритетно е обучението за придобиване на професионална квалификация и правоспособност за ключовите експлоатационни длъжности, за които предприятието изпитва сериозен недостиг, както и задължителните периодични обучения по силата на нормативни документи.

С цел презентиране на компанията като работодател, НКЖИ всяка година участва в организираните „Национални дни на кариерата“ и организира и провежда „Ден на ДП НКЖИ“ във висши учебни заведения.

Предприети са действия по приоритизиране на планираните обучения за годината, както и целесъобразно, икономично планиране/разходване на отпуснати за обучения средства и използване възможности за осигуряване на вътрешни кадри от системата вместо външни лектори.

2.3. Финансово икономическо състояние

Специфичната дейност на Управителите на железопътната инфраструктура и регулационния режим на приходите от нея, поставят НКЖИ в различна ситуация на фона на останалите държавни предприятия.

НКЖИ е единственото предприятие, което има отделен договор с държавата, където участва, като равнопоставена страна по този договор, а не като изпълнител на

обществена услуга. Това изискване за взаимоотношенията между Държавата и Управителите на инфраструктура е разписано в Директива 2012/34/ЕС и транспонирано в ЗЖТ и Наредба №41.

Именно на регулаторния режим, който силно ограничава размера на инфраструктурните такси в името на конкурентоспособността на железопътния транспорт, се налага Държавата да подпомага дейността на НКЖИ. За разлика от други държавни предприятия, печалбата не е основната цел на НКЖИ и като цяло на Управителя на железопътната инфраструктура. Доказателство за това са основните показатели, чрез които се определя тяхното финансово състояние в ЕС, но за разлика от чисто търговските дружества за тяхната ефективност не се съди само по тяхното намаление/увеличение. Такива показатели са:

- размер на приходите от ИТ на км от мрежата;
- размер на приходите от други услуги на км от мрежата;
- оперативни разходи (ОРЕХ) на км от мрежата;
- капиталови разходи (САРЕХ) на км от мрежата.

От 26.10.2021 г. е в сила нова Методика за отчитане на показателите по чл. 6, ал. 1, от т. 1 до т. 6 към договора между Държавата и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и определяне на стимулите/санкциите на Управителя на железопътната инфраструктура.

Тези специфични показатели ще бъдат планирани в т. 4 на настоящата Бизнес програма, а стойностите им към базовата 2021 г. са следните:

Таблица 1- Специфични Финансови показатели за базовата година

Финансови показатели	Мярка	2021
Приходи от ИТ на 1 км	лв/км	10 382
Приходи от други услуги на 1 км	лв/км	8 549
Оперативни разходи на км	лв/км	51 154
Капиталови разходи на км	лв/км	159 515

Общите показатели за финансово състояние на предприятието са базирани на коригираната прогноза в четвърто тримесечие на 2021 г. и са показани в следващата таблица:

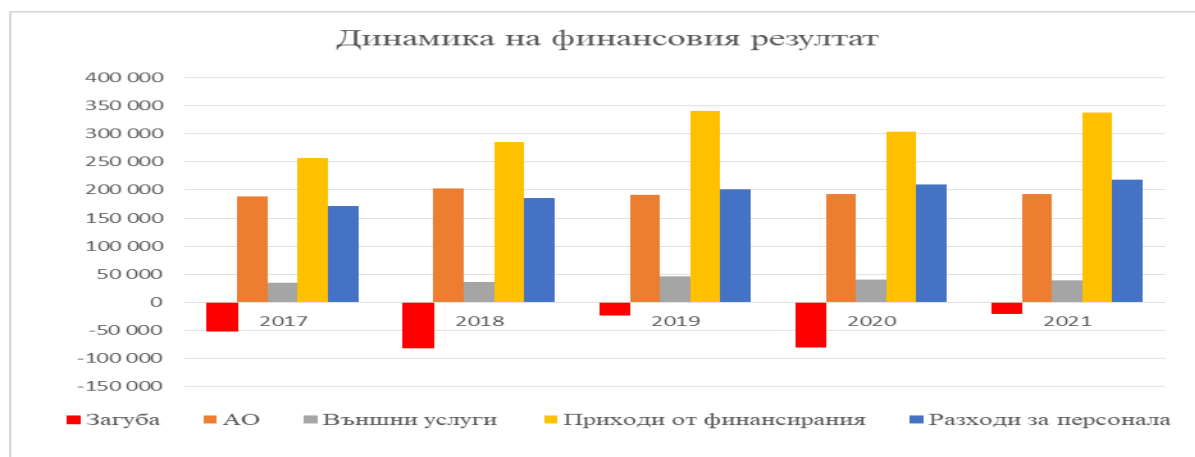
Таблица 2- Общи Финансови показатели за базовата година

Финансови показатели	Мярка	2021
ДМА	хил.лв.	4 262 867
Приходи от оперативна дейност (без ПФ), в т.ч.:	хил.лв.	160 328
Приходи от ИТ за достъп и използване	хил.лв.	67 027
Приходи от други услуги	хил.лв.	55 194
Оперативни разходи за дейността (без АО)	хил.лв.	330 248
Капиталови разходи	хил.лв.	1 029 829
Рентабилност	%	37%
Задължения към доставчици и персонал	хил.лв.	25 844
Вземания от клиенти	хил.лв.	93 928
Печалба/загуба от дейността	хил.лв.	-19 988

Показателите за общото финансово състояние на предприятието показват, че в годините, когато се приключват големи инфраструктурни проекти и се осчетоводяват значителни по стойност активи, загубата на дружеството се увеличава, което се дължи на завишения размер на амортизационните отчисления, намаления размер на финансиранятия, ръста на

средствата за персонал и новите разходи за експлоатация и поддръжка, свързани основно с външни услуги. Динамиката на финансовия резултат се вижда от следващата графика:

Графика 4- Динамика на финансовия резултат и основните фактори, влияещи върху неговата стойност



Средствата за персонал се увеличават на основание КТД и политиката за достигане на средната работна заплата за страната, с цел привличане на специалисти и покриване недостига на персонал в областта на осигурителните системи, телекомуникациите и енергетиката.

Ръста на разходите за външни услуги с 16% за последните пет години се обяснява с необходимостта от външна поддръжка на новите въведени системи и техния софтуер.

Приходите от дейността на НКЖИ нямат ясно изразена тенденция, което се обяснява с многофакторното влияние върху приходите от инфраструктурни такси за преминаване по железен път и за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия. Цената за услугата „разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт“ е регулируема по Закона за енергетиката и е нормативно определена от Комисията за енергийно и водно регулиране, а инфраструктурните такси за достъп и използване покрива само преките разходи, възникнали вследствие движението на влаковете, съгласно изискванията на Европейската комисия. Това директно води до отражение на техният размер при намаляване обема на превозите.

Графика 5- Динамика на приходите от дейността



Структурата на капитала на НКЖИ показва, че е сравнително постоянна, а записания капитал на дружеството е под 10% от общата му стойност:

Графика 6- Структура на капитала на НКЖИ



Ръста в размера на управляваните ДМА с 6% за последните 5 години, подкрепя извода за засилената инвестиционна дейност на предприятието, както и доброто изпълнение на задълженията за управление и развитие на предоставените от Държавата активи.

По сложен е въпросът с размера на вземанията от клиенти, които се запазват относително постоянни за периода. Основната причина за това е че 92% от тези вземания са от Холдинг БДЖ ЕАД и свързаните с него БДЖ ТП ЕООД и БДЖ ПП ЕООД. Най-големи са вземанията от БДЖ ТП ЕООД, в размер на 60% от всички вземания, което надхвърля повече от два пъти сумата за дължимите инфраструктурни такси за достъп годишно към НКЖИ. Всички останали товарни превозвачи на пазара успяват да изплащат своевременно задълженията си към НКЖИ.

Капиталовите разходи са средствата от всички източници, вложени в придобиване или подобряване състоянието и жизнения цикъл на активите, предоставени на НКЖИ. Затова техният ръст, както и ръста на показателя за CAPEX на един километър от мрежата са положителна тенденция за финансовото състояние на НКЖИ, видно от графиката по долу:

Графика 7- Динамика на инвестиционната активност на НКЖИ, измерена чрез размера на капиталовите разходи



2.4. Техническо състояние на елементите на железопътната инфраструктура

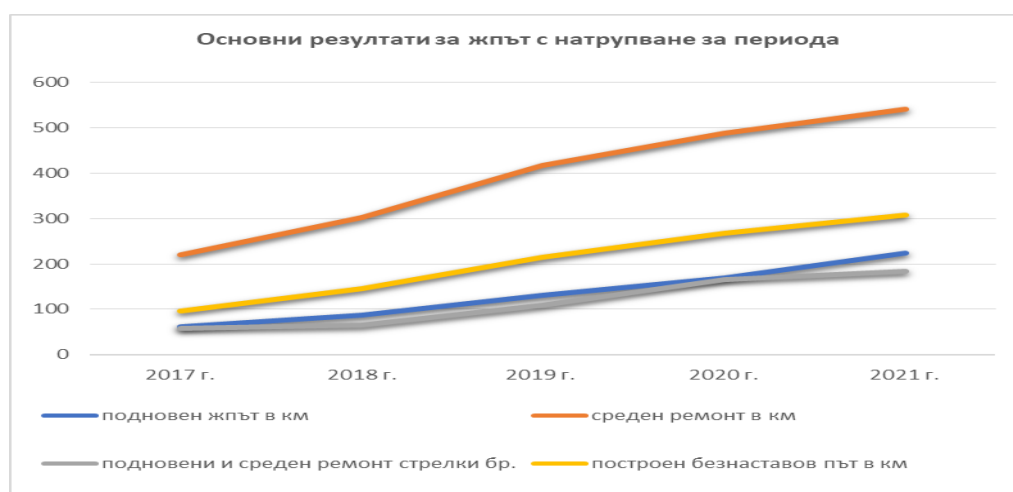
2.4.1. Управление на движението на влаковете и капацитета

Достъпът и използването на железопътната инфраструктура става на база на предварителни заявки за капацитет. Поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“ (УДВК) извършва обработка на заявките за ползване на капацитета, осигурява правото за използване на предоставените капацитети и управление на движението, осъществява комуникация при управлението на превозния процес и предлага информация за движението на влаковете. Обработва и подава информация, необходима за въвеждането или експлоатацията на обслужването на влаковете трасета, за които е предоставен съответен капацитет. Изчислява инфраструктурните такси и отчита реализирането на заявения капацитет, реализираната работа по железопътната инфраструктура. Създава възможност за предоставяне на мобилни везни за контрол на тегло в пунктове, които не са съоръжени със стационарни везни. Разработва нови технологии за организацията на работата в гарите и управление на движението на влаковете след приключване на извършваните се модернизации на железопътната инфраструктура. Инициира и участва във внедряването на съвременна осигурителна техника 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.

2.4.2. Състояние на железния път и съоръженията

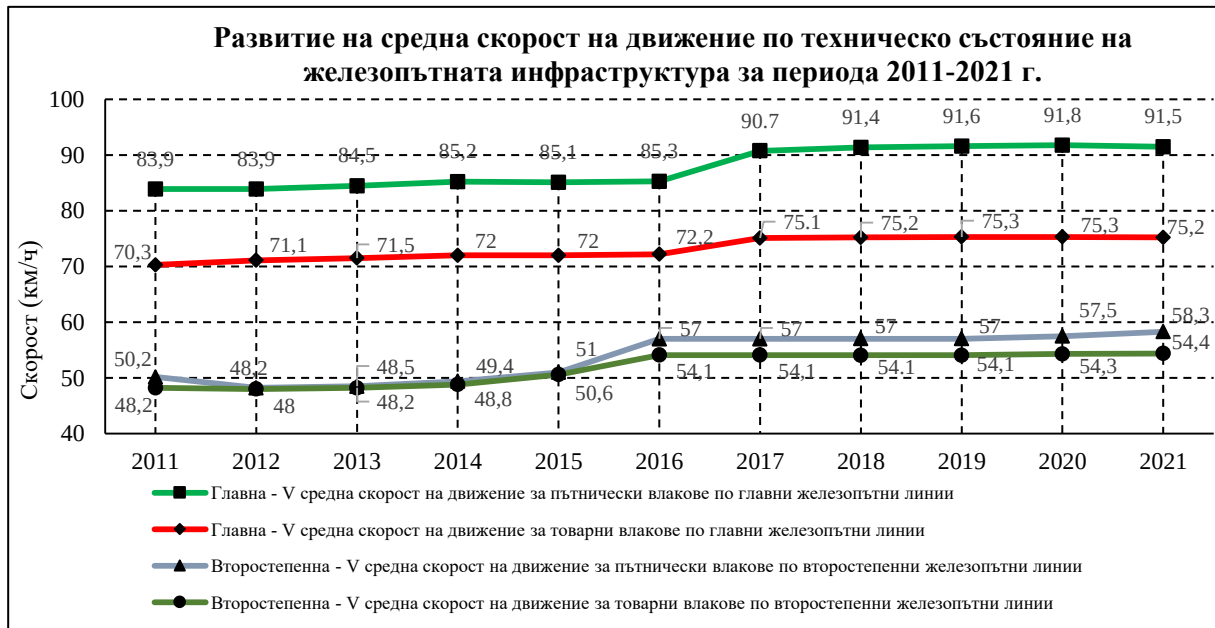
Моментното състояние на *железния път* и съоръженията се обуславя от годишния брутен тонаж на превозите и от обема и качеството на извършените ремонтни работи през предходните години. На следващата графика може да се проследи количественото натрупване при постигането на основните резултати следствие извършваните ремонтни дейности по жп мрежата на ниво железен път за периода 2017-2021 г.

Графика 8 - Основни резултати за железен път с натрупване за периода



Към края на 2021 г., средната скорост на движение по техническо състояние на железопътната инфраструктура е 91,5 км/ч. Тези данни показват, че средната скорост за движение на пътническите влакове е съществено по-ниска от средните скорости в напредналите европейски железопътни администрации, което е една от причините за ниското качество на предлаганата услуга. При проектни скорости 120-130 km/h, не рядко движението на влаковете се осъществява със средна скорост 60-80 km/h.

Графика 9- Развитие на средна скорост на движение по техническо състояние на железопътната инфраструктура за периода 2011-2021 г.



Достигнатите средни скорости на движение по главните железопътни линии към края на 2021 г., показват намаление на скоростта по главните линии за пътнически и товарни влакове вследствие от технологичното намаляване на скоростта в отсеките, в които се извършва Рехабилитация на железопътната инфраструктура. Очевидният скок в показателя през 2017 г. се дължи на въвеждането в експлоатация на железопътни линии по големите инфраструктурни проекти. Второстепенните линии, които изцяло се финансират с ИТ и средства от Държавния бюджет, имат очевиден ръст в повишението на скоростите, като за периода той е 11,3%, но общото повишение все още не е достатъчно за постигане на конкурентни скорости.

Основната причина за ниската средна скорост на движение е физическото състояние на активите, като последица от изоставането на модернизацията и ремонтите на главните железопътни линии от мрежата в участъци с обща дължина над 1 344 км, извън коридор Ориент Източно-Средиземноморски, по който се влагат основно средствата от ЕС.

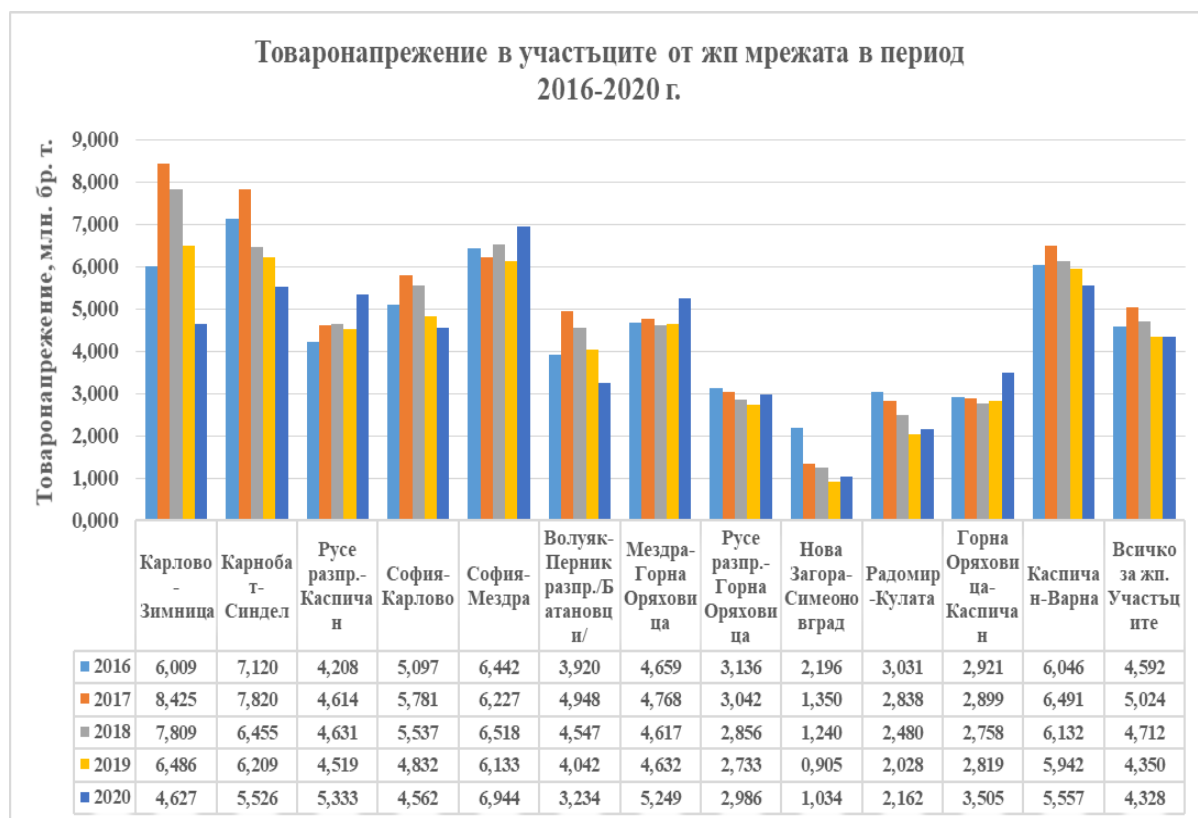
Дейностите по поддържането на горното строене на железния път са насочени основно към подобряване на състоянието на релсо-траверсовата скара и баластовата призма. При сегашното състояние на горното строене на железния път се наблюдава устойчив ръст на увеличение на разходите за използване на специализирана техника, материални и човешки ресурси. Показателно е, че през 2021 г. близо 60% от дължината на експлоатирания железен път се налага да се укрепва с тежка пътна механизация (ТПМ) ежегодно.

С прилагането на по-тежък тип горно строене с релси 60E1 се постигат до два пъти по-ниски разходи за поддържане на железния път, свързани с удължаване на жизнения цикъл на релсите и траверсите и на сроковете между работата на ТПМ (пресяване и подбиване на баластовата призма).

На следващата графика е изобразено годишното товаронапрежение за основните участъци от железопътната мрежа в периода 2016-2020 г., с което се измерва извършената работа по железопътната мрежа в брутотонкилометър.

Преобладаващата тенденция е за намаляване на превозените пътници, при очертана тенденция за повишаване на средните скорости, което вероятно се дължи на липсата на подходящ подвижен състав.

Графика 10 - Извършена работа по главните железопътни линии Товаронапрежение по наблюдаваните жп линии



Освен железния път, *тунелите и мостовете* са другите важни елементи на железопътната инфраструктура, които изискват значителни разходи за поддържане и редица специфични инженерни умения за тяхната експлоатация. Определената средна стойност на километър тунел за ремонт в Пазарното проучване на НКЖИ е около 20 млн. лв. за тунели с дължина > 1000 м и около 15 млн. лв. за тунели с дължина <1000 м.

Въз основа констатациите от извършените генерални ревизии на 238 695 м² тунелни облицовки в мрежата, е установено, че над 10% от тунелните облицовки са достигнали граничната си носимоспособност. В тези тунели е необходимо да се извърши подходящо усилване на над 23 870 м² тунелни облицовки, най-вече по 2-ра, 3-та и 5-та железопътни линии. Като неотложни могат да бъдат определени строително-ремонтните дейности в 11 тунела (без тунел № 7 по 3-та жп линия) главно по 2-ра, 3-та, 4-та, 16-та и 24-та железопътни линии.

От съществена важност за дълготрайността на стоманените мостове е своевременното възстановяване на нарушеното им антикорозионно покритие. Общата квадратура на антикорозионните покрития на стоманените мостове в експлоатация е 298 050 м², като за осигуряване на правилното поддържане на стоманените мостове е необходимо ежегодно да се извършва антикорозионната защита (почистване, антикорозионно покритие и боядисване) на 15 000 м² стоманени конструкции.

Стоманобетоновите мостове са „по-млади“ като период на експлоатация, но техническото им състояние е подобно на стоманените. При обща квадратура на хидроизолационните покрития на връхните конструкции от 220 887 м² е необходимо като минимум, средно годишно да се ремонтират около 4 400 м² хидроизолации, за да не излизат масивните мостове извън средно-статическите междуремонтни срокове, които са около 50 години. Подобни са сроковете и за ремонта на откритите повърхности на стоманобетонните конструкции, за които при обща квадратура от около 250 000 м², е

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 железопътни участъци.

Тяговата мрежа се поддържа в 24-часово работно състояние от оперативно енергийни диспечери и аварийно-ремонтен и експлоатационен персонал, разположен в 48 бр. подрайони по контактна мрежа. Поддръжката на контактната мрежа се извършва със специализирани релсови самоходни машини на железопътен ход.

Подобряване състоянието на контактната мрежа и енергосъоръженията в тяговите подстанции, 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.

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

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

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

Инфраструктурната такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия зависи от действително разпределената и потребена електрическа енергия по преносната мрежа. Тази компонента отчита участието на експлоатационните звена в извършването на влаковата услуга и направените за тази цел преки разходи за ремонт на контактната мрежа.

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;

- подменят се компенсиращите устройства на компенсираната контактна мрежа с газови компенсатори, които облекчават експлоатационната ѝ поддръжка;
- монтират се мощностни разединители и надеждни моторни задвижвания за открит и закрит монтаж в тяговите подстанции и контактната мрежа;
- подменя се контактната мрежа в компрометирани участъци, които не са включени в проекти, финансирани с европейски средства, в участъци където се извършва ремонт на железния път.

Състояние на тяговите подстанции - От общо 54 броя тягови подстанции на територията на железопътната инфраструктура, 21 бр. са модернизирани, на 23 бр. е изградена система SCADA за управление на съоръженията им. На 14 бр. от въведените SCADA системи в подстанциите има изградена оптична връзка с диспечерския център, от където се управляват. Остават за модернизация 33 бр. подстанции. Тези подстанции са построени преди повече от 30 години, съоръженията им са с ниска надеждност. С дежурен персонал са 31 бр. подстанции.

Една част от тяговите подстанции се модернизират със средства по оперативни програми, държавен бюджет и собствени средства. Към модернизацията на тяговите подстанции се включва и монтиране на динамични компенсатори, които свеждат до минимум количествата реактивна енергия, като се повишава качеството на захранващото напрежение и се реализира намаляване на експлоатационните разходи.

Приходите на поделение ЕРП се формират от инфраструктурната такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия и от цената за разпределение на тягова електрическа енергия, на база разпределената тягова електрическа енергия за железопътните превозвачи, преминаващи през електрифицирани участъци.

За осигуряване на безопасност и безаварийност на железопътния транспорт, намаляване на отказите в енергийните съоръжения и време закъснението на влаковете, в рамките на приходите на поделение „Електроразпределение“ от извършване на лицензионната дейност за тягово разпределение на електрическа енергия се предвиждат ежегодно средства за инвестиции в енергосъоръженията.

Основно инвестициите в енергийните съоръжения са насочени за възстановяване и модернизация и повишаване надеждността и качеството на захранващото напрежение в тяговите подстанции чрез модернизация на подстанциите и въвеждане на система SCADA за телеуправление на тяговите подстанции, секционните постове и гаровите разединители, ремонт и обновяване на специализираната механизация за поддръжане на контактната мрежа.

В съответствие с изискванията на ТСОС „Енергия“, за осигуряване нивото на напрежение в регламентираните граници, се предвижда поэтапно обновяване и модернизация на всички изградени тягови подстанции. За последните пет години, поради усилена инвестиционна и ремонтна дейност в ЕРП са постигнати следните резултати:

- намаляване на броя на повредите по причина на енергийните системи и контактна мрежа;
- намаляване времето за отстраняване на повреди по контактната мрежа и съоръженията;
- намаляване до минимум количествата реактивна енергия, което води до икономии на НКЖИ и операторите;
- 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.;
- оптимизиране на персонала и повишаване на неговата производителност.

2.4.4. Състояние на съоръженията на осигурителната техника, телекомуникациите и нетяговото електроснабдяване и енергиен контрол

Осигурителната техника осъществява контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура (светофори и стрелки), чрез гарови централизации (механични, електро-механични, релейни и компютърни) и междугаровите системи (автоблокировка, полуавтоматична блокировка), контрол и управление на скоростта на движение на влаковете чрез системата АЛС/ETCS и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете (ДЦ). Състоянието на осигурителната техника влияе пряко върху безопасността, качеството и ефективността на железопътната услуга.

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.

Преобладаващата част от устройствата на осигурителната техника, с изключение на обектите по линиите с Европейско финансиране, 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 жп участъка Пловдив – Свиленград по I-ва основна жп линия се осигурява от централизирани диспечерски системи в условия на редовна експлоатация.

Графика 12 - Системи за осигуряване на влаковете в междугария



Въпреки усилията, които се полагат, действащите съоръжения от базовото ниво за безопасност (гарови централизации, прелезни устройства, системи за блокировка), както и елементите от тях (стрелкови апарати, светофори, релсови вериги) постепенно изчерпват своя технически ресурс, като рискът от опасен отказ нараства поради продължителен срок на експлоатация, отсъствие на резервна апаратура, недостатъчен персонал за техническо обслужване.

За осигуряване безопасността на движение на влаковете в междугарията се използват системите: Релейна полуавтоматична блокировка (РПАБ). Релсови вериги за установяване наличието на влак (АБ с проходни сигнали или директна обвързка). Броячи

на оси (АБ без проходни сигнали). Съществуват междугария без осигурителна техника, при които движението на влаковете се осъществява по телефонен способ.

Действащи системи за влакова защита АЛС (СВЗ) има на 282,129 км линейна дължина (по текущите пътища), като от тях: тип JZG 703 – 74,180 км. ETCS Ниво 1 вер. 2.3.0d – 207,949 км.

За влаковете, движещи се по линии със системи за управление на влакове, не е задължително, но е препоръчително да бъдат оборудвани със съответните бордови системи. Влаковете, които не са оборудвани със съответните бордови системи, се допуска да движат по тези линии със скорост не по-висока от 130 км/ч.

Графика 13 - Системи за контрол движението на влаковете



Монтирани са следните устройства за контрол на подвижен железопътен състав:

- в района на гара Калотина запад, страна граница с Република Сърбия – Система за контрол на ПЖПС на км 56+670 (контрол на загрети буски, спирачни повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, регистриране на дерайлирала колоос);
- в междугарието Септември–Пазарджик – Система за контрол на ПЖПС на км 110+200 двупътна (контрол на загрети буски, спирачни повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, регистриране на дерайлирала колоос);
- в междугарието Тодор Каблешков–Стамболийски – Система за контрол на ПЖПС на км 141+800 двупътна (контрол на габарит, загрети буски, спирачни повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, регистриране на дерайлирала колоос);
- в междугарието Пловдив разпределителна изток–Крумово – Система за контрол на горещи буски и колела /ГБК/ на км 161+840 двупътна;
- в междугарието Ябълково–Димитровград – Система за контрол на горещи буски и колела /ГБК/ Димитровград-Запад на км 227+228;
- в междугарието Димитровград–Нова Надежда – Система за контрол на горещи буски и колела /ГБК/ Димитровград-Изток на км 238+239;
- в междугарието Димитровград–Хасково – Система за контрол на горещи буски и колела /ГБК/ Димитровград-Юг на км 3+874;

- в междугарието Любимец–Свиленград – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Свиленград-Запад на км 291+183;
- в междугарието Свиленград–Капъкуле – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Свиленград-Изток на км 302+000;
- в междугарието Маноле–Белозем – Система за контрол на горещи букси и колела на км 26+532.

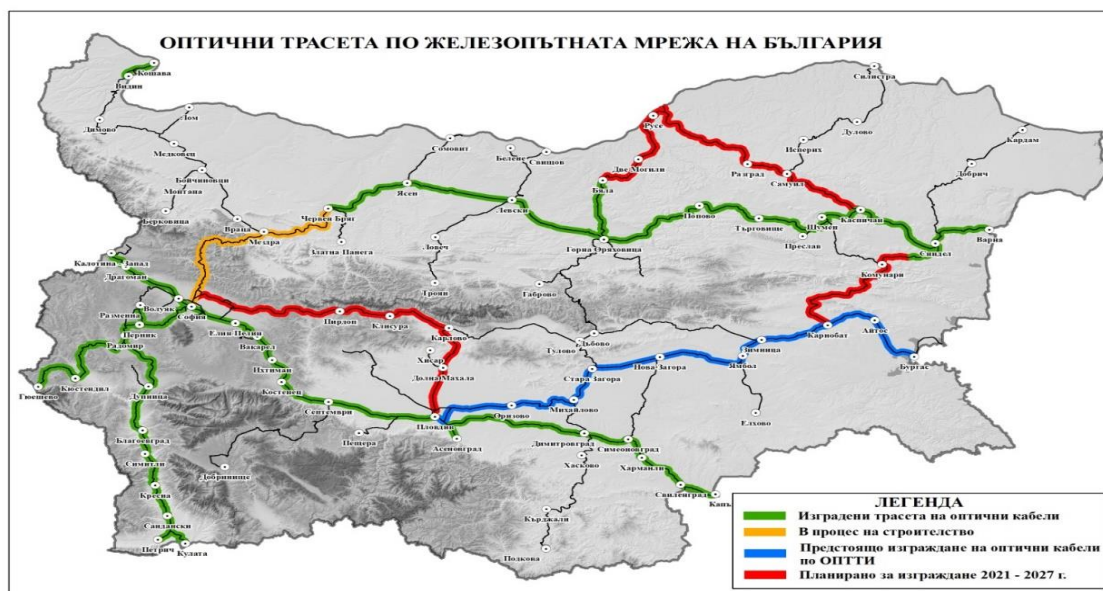
При тези темпове на изграждане на ERTMS има реална опасност от неизпълнението на Националния план за внедряване на ERTMS в България.

Освен това при определяне на целите и показателите е важно да се отбележи, че модернизиранието на осигурителните системи има най-голям ефект за оптимизация на персонала.

Телекомуникационните съоръжения реализират всички видове съобщителни връзки в железопътната инфраструктура – служебни вътрешногарови, междугарови, диспечерски, влакови диспечерски и маневрени радиовръзки, общо служебни телефонни връзки, селекторни, 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. На този етап те са близо 1190 км (около 50% от необходимото покритие на железопътни линии), като в процес на изграждане са още 432 км. 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.

Графика 14 - Оптични трасета по железопътната мрежа



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

Съоръженията за отопление на стрелки се модернизират в участъците от железопътни 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 ход е програма за изграждане на соларни паркове за собствени нужди в района на железопътните гари. Предвижда се соларните паркове да бъдат изградени с мощност до 30KW, като от тях ще електрозахранват съоръжения на НКЖИ. Предвижда се монтиране на ново съвременно алтернативно електрозахранване, въз основа на съвременна технология, базирана на възобновяеми източници на електроенергия, което да гарантира непрекъсваемо и качествено електрозахранване за електрически централизации /ЕЦ/. Използването на алтернативното фотоволтаично електрозахранване ще доведе с до 50% понижаване разходите за електроенергия, както и спестяване на средства за скъпоструващото гориво и консумативи за дизелови агрегати.

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

- модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове;
- обновяване на външно осветление на жп гари с енергоспестяващи (LED) осветители;
- изграждане на фотоволтаични централи за добив на електроенергия;
- доставка на електромери и електромерни табла, автоматични предпазители, контактори и дефектно-токови защиты;
- рехабилитация на осветлението в тунели.

2.4.5. Състояние на сградния фонд

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.

За подобряване на условията за ползване на железопътния транспорт, НКЖИ извършва ремонтни дейности по приемните здания и техническите сгради, включващи: внедряване на енергоспестяващи мерки (саниране, подмяна на дограма и др.); осигуряване на безопасна експлоатация на съоръженията с високо напрежение, чрез отстраняване на течове; създаване на равни условия за достъп на лица в неравностойно положение (изграждане на подходи, рампи, санитарни възли).

В системата на НКЖИ към 2021 г. са в експлоатация 296 гари, 17 разделни поста и 398 спирки. В редица пътнически гари са извършени подобрения/ремонти и по-точно:

- изградени са подходи и рампи към приемните здания и е осигурен достъп към основните перони за обслужване на лица в неравностойно положение в над 80 гари;
- монтирани са пътнически асансьори за трудно подвижни лица и незрящи в 13 гари и 1 спирка;
- изградени са санитарни възли за трудно подвижни лица в над 50 гари, а офис помещения за транспортно обслужване в 7 гари.

- за безопасно качване и слизане на трудно подвижните лица с инвалидни колички от и на перона, в и от специализираните пътнически вагони са осигурени мобил лифтове в 11 гари;
- изградени са нови информационни системи за оповестяване в над 20 гари.

Разходите за енергия са едно основно перо от бюджета на компанията. Инвестирането в енергийната ефективност е средство за намаляване на разходите, допринасящо за подобряване на националната конкурентоспособност, намаляване на зависимостта от внос на енергоносители и опазване на околната среда. В това се състои значителният потенциал за постигане на икономии на енергия, при запазване и/или увеличаване комфорта на работа и обитаване. В 7 гари са изпълнени енергоспестяващи мерки. Следва да се отбележи, че делът на сградите с проведени енергоспестяващи мероприятия е минимален спрямо общия брой сгради с неизвършени такива.

За проектите, включени в инвестиционната програма на НКЖИ са предприети действия по анализ целесъобразността от ремонтни дейности по обекти, своевременно актуализиране на инвестиционните програми и осъществяване на непрекъснат мониторинг.

2.4.6. Състояние на специализираната механизация и експлоатационния автомобилен парк

Съществена и определяща роля за състоянието на *железният път и стрелковото стопанство*, в условията на намаления персонал е в пряка зависимост от наличната и работеща жп механизация.

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, ремонт и поддържане.

Железопътната механизация е разположена на територията на цялата жп инфраструктура 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 предварително разработен и одобрен график за извършване на текущо поддържане и ремонт на железния път и съоръженията към него. По вид, модел и предназначение наличната механизацията, 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 (ТПМ), в т. ч.: Траверсоподбивни линейни машини – 13 бр.; Баластопланировъчни – 6 бр.; Баластопресовни – 2 бр.; Траверсоподбивни стрелкови машини – 4 бр., от които в експлоатация - 2 бр.; Баластоплътнителни – 4 бр.; Машина за шлайфане на релси – 1 бр., която не е в експлоатация; Машина за смяна на траверси (SVP) – 1 бр.; Роторен снегорин – 1 бр.; Портални кранчета Geismar PTH 350 за подновяване на железопътни коловози - 4 бр.
- Моторни влекачи (дрезини) – 58 бр., от които в експлоатация 47 бр.

✓ Подвижен железопътен състав, включващ различни видове вагони, както следва: Вагони хопер-дозатори, за превоз и разтоварване на баласт - 273 бр., от които в експлоатация 21 бр. композиции с по 10 бр. вагони или 210 вагона; Вагон водачи, за осигуряване на влаковите композиции - 17 бр., от които в експлоатация 3 бр.; Платформени вагони, за превоз на жп материали - 127 бр., от които в експлоатация 73 бр.; Нови „ОВ“ вагони (малък хопер), за превоз и разтоварване на баласт - 16 бр., от които в експлоатация 13 бр.; Стари „ОВ“ вагони (малък хопер съчленен) - 8 бр., от които в експлоатация 5 бр.; Вагон жилища - 72 бр., от които в експлоатация 38 бр.; Пътнически вагони - 14 бр., от които в експлоатация 4 бр.; Вагони за отсечки MFS - 8 бр.; Вагон

снегорини - 6 бр.; Вагонетки 12 тонни, за локален превоз на жп материали - 149 бр., от които в експлоатация 61 бр.; Теснопътни товарни - 21 бр., от които в експлоатация 13 бр.; Вагон цистерни - 14 бр., които не са в експлоатация; Вагон рамка - 3 бр., от които в експлоатация 2 бр.; Обезтревителни - 4 броя, които не са в експлоатация; Вагони за превоз на дълги релси - 15 бр.; Покрити вагони 181 серия - 4 бр., от които в експлоатация – 1 бр.

✓ Машины от „среден клас“ механизация – багери на комбиниран ход и оперативни кранове, монтирани на жп вагони:

- Багери на комбиниран ход: Мултифункционален багер „Атлас“ 1604 ZW за автомобилен и релсов път – 2 бр. (пробиване на отвори за стълбовете на КМ, почистване на габарита от растителност, изкопаване на отводнителни канавки, смяна на траверси при локални ремонти); Багери на комбиниран ход „Жисмар“ – 2 бр. за извършване на земни работи, товаро-разтоварни работи и притежават сменяеми работни агрегати).

✓ Оперативни кранове монтирани на жп вагони: Оперативни кранове „ХИАБ“ на релсов ход – 5 бр.; Оперативни кранове „ФЕРАРИ“ на релсов ход – 4 бр.; Оперативни кранове „ШИПКА“ на релсов ход – 2 бр., от които в експлоатация 1 бр.

✓ Лека пътна механизация, която включва: Тирфоногаечни машини - 322 бр., от които в експлоатация - 294 бр.; Релсоотрезни машини – 121 бр., от които в експлоатация – 115 бр.; Траверсопробивни машини - 148 бр., от които в експлоатация - 145 бр.; Релсопробивни машини - 189 бр., от които в експлоатация - 181 бр.; Траверсоподбивни машини с ДВГ - 97 бр., от които в експлоатация - 79 бр.; Траверсоподбивни машини електрически комплект 4 бр. с генератор к-т - 8 бр.; Машини за контурно шлайфане- 57 бр., от които в експлоатация - 54 бр.; Друга механизация - хидравлични релсообтегачи, хидравлични релсоогъващи машини, захвати за жп релси тип 49 Е1 и тип 60 Е1, моторни триони, кастрачи, хросторези и други.

✓ Автомобилен парк, в т.ч.: Леки автомобили – 72 бр.; Микробуси и лекотоварни автомобили – 126 бр.; Автобуси – 15 бр.; Товарни автомобили над 3,5 т. – 122 бр.; цистерни за превоз на гориво, кранове, фадрами, багери на автомобилен ход – 22 бр.

✓ Възстановителни средства за възстановяване на инфраструктурата след железопътни произшествия: Възстановителни кранове – 11 бр., от които в експлоатация 4 бр.; Възстановителни средства тип „Унимог“ с оборудване за възстановяване на инфраструктурата след железопътни произшествия – 5 бр.

✓ Кариера със съответната техника за добив и производство на инертни материали за железопътната инфраструктура, съоръжена със стационарна трошачно-пресевна инсталация и мобилна трошачна инсталация в гара Карлуково.

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

✓ Машини, съоръжения и инструменти за ремонт, метрология и поддръжка на механизацията, разположени в ремонтните работилници.

През 2020 г. бяха доставени два броя нови моторни влекачи OBW 100.300, които бяха пуснати в експлоатация през 2021 г. Чрез тях поделение ЖПС ще подобри значително транспортните и товаро-разтоварни дейности свързани с поддържането на железния път. Съществена част от наличната механизация е морално остаряла в следствие, на което тя е значително амортизирана и изисква значителни финансови ресурси за доставка на резервни части, разход на консумативи (гориво-смазочни материали), ремонтни дейности и ежедневно текущо поддържане. С изпълнението на оперативните програми на Компанията, нарасна и продължава да нараства дела на железния път със скорости над 130 км/ч, който от своя страна е от по-тежък тип и изисква по-голяма прецизност на геометричните му показатели. Наличната техника, като морално остаряла не винаги е в

състояние да гарантира необходимите технически параметри на железния път за скорости над 130 км/ч, с изключение на доставените през 2015 г. и 2016 г. два броя траверсоподобни машини.

Във връзка с влошеното техническо състояние на влекачите тип ДГку и АДМ (всички са над 35 години, като има и моторни влекачи на 50 години), е необходимо редовно 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 и консумативи, ремонтни дейности и поддържане на тази технологично необходима техника възлизат на над 2 000 000 лв.

През последните години все по-задъбочено се чувства липсата на качествен персонал. Особено показателен е проблемът с длъжността „ревизор-вагони“, както и машинисти. Ревизорите на вагони единствено имат право да извършват технически прегледи, ремонт и ревизия на ходовата част и спирачната система на машините и вагоните и да изготвят удостоверение за спирачна маса на вагони и машини. Нормативната база за поддържане на специализираните машини, влекачите и вагоните задължително изисква да има правоспособни „ревизор-вагони“. Липсата на правоспособни машинисти, особено за ТПМ води до непълно оползотворяване на машините, както относно производителността, така и в качеството на извършваната работа. Част от ТПМ работят с намален персонал и често, в зависимост от необходимостите се налага прехвърлянето им от една машина на друга. Не достатъчния персонал за поддръжка на механизацията (стругари, фрезисти, електротехници, монтъори и др.) създава съществен проблем при ремонта и поддръжката на механизацията.

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 изправно техническо състояние на съществуващата механизация.

От екологична гледна точка, почетната възраст на механизацията вече не отговаря и на съвременните изисквания за граничните стойности на емисиите на изгорелите газове.

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 22% 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, на височина над 8 метра, както и отстраняване на растителност, на по – голямо разстояние от ос железен път. Гаранциите им са изтекли, но липсата на подходяща база за сервиз и ремонт създава затруднения по съвременното отстраняване на явилите се повреди. Наличните резервни части за същите са изчерпани, а липсата на такива води до значителен престой на някои от машините.

Технически остарелите РССМ силно затрудняват бързото реагиране при бедствени и аварийни ситуации, засягащи контактната мрежа на територията на страната и налагащи извършването на спешни ремонтни работи. При подобни ситуации е от изключителна важност бързото реагиране и пристигане на работната група на мястото на аварията.

От изключителна необходимост е доставянето на нови специализирани машини за извършване на контрол, инспекция, измерване параметрите на контактната мрежа и възможността за извършване на ремонтни работи по нея, спазвайки всички изисквания за безопасна работа. Същите ще бъдат използвани както за периодични проверки, извършвани от Възложителя по време изпълнението на нови обекти с национално или международно финансиране, така и за извършване на приемателни тестове, измерване параметрите на контактната мрежа във връзка с оценки за оперативна съвместимост на подсистема „Енергия“ и пускане на завършените участъци в експлоатация.

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

Приблизително около 45% от автомобилния парк 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.

Наличната специализирана механизация и експлоатационния автомобилен парк, с които разполагат експлоатационните звена на *Поделение СиТ*, се състои от 117 бр. моторни превозни средства, както следва: 93 бр. експлоатационни автомобили, 6 бр. багери, 6 бр. мотокари и електрокари, 5 бр. товарни автомобили с кран, 7 бр. лабораторни автомобили. 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.

Близо 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, 3 броя мотокари/електрокари, 3 бр. минибагери 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.

2.4.7. Безопасност, екология и отбранително-мобилизационни мероприятия при бедствия и кризисни ситуации

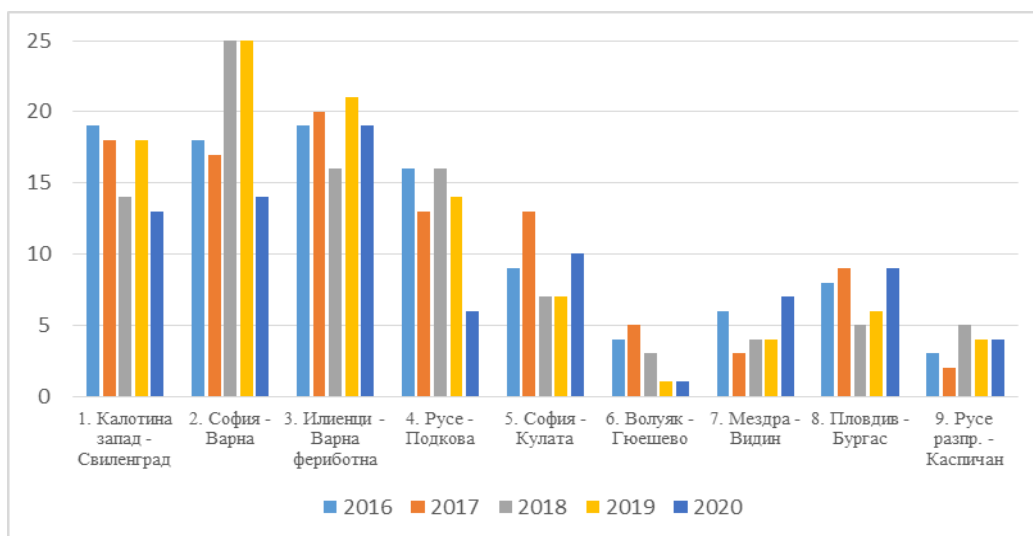
Всички проблеми, изброени в предишните раздели, рефлектират върху броя на регистрираните инциденти (събития) по безопасността на превозите, за които е установено, че са по причина на Управителя на железопътната инфраструктура. Разбира се, намалението на скоростите за движение е превантивна мярка за намаляване на техния брой, но тя има своето ограничение до „загуба на интерес“ от страна на ползвателите, поради неконкурентни скорости. Нивото на безопасност в НКЖИ е на устойчиво ниво, гарантиращо сигурност на превозите към момента, но е за сметка на качеството на предлаганата услуга.

От следващата графика ясно се вижда, че в направленията, където е вложен ресурс за подновяване и ремонти, а не само за експлоатация има значителен спад на броя произшествия и инциденти. В същото време в участъците, където не е имало достатъчно ресурс за тези дейности, влошават показателите си за безопасност.

Без да се омаловажава значението на трафика върху броя на инцидентите (събитията) по безопасността на превозите, можем да кажем, че общият им брой е намалявал слабо през годините, като цяло за мрежата, но за участъците с натоварен трафик това не е тенденцията, което е видно от следващата графика.

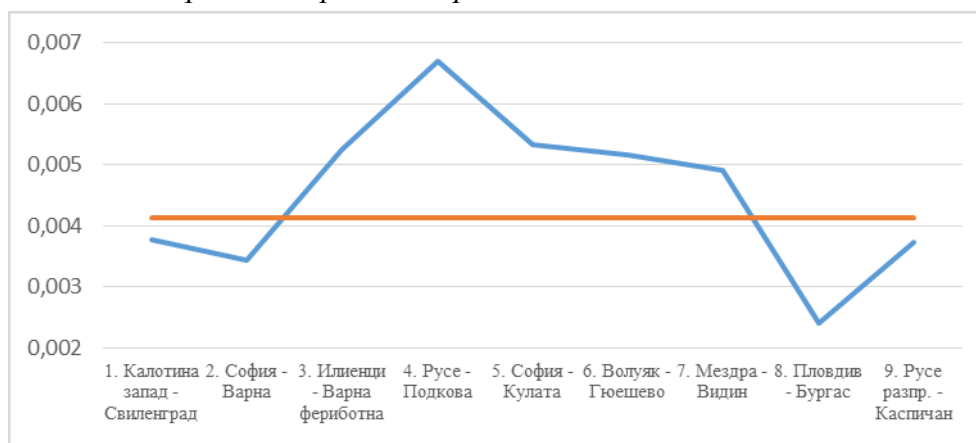
Въпреки усилията полагани в рамките на осигурения финансов ресурс, не са постигнати параметри, които да гарантират конкурентни скорости на движение и намаляване на техния брой, респективно на санкциите за Управителя на железопътната инфраструктура и загубите за превозвачите. Ясно очертана е единствено тенденция за намаляване на броя на тежките произшествия и инциденти за сметка на броя на леките такива, което е показател за постигнатото базово ниво на сигурност.

Графика 15 - Динамика на регистрираните събития по безопасността на превозите по причина на НКЖИ по Главни жп линии



Ако към този брой се добавят и времето и разходите за възстановяване на железопътната инфраструктура след инциденти и аварии, се оказва че намалението на времето за тези дейности е една от решаващите дейности при управление на железопътната инфраструктура.

Графика 16 - Брой на регистрираните събития по безопасността на превозите по причина на НКЖИ спрямо извършената работа по Главни жп линии



От графиката ясно се вижда, как по линиите, където е вложен ресурс за модернизация и ремонтни дейности, стойностите са под средните за мрежата, както и правилната приоритизация по обекти в инвестиционната и ремонтната програма.

Удовлетворяващия анализ за нивото на безопасност трябва да се използва като основание за преминаване на следващо ниво, с въвеждането системи за мониторинг и контрол на подвижния железопътен състав в движение. Първите стъпки в тази посока на развитие са направени по модернизирания железопътни линии с изграждането на 8 такива системи и обявяване на процедура за изграждането на още 16 такива контролни точки по мрежата на ключови места.

В съответствие с Организационно-управленската структура на НКЖИ, към Главният ревизор по безопасността е създадена Инспекция „Екология“, която провежда екологичната политика в Компанията, като контролира, координира и ръководи екологичната дейност и 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.

В изпълнение на Закона за управление на отпадъците (ЗУО) в поделенията на НКЖИ се извършва временно съхранение на отпадъците. Обособени са площадки за временно съхраняване на отпадъци, на мястото на генерирането им. Генерираните отпадъци се съхраняват временно и след натрупване на количества се предават по договор на лица, притежаващи необходимия документ по чл. 35 от ЗУО. Отчетността и предоставянето на информация се извършва чрез Национална информационна система за отпадъци, поддържана от Изпълнителна агенция по околна среда.

За намаляване на шумовото натоварване при изграждането, ремонта, реконструкцията и модернизацията на железния път се полагат нови типове конструкции на горно строене на железния път, използват се еластични скрепления, еластомерни демпфериращи подложки, безнаставов релсов път, нови лубрикатори за релси, еластични прелезни настилки и се изграждат шумозаглушителни и предпазни стени.

По отношение на енергийната ефективност, при ремонтите на гари и сгради се подновява дограмата с материали и технологии, които съхраняват топлината. Санират се всички части на сградата и се изграждат топлоизолационни окачени тавани, които намаляват светлата височина на сградата и увеличават топлината в нея.

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

За подготовката за работа във военно време са изготвени План за привеждане от мирно на военно положение, План за работа във военно време и План за свързките във военно време. Изготвена, утвърдена и въведена в действие е система за оповестяване при привеждане от мирно на военно положение. Обезпечено е управлението на движението на влаковете при военно време от специално оборудвани Оперативни сектори (ОС).

В изпълнение на Националната стратегия за намаляване на риска от бедствия за периода 2021-2025 г. усилията на НКЖИ са насочени към усъвършенстване на управлението и координацията в дейностите за понижаване на риска от бедствия и повишаване устойчивостта на обектите от железопътната инфраструктура. Изготвен е План за защита при бедствия на НКЖИ, в който се съдържа начина и реда за действие при възникване на бедствия от различен характер.

Стремежът на НКЖИ е да работи в областта на превантивната дейност за защита на железопътната инфраструктура и защита на работещите в нея работници и служители при възникване на кризи от военен и невоенен характер. Осигуряват се средства от Междуведомствената комисия за възстановяване и подпомагане към МС за възстановяване на извършени непредвидени разходи за неотложни аварийно-възстановителни работи, както и за извършване на неотложни възстановителни работи по изготвени проекти.

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

Разчетите за периода на Бизнес-програмата са представени в **Приложение № 1**.

2.4.8. Изводи за състоянието на предприятието

На база анализът за съществуващото положение и в съответствие с изводите направени в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., могат да бъдат направени следните заключения:

- а) Налице е недостатъчна интеграция на националната железопътната мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа. За целта трябва да се въведат, където е необходимо изискванията на ТСОС и да се модернизират осигурителните системи, с цел пълно централизирано управление.
- б) Недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа, с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността и генериране на нови товари. За целта трябва да се развият, чрез изграждане/модернизация връзките с терминали, индустриални клонове, летища и др., които да генерират допълнителен трафик.
- в) Неизградени/модернизирани връзки със съседните страни, откъдето би могъл да се генерира нов пътнически и товарен трафик. За целта тези връзки трябва да бъдат доизградени/модернизирани.
- г) Националната железопътна мрежа е изградена при други икономически и демографски реалности – мрежата е прекалено дълга за икономическите потребности на обществото и в сегашния ѝ обхват изисква значителни средства за поддържане, което в съчетание с недостатъчната ѝ натовареност на места, поставя под въпрос икономическата ефективност на влаганите разходи за експлоатацията и поддържане.
- д) Намаляването на времето за отстраняване на последиците от аварии и инциденти не може да се извърши със съществуващата механизация, а така се генерира загуби за Управителя на железопътната инфраструктура, Операторите и потребителите на железопътния транспорт, които с еднократни инвестиции могат да бъдат избегнати. За целта трябва да се инвестира в закупуване на допълнителна механизация за поддържане на инфраструктурата.
- е) Приоритетно трябва да се планират товарните направления, тъй като при тях има значителен ръст на превозите, като едновременно в синхрон с възможностите на пътническият Превозвач се развиват и условията за пътническите превози.
- ж) Въвеждането на ТОЛ-таксите по пътищата дава допълнителен шанс на железопътния транспорт за привличане на клиенти за товарни превози.
- з) Либерализирането на пътническите превози също дава допълнителен шанс на железопътния транспорт за привличане на пътници.
- и) Тревожните сигнали за възрастовата структура и отрицателното текучество на персонала изискват спешни мерки за привличане на млади и квалифицирани кадри, включително по-привлекателни социални придобивки и условия на труд, не само конкурентни заплати.

3. Аналитична част

3.1 Анализ на пазара

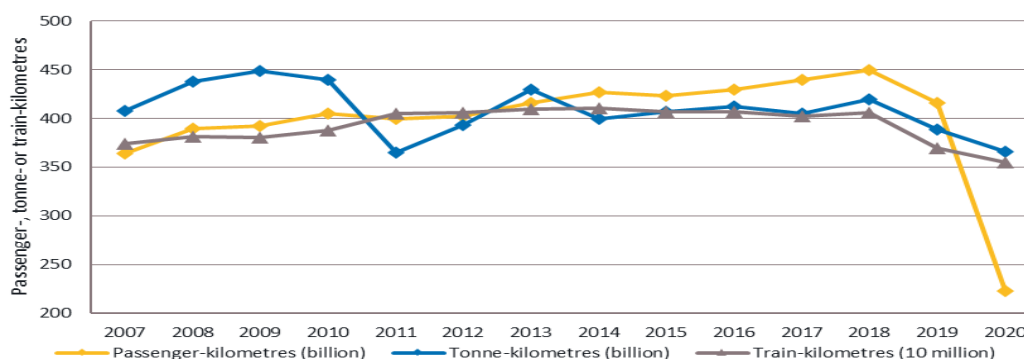
НКЖИ е монополист на пазара за предлагане на достъп до националната железопътна инфраструктура. Монополният характер на дейността, извършвана от НКЖИ не дава възможност пазара да се разглежда само на национално ниво, затова анализа на пазара за НКЖИ е направен на Европейско ниво. За сравнение и анализ на основните показатели за работата на УИ има сравнително богата информация от различни официални източници, за да бъде направен обективен и достоверен анализ.

Платформата за управители на железопътната инфраструктура (PRIME) към Генерална дирекция Мобилност и транспорт на ЕК изготвя периодични доклади с анализи и сравнения за състоянието и резултатите от дейността на УИ⁴. Отделно UIC изготвя такива периодични доклади, концентрирани върху техническото състояние и проблеми в железопътния сектор⁵, а Eurostat публикува не анализирани данни за всички УИ в ЕС. Този анализ е изготвен с информация от посочените източници, включително НСИ за ограничена част от информацията.

Характерно за железопътния пазар е разделянето на услугите, в зависимост от тяхната тежест върху конкурентоспособността на железопътния транспорт и приносът им върху изграждането на единно Европейско железопътно пространство.

Като цяло в последните години има ясно изразен ръст в използването на железопътния транспорт, особено в пътническите превози, но и в товарните. С изключение на годините свързани с финансовата криза, както и с пандемията COVID-19, където се наблюдава рязък спад в използването на този вид транспорт.

Графика 17 - Динамика в развитието на жп транспорт в Европа

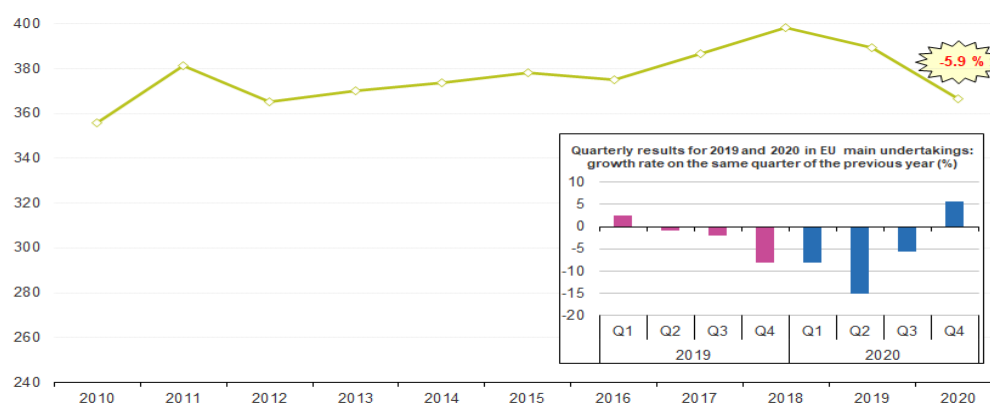


Развитието на резултатите от железопътния товарен транспорт на ЕС между 2010 г. и 2020 г. е представено в следващата графика. Трябва да се отбележи, че данните от Белгия не са включени. Наблюдавано е рязко увеличение между 2010 г. и 2011 г. (7,2%), последвано впоследствие от спад през 2012 г. (-4,2%). През 2013 г. се наблюдава възвръщане (1,2%), последвано от два последователни ръста съответно през 2014 г. и 2015 г. (1,1% и 1,2%). През 2016 г. отново е регистриран спад (-0,9%), но непосредствено последван от значителни покачвания през 2017 г. и 2018 г. (съответно 3,1% и 3,0%), достигайки връх на почти 400 милиарда тонкилометра (tkm). През 2019 г. и 2020 г. резултатите от железопътния товарен транспорт спадат съответно с 2,2% и 5,9% в сравнение с предходната година.

⁴ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/staff_working_document_-_6th_rmms_report.pdf

⁵ https://uic.org/europe/IMG/pdf/2019_uic_railway_technical_strategy_europe.pdf

Графика 18 - Тенденция в развитието на товарния жп транспорт в Европа

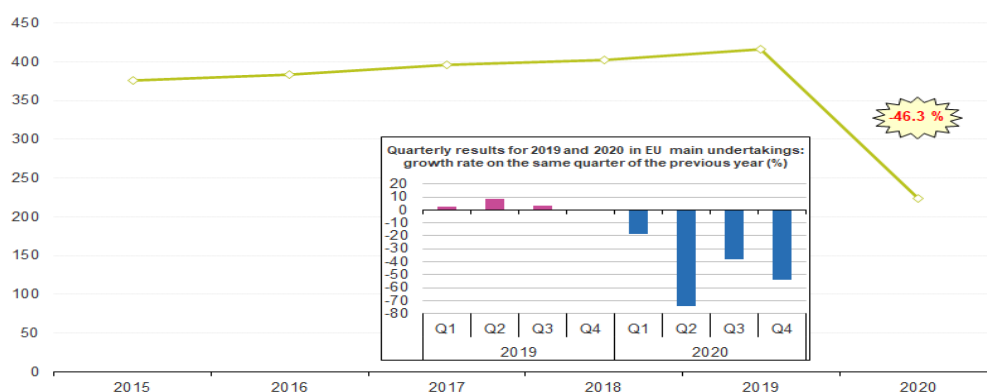


Източник: данни от Eurostat https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Railway_freight_transport_statistics

За да предотвратят разпространението на пандемията COVID-19, държавите предприеха ограничителни мерки от началото на 2020 г. насам. Железопътният товарен транспорт със сигурност беше повлиян от тези ограничения, макар и в много по-малка степен от железопътния пътнически транспорт, който почти намаля наполовина между 2019 г. и 2020 г. Спадът през годините 2019 и 2020 започна още през второто тримесечие на 2019 г. (-0,9% спрямо същото тримесечие на предходната година), и продължи през третото и четвъртото тримесечие съответно с -2,1% и -8,0%. Тази отрицателна тенденция продължи и през първите три тримесечия на 2020 г. с допълнителни съществени спадове (-8,2%, -15,1% и -5,7%, съответно). За разлика от това, първото тримесечие на 2019 г. и последното тримесечие на 2020 г. отчитат ръст в сравнение със същото тримесечие на предходната година (съответно 2,4% и 5,6%).

В резултат на строгите предпазни мерки и намаления брой влакове, които са в експлоатация от март 2020 г. насам, железопътният пътнически транспорт е намалял значително във всички държави – членки на ЕС. В сравнение с предходната година ефективността на железопътния пътнически транспорт в ЕС е намаляла почти наполовина (-46,3%).

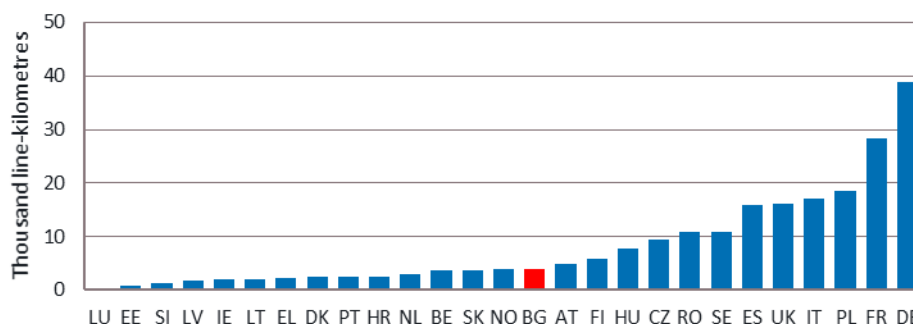
Графика 19 - Тенденция в развитието на пътническия жп транспорт в Европа



Източник: данни от Eurostat <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/7066.pdf>

По отношение на дължината на експлоатираната железопътна мрежа, България се намира почти в средата на страните членки на ЕС, напълно съпоставима с държави като Австрия, Финландия, Норвегия и Унгария.

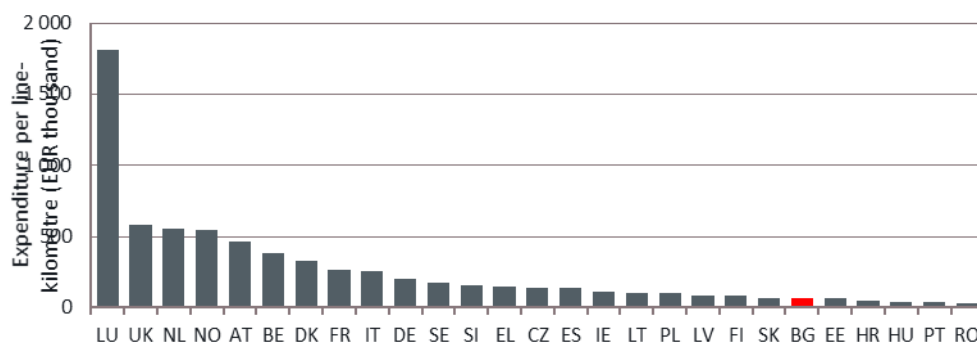
Графика 20 - Данни за дължината на жп мрежа по страни в ЕС



Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

На фона на тази съпоставимост за дължина на мрежата, в сравнение с държавите от ЕС, Република България има едни от най-ниските разходи за ремонт, поддръжка и подновяване на железопътната инфраструктура на километър железен път, видно от следващата графика:

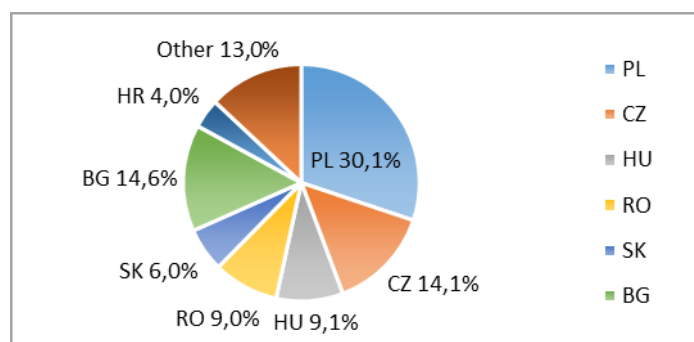
Графика 21 - Данни за разходите за експлоатация и поддръжка на км от жп мрежа по страни в ЕС



Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

През 2016 г. България има най-ниските разходи в целия ЕС. За да компенсира този очевиден недостиг на средства, НКЖИ използва всички възможни грантови схеми и е един от водещите УИ, който е защитил значителни средства от ЕСИФ на километър железен път за модернизация и рехабилитация за периода 2014-2020 г. Само Полша е осигурила повече средства от България.

Графика 22 - Данни за разпределението на грантовите средства за жп транспорт между държавите в ЕС

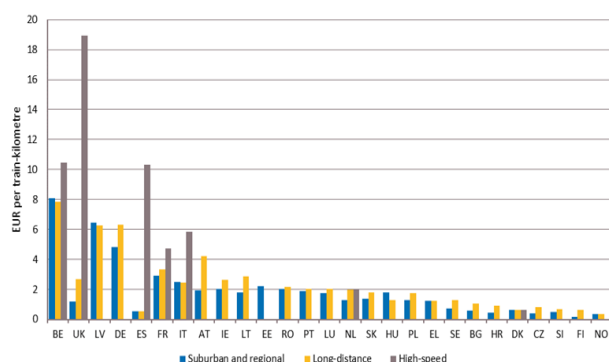


Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

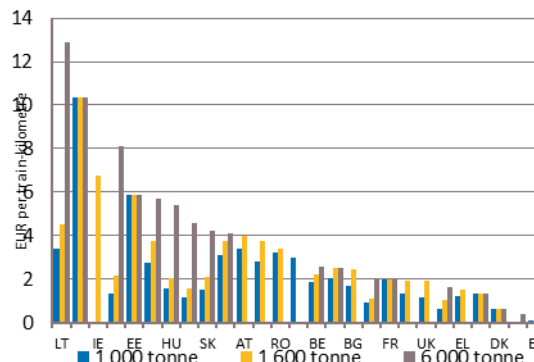
След уеднаквяване на методиката за определяне размера на ИТ за минималния пакет за достъп до железопътната инфраструктура в ЕС, размерът на тези такси е съпоставим. Ако сравним размерът на инфраструктурните такси в Република България и другите

страна в Европа ще видим, че по отношение на техния размер, НКЖИ попада в последната третина, която има най-ниски такси за достъп за последните няколко години.

Графика 23 - Размер на инфраструктурните такси за достъп за пътнически превози



Графика 24 - Размер на инфраструктурните такси за достъп за товарни превози

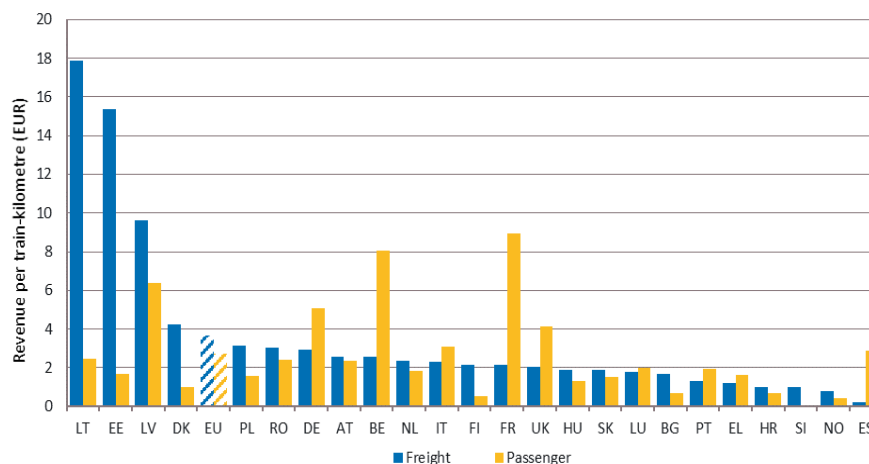


Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

Това се дължи предимно на историческите натрупвания на системен недостиг на средства за експлоатация и поддръжка, които не могат да залежат в преките разходи, което занижава базата за определяне размера на ИТ, но и на политиката на Българското Правителство да се стреми към намаляване на техния размер, за да повиши конкурентоспособността на железопътния транспорт.

Тези изводи се потвърждават и от следващата графика, където ясно се вижда, че средният приход от ИТ на един влаккилометър за достъп по минималния пакет, за България е доста по-нисък от средния за страните членки. Специално за пътническите превози, само в Норвегия има по-ниски ИТ от България.

Графика 25 - Приходи от ИТ за минималния пакет за достъп на един влаккилометър за страните от ЕС

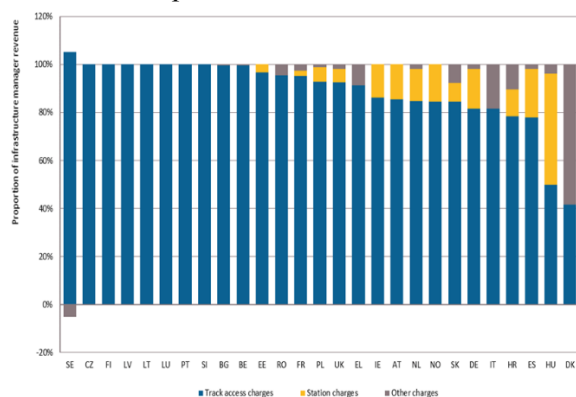


Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

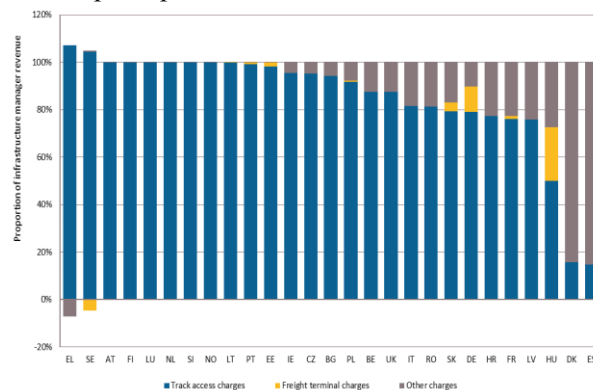
От друга страна, в повечето Европейски държави, приходите от допълнителни и спомагателни услуги са доста по-високи от тези на НКЖИ. Характерно за тези два вида услуги е възможността в цените им да влизат пълните разходи за тяхното предоставяне и разумна по размер печалба за УИ. Една значителна част от УИ покриват между 10% до 25% от общите си разходи, благодарение на предоставянето на тези видове услуги. Изрично трябва да се подчертае, че за тези услуги НКЖИ не е монополист на пазара и затова цените трябва освен да покриват пълните разходи и разумната печалба, да бъдат конкурентни на пазара на подобен вид услуги, предлагани от други правни субекти.

От структурата на приходите на УИ в следващите графики може да се види, че НКЖИ има приходи само от допълнителни и спомагателни услуги, предлагани на товарните превози.

Графика 26 - Структура на приходите за пътнически превози



Графика 27 - Структура на приходите за товарни превози



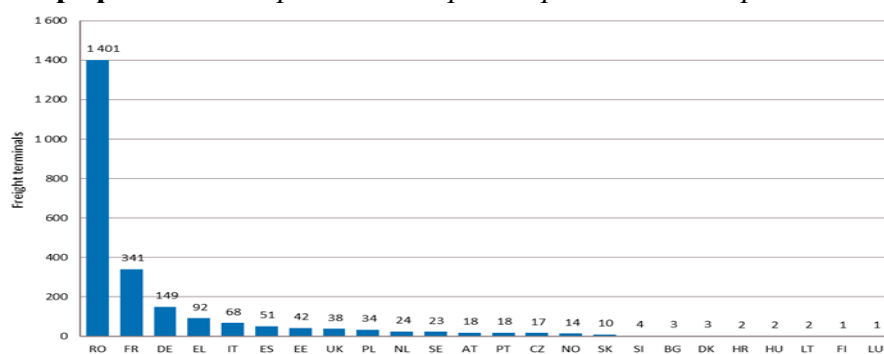
Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

От сравнителния анализ се вижда, че България е една от деветте държави в ЕС, която не е въвела такси за достъп до гарите, а те заемат средно 11% от общите приходи на УИ от пътническите превози.

Същото важи и за другите такси, събирани от УИ за извършване на услуги за товарни превози, които покриват средно 14% от общите приходи от товарни превози. В някои държави, където Интермодалните терминали (ИМТ) се експлоатират от УИ, се получават значителни приходи и от тези дейности, но очевидно от графиката повечето държави са избрали да ги предоставят на частни оператори.

Ако съпоставим тази графика с наличните активи за предоставяне на такива услуги, ще видим, че България е на едно от последните места по брой на изградените ИМТ.

Графика 28 - Изградени товарни терминали по страни в ЕС

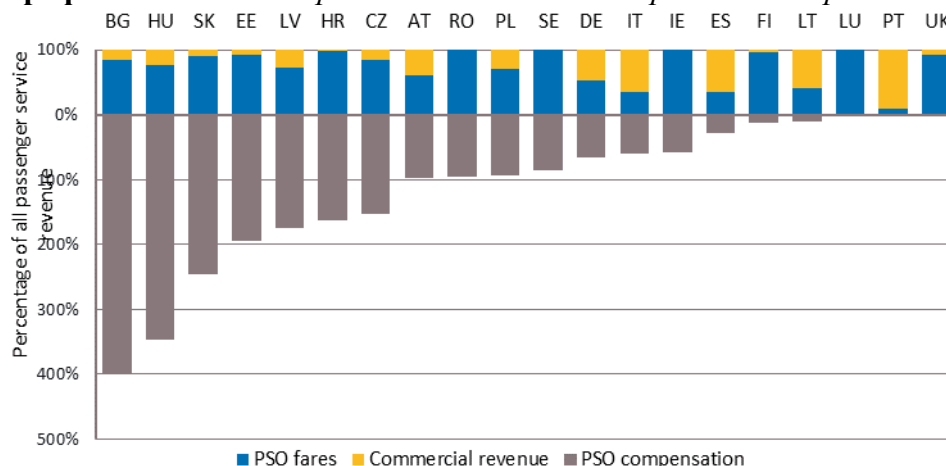


Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

Дори да не получава приходи от експлоатацията на ИМТ, УИ повишава приходите си чрез изграждане на такива терминали, защото създава точки с възможности за генериране на нови товари и ще повиши приходите си от ИТ от минималния пакет за достъп.

От друга страна България е държавата, в която най-силно се субсидира пътническия транспорт, което се вижда от следващата графика:

Графика 29 - Финансиране на пътническите превози по страни в ЕС



Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

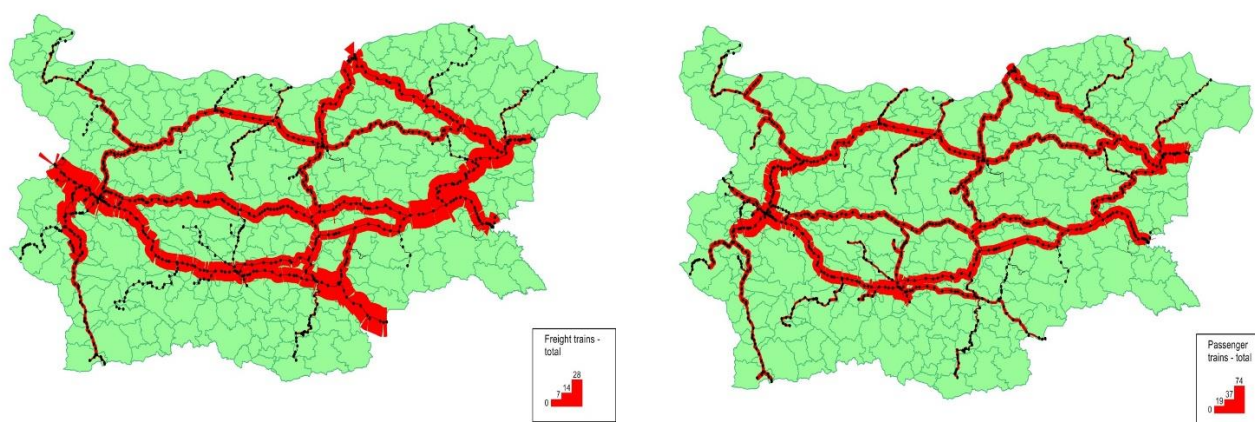
Въпреки усилията на държавата да предоставя значителен ресурс за пътническите превози, това не води до конкурентоспособност и броя на пътнически километър непрекъснато и устойчиво намалява. Отражението върху финансовите показатели на УИ е безспорно и е една от причините за невъзможността той да генерира допълнителни приходи от услуги за пътническия транспорт.

Като заключение може да се обобщи, че НКЖИ управлява средна по големина железопътна инфраструктура, с едни от най-ниските по размер ИТ и за съжаление най-ниски разходи за експлоатация и поддръжка на километър железен път. Този недостиг компанията се стреми да компенсира с агресивна кампания за набиране на безвъзмездни средства за инвестиции от различни източници.

Анализа на състоянието, тенденциите и обективни оценки на бъдещото търсене и предлагане на услуги на транспортния пазар позволява да се определят потенциалните пазарни ниши за развитие на предприятието.

Към момента има няколко натоварени железопътни трасета, като една част от тях са на коридор ОИС, а останалите на разширената ТЕН-Т мрежа. Изключение прави железопътна линия София – Карлово - Зимница, която е с голямо национално значение, но не попада в обхвата на ТЕН-Т мрежата.

Графика 30 - Разпределение на трафика по линии и участъци от мрежата



Товарен трафик в бр. влакове/денонощие

Пътнически трафик в бр. влакове/денонощие

Източник : Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.,

Видно от приложените графики за текущото натоварване, най-натоварени са именно линиите, по които в момента тече модернизация и рехабилитация с Европейски средства, следвани от тези с национално значение, към които са насочени средствата от Държавния бюджет.

Предвид развитието на товарните услуги, бизнес направленията, в които има генериран ръст, са свързани с енергетиката и новите изисквания за ползване на биогорива, както и интермодалния транспорт и контейнерните превози. Пътническите бизнес направления са крайградските пътувания и междуградски, свързани основно със София в посока Мездра, Пловдив и Перник.

Гарите и гаровите комплекси са основните центрове, в които се генерират приходи от допълнителни услуги. Тяхното състояние, налично оборудване в зависимост от предлаганите услуги и достъпът до тях са основен фактор за генериране на приходи.

3.2 Допускания за развитие на икономическата среда

Развитието на железопътния сектор е свързано с определени макроикономически показатели, които влияят с различна относителна тежест, но въпреки това оказват въздействие и затова анализираме малко по-широк кръг от показатели, извън общите БВП и инфлация. Този анализ и прогнозата са направени на база официални статистически данни от НСИ, проект на Актуализирана средносрочна бюджетна прогноза за периода 2022-2024 г. (АСБП).

Проекта на Актуализираната средносрочна бюджетна прогноза за периода 2022-2024 г. очертава средносрочните икономически перспективи и основни допускания, фискалните цели и приоритетни нови и надграждащи политики и мерки.

На база тези документи е направен анализ на представените макро показатели за последните 5 години:

Таблица 3 - Исторически данни за макро икономическите индикатори

Макро показатели	2017	2018	2019	2020	2021
Население в млн.	7,1	7	6,95	6,92	6,90
БВП на глава от населението (EUR)	7 419	8 012	8 680	8 477	8 844
БВП реално измерение (bln EUR)	52,3	56,1	60,56	58,85	61,03
ръст на БВП (%)	3,5	3,1	3,4	-4,40	3,70
Безработица (%)	5,7	4,7	3,9	5,1	5,4
Средногодишна инфлация (ХИПЦ) (%)	2,8	2,6	2,5	1,2	3,3
Валутен курс	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583
Внос (bln EUR)	27	27,1	29,9	25,76	29,81
Износ (bln EUR)	27,7	29,6	33,2	29,83	30,93

Източник: НСИ, проект на АСБП 2022-2024

През 2021 г. се наблюдава възстановяване на световната икономика от кризата, причинена от пандемията от COVID-19.

Очаква се растежът на брутният вътрешен продукт (БВП) на страната за 2021 г. да бъде 3,7%. Въпреки започналия през първата половина на 2021 г. процес на възстановяване на българската икономика, изразен чрез ръста на реалния БВП, възстановяването на заетостта все още изостава. Оценката за 2021 г. е, броят на заетите в икономиката да се запазва почти на равнището от предходната година. Средногодишният коефициент на безработица е 5,4%. Реалното повишение на доходите се характеризираше с ускорение

през първото полугодие и забавяне през третото тримесечие, което се дължеше на повишената инфлация в страната. Основният фактор за формиране на инфлацията бе ускореното поскъпване на суровините на световните пазари, и най-вече на енергията и храните. Средногодишната инфлация през 2021 г. се прогнозира да бъде 3,3%. Очаква се тенденцията на увеличение на дефицита в търговията със стоки да продължи до края на годината, което ще е основен фактор за формиране на отрицателен баланс по текущата сметка от прогнозния БВП през 2021 г. При услугите, с оглед значителния спад през 2020 г., също ще има съществено повишение както на износа, така и на вноса, най-вече на транспортни услуги и пътувания.

3.3 Специфични допускания за определяне стойностите на показателите

Освен допусканията за макроикономическата среда са направени следните специфични допускания при определяне на показателите, свързани с изпълнението на дейността на НКЖИ:

- договорените параметри по договора между Държавата и НКЖИ ще бъдат изпълнени;
- финансовият ресурс за приключване на големите инфраструктурни проекти ще бъде осигурен;
- мотивираните предложения за финансиране на проектите за програмен период 2021-2027 г. ще бъдат приети и одобрени от съответните източници на финансиране, включително Националния план за възстановяване и устойчивост;
- икономическата среда се развива и се постигат заложените финансови и не финансови показатели;
- политическата обстановка ще бъде толерантна и не се правят нормативни и регулаторни промени в сектора на дейността на НКЖИ;
- социалната среда ще се запази дружелюбна, въпреки натиска от напрежението на кризата;
- оптимизацията на персонала и средствата за работна заплата растат с темпа на ръста на средните доходи на лицата за страната;
- няма да има срив в обема на извършената работа, лимитиран до не по-голям спад в пътническите превози от установения средногодишен темп за предходните години и намаляване на темпа на растеж на товарните до 30% спрямо установения такъв за последните години.

Конкретните прогнози за финансовите и не финансови показатели на НКЖИ са показани в т. 4 на настоящата Бизнес-програма.

3.4 Анализ на основните рискове

Основните рискове за развитието на железопътната инфраструктура могат да бъдат групирани по следния начин:

Политически рискове, които са свързани основно с дългосрочната политика на Правителството по отношение на железопътния транспорт, като цяло. Чрез политическите си цели и програми, Правителството може да ускори или забави развитието на железопътния транспорт и в частност на железопътната инфраструктура. Конкретното измерение на тези рискове се изразява в различни аспекти, но първият и най-важен е осигуряването на *достатъчен финансов ресурс за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка* на железопътната инфраструктура.

Неосигуряването на този ресурс може да има губелни последици върху състоянието на железопътната инфраструктура, защото Управителят на инфраструктурата е изправен

пред невъзможния избор да решава кои линии ще поддържа съгласно техническите стандарти и за кои да заделя минимален ресурс за поддръжка на безопасност. Този избор неизбежно води до следните резултати:

- Влошаване на сигурността и повишаване броя на инцидентите по причина на НКЖИ, което от своя страна води до разходи за отстраняване на аварии и неустойки към Операторите.
- Намаляване на средните скорости на движение, което е единствената възможна мярка от страна на НКЖИ за гарантиране на безопасни превози, което пък води до намаляване капацитета, загуба на клиенти и съответно на приходи. Като дългосрочен ефект е влошаване на състоянието на някои железопътни линии до степен да трябва да се осигуряват средства за тяхното възстановяване, а не за ремонт или рехабилитация, което е огромен ресурс на фона на разходите за годишна поддръжка.

Коригиращи мерки за минимизиране на риска: България не е единствената страна в ЕС, където УИ се сблъсква с ограниченията на бюджета. Почти всички държави от бившия социалистически лагер са допуснали години наред влошаване на техническото състояние на техните железопътни инфраструктури. Именно с цел да подпомогне тези държави, ЕС им предоставя безвъзмездна помощ. По интензивното кандидатстване и най-вече стриктното усвояване на средствата от ЕС е първата коригираща мярка.

Втората коригираща мярка е постигането на балансирано финансиране в преговорния процес с министерствата, съгласно договора между Държавата и НКЖИ. В този процес трябва да бъдат вложени усилия от страна на НКЖИ да докаже оптималните си потребности и да убеди твърдо Правителството в тяхната наложителност.

Друга група политически рискове са свързани с *неосигуряването или непълното осигуряване на средства от ДБ за съфинансиране на проектите, финансирани със средства от ЕС*. Видно от пазарното проучване, България е втората страна в Европа по осигурени средства от ЕС на километър железен път, т.е. осигуряването е на високо ниво и това изисква съответните значителни ресурси за национално съфинансиране. Въпреки, че до момента Правителството винаги е осигурявало такъв ресурс за всички проекти, финансирани със средства от ЕС и нивото на риска е сравнително ниско, последиците би трябвало да се отбележат, а именно:

- загуба на значителен финансов ресурс, осигурен от ЕС, пряко свързан със значителен брой генерирани работни места, данъци в бюджета и ръст на БВП в регионите на реализация на проектите;
- замяна на средствата от ЕС с други източници на финансиране, тъй като проектите са съсредоточени върху основната ТЕН-Т мрежа, която трябва да бъде модернизирана и приведена в съответствие с ТСОС до края на 2030 г.

Коригиращи мерки за минимизиране на риска: Своевременното усвояване на средствата по проекти в срока на допустимост на разходите, за което настойчиво да се търси от страна на НКЖИ подкрепата на Правителството и всички нива, които биха могли да ускорят процесите. Регулярна информация за проблемите и предложения за тяхното решаване на високо политическо ниво, биха намалили значително този риск.

Пазарните рискове са свързани с *размера на инфраструктурните такси и платежоспособността на Операторите*. На пръв поглед няма връзка между двата фактора, но често намаляването на размера на инфраструктурните такси е продиктувано не от обективния размер на преките разходи на УИ, а от възможностите на Операторите да заплащат такси в определен обем. При подобна ситуация не се намаляват цените за крайните потребители и не се печелят нови клиенти, а се покриват загуби от неефективно

управление на железопътните Оператори за сметка на УИ. Опасностите, до които водят тези пазарни рискове са следните:

- хроничен недостиг на средства на УИ от ИТ, което от своя страна рефлектира върху забавяне на планираните ремонти, поддръжка и подобрения;
- загуба на ползватели на железопътен транспорт и спад в трафика, което се отразява на преките разходи и намалява в бъдеще размера на ИТ и съответно увеличава сумата, необходима от ДБ за покриване на общите разходи на НКЖИ.

Коригиращи мерки за минимизиране на риска: За съжаление мерките от страна на НКЖИ са силно ограничени, но една редовна информираност до съответните отговорни институции (МТС, ИАЖА, МФ и др.) би довела до намиране на конкретни решения и ограничаване на този риск. Предприемането на правни действия срещу нередовните платци, също би могло да има дисциплиниращ ефект и ускоряване събирането на вземанията.

Вътрешните рискове са свързани основно с човешкия ресурс в НКЖИ. С навлизането на новите технологии и модернизиранието на железопътни линии, се изисква все по-високо образователно ниво на персонала за поддръжка и все повече допълнителни квалификации. Дори в традиционните дейности по поддръжката навлизат нови материали, детайли и цели възли, за чиято поддръжка и подмяна е необходимо обучение. Наемането на такъв персонал, неговото обучение и най-вече задържането на тези кадри е жизнено важно за осигуряването на безопасна и модерна железопътна инфраструктура. Застаряването на персонала е допълнителен риск, защото младите хора са по-склонни да се учат и да приемат новата среда. Без предприемане на коригиращи мерки, съществува риск от неосигуряване на достатъчно квалифициран персонал за експлоатация и поддръжка на новите системи и модернизирани участъци от железопътни линии, което рязко ще намали ефекта от вложените за целта средства.

Коригиращи мерки за минимизиране на риска: Част от коригиращите мерки, вече са започнали, но подходящите условия на работа, свързани със социални придобивки и конкурентно заплащане, в сравнение с аналогични работодатели са непрекъснат процес, който трябва да бъде финансово осигурен в дългосрочен план. Формите за привличане на млади хора, чрез представяне на компанията пред средни училища, ВУЗ и всякакви образователни институции, както и гаранцията за тяхното професионално израстване по вертикала и хоризонтала, могат да намалят този риск до съвсем приемливи нива.

4. Прогнозна част

Базова година за прогнозата е 2021 г., в съответствие с изискванията на чл. 59 от ППЗПП. Прогнозният хоризонт е 2021-2025 г. Прогнозите за макропоказателите, които характеризират икономическата среда са показани в следващата таблица:

Таблица 4 - Прогнози за развитието на основните макро икономически индикатори

Макро индикатори	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Неселение в млн.	6,90	6,86	6,82	6,78	6,74
БВП на глава от населението (EUR)	8 844	9 324	9 727	10 119	10 507
БВП реално измерение (bln EUR)	61,03	63,96	66,32	68,58	70,77
Ръст на БВП (%)	3,40%	4,80%	3,70%	3,40%	3,20%
Безработица (%)	4,30%	5,00%	4,60%	4,30%	4,30%
Годишна инфлация (%)	2,20%	5,60%	2,70%	2,20%	2,30%
Валутен курс	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583
Внос (bln EUR)	29,81	31,34	32,40	33,50	34,57
Износ (bln EUR)	30,93	32,42	33,62	34,76	35,87

Източник: НСИ, проект на АСБП 2022-2024

Растежът на БВП ще се ускори до 4,8% през 2022 г., движен от инвестициите. Публичните инвестиции ще бъдат подкрепени от средствата по Националния план за възстановяване и устойчивост (НПВУ). През 2023 и 2024 г. растежът на икономиката ще се забави, съответно до 3,7 и 3,4%. Средногодишното повишение на ХИПЦ през 2022 г. се прогнозира да бъде 5,6%, а инфлацията в края на годината ще се забави до 3,1%. Средногодишният темп на инфлация ще бъде 2,7% през 2023 г. и 2,2% през 2024 г.

Политика по доходите. В актуализираната средносрочна бюджетна прогноза за периода 2022-2024 г. е разчетено увеличение на размера на минималната работна заплата от 1 април 2022 г. от 650 на 710 лв., като последващо увеличение за 2023 и 2024 г. се предвижда да бъде обвързано с въвеждане механизъм за определяне на размера на минималната работна заплата.

Осигурителна политика. Увеличаване на максималния осигурителен доход за всички осигурени лица за целия период от 3 000 лв. на 3 400 лв., считано от 1 април 2022 г.

Политика в областта на транспорта и съобщенията. За изпълнение на приоритети в областта на транспорта и съобщенията са осигурени средствата от държавния бюджет за нефинансовите предприятия с оглед покриване на необходимите разходи, възникнали при изпълнение на възложените им от държавата задължения, свързани с предоставяне на обществени услуги.

4.1. Прогнозни финансови отчети

Прогнозните финансови отчети на НКЖИ са представени в **Приложение № 2** и **Приложение № 3** към Бизнес програмата. Основните допускания при тяхното изготвяне са следните:

- изготвени са в текущи цени;
- разходите за материали растат с годишния ръст на прогнозната инфлация за макро показателите;
- разходите за горива, електроенергия, топливо и външни услуги растат с годишния ръст на БВП;
- разходите за възнаграждения растат с ръста на МРЗ за страната през 2022 година и след това задържат ръста си, до нова промяна в размера на МРЗ;

- разходи за амортизация и обезценка (АО) са в зависимост от допусканията за изпълнение на големите инфраструктурни проекти, като за средствата от КТ е направено допускане, че се усвояват напълно и респективно се осчетоводяват;
- актуализация на одобрената бизнес програма при отклонение над 5% на финансовите показатели за първото полугодие на текущата година, при възникване на обективни затруднения или значителни изменения в дейността на НКЖИ, в целите на държавната политика или на икономическата среда.

През 2021 г. железопътната инфраструктура е предоставена за ползване от всички железопътни превозвачи: „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, „БЖК“ АД, „Газтрейд“ АД, „Рейл Карго Кериър България“ ЕООД, „Ди Би Карго България“ ЕООД, „ТСВ“ ЕАД, „Експрес сервиз“ ООД, „Карго Транс Вагон България“ АД, „Порт рейл“ ООД, „Булмаркет Рейл Карго“ ЕООД, „ТБД Товарни превози“ ЕАД, „Пимк рейл“ ЕАД, „Мини Марица изток“ ЕАД и „ДМВ Карго Рейл“ ЕООД.

Очакваната извършена работа, изразена във влакилометри, брутотонкилометри, МВтч и реализираните приходи от такса преминаване по железопътната инфраструктура, от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, както и приходите от други услуги и други приходи, в зависимост от направените допускания са показани в следващата таблица:

Таблица 5 - Прогнози за очакваната извършена работа и очаквани приходи на НКЖИ

ПАРАМЕТЪР	2021	2022	2023	2024	2025
Извършена работа (влаккм)	30 725 919	30 900 000	30 600 000	30 800 000	30 800 000
Извършена работа (х.брутотонкм)	13 977 639	13 500 000	13 500 000	13 900 000	13 900 000
Разпределена тягова електрическа енергия (MWh)	300 324	300 324	300 000	300 000	300 000
а) приходи от инфраструктурни такси (х.лв.)	67 027	63 943	64 200	64 200	64 200
такса за преминаване по железен път (х.лв.)	50 097	46 500	46 500	46 500	46 500
такса за използ. електр. обор. за задв. ел.енергия. (х.лв.)	16 930	17 443	17 700	17 700	17 700
б) други услуги (х.лв.)	15 301	15 300	15 759	16 232	16 719
в) приходи от тягова ел. енергия (х.лв.)	39 893	38 980	38 937	38 937	38 937
г) други приходи (х.лв.)	357 130	415 817	399 312	445 756	477 465
приходи от финансираня (х.лв.)	338 088	396 625	379 969	426 260	457 816

Оперативната дейност на НКЖИ, свързана с поддържането и развитието на предоставената от държавата железопътна инфраструктура, управление на движението на влаковете и управление на предоставено от държавата имущество - публична и частна държавна собственост генерира приходи от оперативна дейност и финансови приходи.

Приходите от оперативна дейност на НКЖИ включват: нетни приходи от продажби на услуги (в т.ч. приходи от: инфраструктурни такси/от такса за достъп и използване на железопътната инфраструктура; други услуги; разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт; други приходи),

увеличения на запасите от продукция и незавършено производство, разходи за придобиване на активи по стопански начин, други приходи (в т.ч. приходи от финансираня).

Приходите от оперативна дейност без отчетените приходи за финансиране се очаква за 2021 г. да са в размер на 160 млн. лв. За периода 2022-2025 г. са планирани на база годишния График за движението на влаковете и такси и цени публикувани в Референтния документ на железопътната мрежа за 2021-2022 г. Прогнозата за 2022 г. е те да бъдат в размер на 157 млн. лв., като годишно за периода 2023-2025 г. да нарастват с около 1% годишно.

Разходите от дейността на НКЖИ е пряко свързан с приходите от оперативна дейност (приходи от: такси за достъп и използване на железопътната инфраструктура, от разпределение на тягова електрическа енергия, от други услуги и приходите от финансираня, предоставени от държавата, ЕСИФ и други източници) и включват разходи за оперативна дейност и финансови разходи. Прогнозата им е представена в следната таблица:

Таблица 6 - Прогнози за очакваните разходи на НКЖИ (в хил. лв.)

ПАРАМЕТЪР	2021	2022	2023	2024	2025
Разходи за суровини, материали	56 547	63 321	66 699	68 720	70 507
Разходи за външни услуги	39 466	41 926	43 939	45 564	47 114
Разходи за персонал	217 883	240 040	236 980	239 600	239 600
Разходи за амортизация и обезценка	192 699	201 529	231 843	278 134	309 689
Други разходи	16 352	17 925	18 843	19 464	20 032

Разходи за оперативна дейност без отчетените разходи за амортизации се очакват за 2021 г. да са в размер на 330 млн. лв., като в структурата им с най-голям дял са разходите за персонал, следвани от разходите за амортизации, суровини, материали, външни услуги и други разходи за дейността. Прогнозата за 2022 г. е те да бъдат в размер на 363 млн. лв., като нарастването е главно в разходите за персонал вследствие от увеличението на основната заплата, съгласно АСБП и в зависимост от постигнатите договорености в КТД. Прогнозата на разходите за оперативна дейност за периода 2023-2025 г. е да нарастват с около 1% годишно.

EBITDA – Оперативната печалба преди лихви, данъци и амортизации е отрицателна величина в размер на 170 млн. лв. и 206 млн. лв., съответно за 2021 г. и 2022 г. За периода 2023-2025 г. нараства и достига до 215 млн. лв. за 2025 г.

EBIT – Оперативната печалба преди лихви и данъци е отрицателна величина в размер на 363 млн. лв. и 408 млн. лв., съответно за 2021 г. и 2022 г. За периода 2023-2025 г. нараства и достига до 525 млн. лв. за 2025 г.

Паричен поток – (чиста печалба + амортизации) е в размер на 173 млн. лв. и 192 млн. лв., съответно за 2021 г. и 2022 г. За периода 2023-2025 г. нараства и достига до 244 млн. лв. за 2025 г.

Собственият капитал намалява от 1 275 млн. лв. към 31.12.2020 г. на 1 252 млн. лв. към 31.12.2021 г. Намалението на собственият капитал основно е вследствие от отчетения негативен финансов резултат за отчетния период. За 2022 г. се очаква увеличение до 1 480 млн. лв., след което намалява до 1 288 млн. лв. през 2025 г.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ се очаква да приключи 2021 г. с текуща загуба след данъци в размер на 20 млн. лв. (за 2022 г. – 9 млн. лв.; 2023 г. – 58

млн. лв.; 2024 г. – 63 млн. лв.; 2025 г. – 66 млн. лв.), като натрупаната непокрита загуба от минали години, без влиянието на текущата към 31.12.2021 г., да е в размер на 635 млн. лв. Тези данни индикират съществуването на значителна несигурност, която може да породи съмнение относно възможността на Компанията да продължи да функционира като действащо предприятие без продължаващата подкрепа от страна на държавата собственик на Компанията, правителството на Република България, проявление на която са подкрепата на държавата под формата на субсидии и държавни гаранции и на други източници на финансиране.

4.2. Ключови показатели за изпълнение на целите

4.2.1. Финансови показатели

Първият основен финансов показател за дейността на УИ е **Приходи от ИТ за достъп и използване на километър железен път**, а вторият показател е **Приходи от други услуги на километър железен път** и в следващата таблица се вижда тяхната динамика:

Таблица 7 - Прогнози за приходите и разходите на км жпът

Параметър	Мярка	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Приходи от ИТ на км жпът	лв/км	10 382	9 904	9 944	9 944	9 944
Приходи от други услуги на км жпът	лв/км	8 549	8 408	8 472	8 545	8 621
ОРЕХ на км жпът	лв/км	51 154	56 260	56 763	57 830	58 434
САРЕХ на км жпът	лв/км	159 515	249 542	269 538	80 949	50 465

Важно е приходите да се съпоставят с разходите за оперативната дейност и затова се използва показателят **Оперативни разходи на километър железен път**. Той показва общият размер на разходите за експлоатация и поддръжка. На практика тези разходи се покриват от нетните приходи от продажби и финансиранията, договорени в Договора между Държавата и НКЖИ.

Намаляването на стойността на този показател не е добра индикация за дейността на УИ, защото намалението на разходите за експлоатация и поддръжка води до влошаване състоянието на железопътната мрежа. Тъй като най-голямото разходно перо в общите разходи са средствата за персонал, тяхното намаляване може да доведе и до загуба на квалифициран персонал и социално напрежение. От друга страна намаляването на размера на амортизациите, които са съпоставими по размер със средствата за персонал, дава сигнали, че УИ не инвестира достатъчно средства да ремонтира и подновява железопътната мрежа. След като увеличението на тези два компонента е индикация за добрата работа на УИ, увеличението на този показател е закономерен резултат от добрата работа на УИ, съпоставим в границите на ръста на приходите от ИТ за достъп и използване и новите ДМА.

И последният финансов показател, определен като ключов от PRIME за работата на УИ е размерът на **капиталовите разходи на километър железен път**. Той измерва усилията на УИ да подновява, развива и модернизират, предоставените от Държавата активи, чрез ефективно усвояване на предоставените средства от различни източници. Колкото повече средства се влагат в тези дейности, толкова по-добре изпълнява задълженията си УИ и предоставя на държавата нови, модернизирани и ремонтирани активи.

В първите две години прогнозите са започнали проекти и има осигурено финансиране. Намалението на стойностите се дължи на неосигуряването на част от средствата за новите проекти.

Освен тези ключови показатели, има вторични такива, които дават представа за други аспекти от дейността на УИ.

Таблица 8 - Прогноза на финансови показатели за задължения, вземания и рентабилност

Показатели	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Вземания от клиенти и доставчици (х.лв.)	93 928	92 063	90 035	88 244	86 489
Задължения към доставчици и персонал (х.лв.)	25 844	25 756	25 742	25 872	26 099
Рентабилност приходи/разходи за дейността	0,953	0,981	0,901	0,900	0,902
Рентабилност нетни приходи от продажби/разходи, без АО	0,370	0,325	0,324	0,320	0,318

Допускането за намаляване размера на вземанията е, че след преговори и уважаване на затрудненията на БДЖ ПП ЕООД и БДЖ ТП ЕООД от COVID-19, ще започне изплащане на задълженията им.

Вземанията от клиенти се очаква към края на 2021 г. да са в размер на 93 мил. лв. От тях 86 млн. лв. са вземания от неизплатени инфраструктурни такси и други услуги от „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дъщерните му дружества, което представлява 92% от тези вземания.

Търговските и други задължения на НКЖИ към 31.12.2021 г. се очаква да са в размер на 46 млн. лв. Разчетено е намаление на размера на текущите задължения към доставчици, увеличение на задълженията към персонала и общественото осигуряване, запазване на данъчните и намаляване на другите текущи задължения спрямо края на 2021 г.

4.2.2. Нефинансови показатели

Основните не финансови показатели, характеризиращи дейността на УИ и възможността за неговата съпоставимост с другите аналогични администрации, в исторически аспект са показани в следващата таблица:

Таблица 9 - Исторически данни за основните не финансови показатели

Нефинансови показатели	Мярка	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Разгъната дължина на мрежата	км	6458	6460	6456	6454	6454
Електрифицирани линии	%	71,2%	71,2%	71,2%	71,3%	71,3
Бална оценка на жп мрежа	%	51,09	51,17	51,17	52,90	50,15
Среднопретеглена скорост на движение по жп инфраструктура	км/ч	77,1	77,4	77,8	77,9	78,2
Индекс на точност на пътническите влакове	%		94,55%	94,09%	96,30%	96,03%
Индекс на точност на товарните влакове	%		97,64%	97,52%	96,64%	96,09%

Нефинансови показатели	Мярка	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Капацитет на жп мрежа	часове	26008	21979	32165	38952	86150
Степен на използване на жп мрежа	бр.тнкм/км	206024	1994804	2018509	2111099	2165733
Брой персонал на 1 км	брой	1,77	1,74	1,71	1,69	1,67
Ниво на безопасност	Брой / ср.аритметич. за последните 5 години.	104	102	102	102	102
Дължина на главни жп линии с внедрен ERTMS/ETCS	%	3%	3%	6%	6%	6%
Дължина на жп линии с внедрен ERTMS/ETCS по ОИС	%	6%	6%	15%	15%	15%
Модернизирани и нови гарови централизации	брой	7	9	6	2	1

В Стратегията на НКЖИ за периода на Бизнес програмата няма планове за промяна **дължината на железопътни линии**. Заложените връзки с ИМТ и пътнически хъбове/летища, както и такива с индустриални клонове на потенциални товародатели ще бъдат завършени в периода извън тази прогноза. Затова дължината на железопътните линии по мрежата остава непроменена.

Относителният дял на **електрифицираните линии** в България е по-висок от средния за Европа и обхваща на 100% всички главни железопътни линии. За целия период на прогнозата общата стойност на електрифицираните линии ще бъде 71,3%.

Балната оценка се определя след измерване на железния път в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория. Контролът на техническото състояние на елементите от железопътната инфраструктура е една от основните задачи на НКЖИ и пряко свързана с планирането на ремонтните и инвестиционни дейности, на база обективна оценка на текущото състояние на активите.

Съгласно нормативните изисквания, железният път подлежи на периодичен контрол в натоварено състояние: минимално през 6 месеца по главните и през 12 месеца по второстепенните железопътни линии. Измерваните параметри са:

- отклонение от номиналното междурелсие (1435 мм).
- надлъжно ниво на всяка релса поотделно на база 11,8 м.
- шахматни пропадания измерени с три постоянни бази: на база 1,80 м. на база 3,20 м. на база 11,80 м.
- надвишение – взаимно разположение на релсовите нишки във височина една спрямо друга.
- положение на пътя в план чрез измерване на флешовете, както в крива, така и в права чрез хорда с дължина 10 м.

За да се добие представа за състоянието на пътя, е необходима база за сравнение, т.е. гранична стойност. Граничните стойности са определени след статическа обработка на измервания на цялата железопътна мрежа.

Определени са следните класове, характеризиращи състоянието на железния път:

- критерии клас „А” се използват за приемането на нови и ремонтирани железопътни линии, с изключение на индустриални клонове и коловози.
- критерии от клас „В” са за редовна експлоатация – сред достигането им се започва текущо поддържане.
- критерии от клас „С” са за допустима безопасна експлоатация – след достигането им се предприемат мерки за отстраняването им или се намалява скоростта на движение.

Данните се получават съгласно „Временна инструкция за оценка на железния път с пътеизмерителна лаборатория ЕМ 120 „Plasser&Theurer“, одобрена от Генералния директор на БДЖ през 1992 г.

Категориите на железния път по скорости са следните:

Категория	Скорост (км/ч)
I	$130 < V \leq 160$
II	$100 < V \leq 130$
III	$80 < V \leq 100$
IV	$60 < V \leq 80$
V	$40 < V \leq 60$
VI	$V \leq 40$

За прегледност е прието състоянието на железния път, на основание на резултатите от измерването, да бъде класифицирано в следните категории:

- „добро“ – състояние на железния път съгласно критериите за съответния клас и съответната категория по скорост, като балната оценка не надвишава граничната стойност за проектна скорост.
- „задоволително“ – състояние на железния път, за което оценката не надвишава граничната стойност за съответния клас и съответната категория по скорост, но балната оценка за отделни отсечки надвишава граничната стойност за проектна скорост.
- „лошо“ – състояние на железния път, за което оценката надвишава граничната стойност за съответния клас и съответната категория по скорост.

Пределният обобщен индекс QI се определя в зависимост от категорията на железния път по скорост и класа, за който се извършва измерването. За всеки един от измерваните параметри се изчислява неговата гранична стойност по клас и категория за скорост, а оттам се изчислява и обобщеният качествен индекс QI, отразяващ състоянието на железния път.

Данните от последното измерване за базовата година, показват стойност 50,15% линии по цялата мрежа с подобро състояние. Отчетната стойност е на база последното за годината измерване.

Планирането на стойности за балната оценка се извършва от поделение Железен път и съоръжения и се базира на следните фактори, влияещи върху стойностите на показателя:

- планирани ремонтни дейности в рамките на периода по участъци, съгласно ремонтната програма на НКЖИ за периода.
- програмите за изпълнение на всеки от големите инфраструктурни проекти и участъците, които периодично се завършват и пускат в експлоатация.
- други технически мероприятия, които водят до подобрене параметрите на железния път.

На база отчитането на тези фактори са прогнозирани следните стойности на показателя:

Таблица 10 - Прогнозни стойности за балната оценка

Показател	2021	2022	2023	2024	2025
Бална оценка, като % линии с подобро състояние, спрямо общата дължина на мрежата	50,15	51,3	51,3	51,3	51,3

Среднопретеглена скорост на движение по железопътната инфраструктура е основен показател за качеството на предлаганите от УИ услуги и се изчислява по следната формула:

$$V_{sprpt} = \frac{\sum_{i=1}^n (V_{pi} * Li + V_{ti} * Li)}{2 \sum_{i=1}^n Li}, \text{ където}$$

- V_{sprpt} е среднопретеглена скорост за пътническо и товарно движение.
- V_{pi} е скоростта на пътническо движение в i -тия участък.
- V_{ti} е скоростта на товарно движение в i -тия участък.
- Li е дължината на i -тия участък от железопътната мрежа.
- i е броят участъци.

Среднопретеглената скорост се определя, като за всяко междугарие (съответно за главна и второстепенна жп линия) с неговата си дължина, се отчита влиянието на допустимата максимална скорост на движение $V_{dop.max}$ и дължината му, както и на съществуващите i бр. ограничения на скоростта с дължина Li и скорост Vi по Референтния документ на железопътната мрежа.

Планирането на показателя в краткосрочен и средносрочен план се извършва след отчитането на следните фактори:

- планиран ГДВ за следващата година;
- предстоящи прекъсвания и намаления по отделни участъци, свързани с ремонтни и/или инвестиционни дейности;
- планирани за отпадане намаления и прекъсвания, поради приключили ремонтни и инвестиционни дейности по железния път и съоръженията.

На база отчитането на тези фактори и прогнозите за среднопретеглената скорост на движение по главни и второстепенни линии, поотделно за товарно и пътническо движение е направена прогноза на среднопретеглената скорост за периода 2021-2025 г.:

Таблица 11 - Прогнозни стойности за Среднопретеглена скорост на движение по железопътната инфраструктура

Показател	2021	2022	2023	2024	2025
Среднопретеглена скорост на движение на пътнически влакове по главни линии	92,2	92,7	92,8	93	93,1
Среднопретеглена скорост на движение на пътнически влакове по второстепенни линии	58,3	58,40	58,40	58,40	58,40
Среднопретеглена скорост на движение на товарни влакове по главни линии	75,5	75,6	75,6	75,6	75,6
Среднопретеглена скорост на движение на товарни влакове по второстепенни линии	54,4	54,5	54,4	54,4	54,4
Среднопретеглена скорост на движение по железопътната инфраструктура	78,2	78,3	78,4	78,5	78,6

Индекса на точност на пътническите и товарни влакове е измерител за степента на удовлетвореност на клиентите на УИ, а именно железопътните Превозвачи.

Точността на пътническите влакове се определя като относителен дял на пътническите

влакове, пристигнали в крайна гара със закъснение по причина на НКЖИ, отнесени към общия брой пътнически влакове, по следната формула:

$$I_{tp} = (1 - N_{zp}/N_p) * 100, \text{ където}$$

- I_{tp} е индекс на точност на пътническите влакове, измерен в %.
- N_p е общият брой пътнически влакове по ГДВ.
- N_{zp} е общият брой закъснели пътнически влакове по причина на НКЖИ.

Точността на товарните влакове се определя като относителен дял на товарните влакове, пристигнали в крайна гара със закъснение по причина на НКЖИ, отнесени към общия брой товарни влакове, по следната формула:

$$I_{tt} = (1 - N_{zt}/N_t) * 100, \text{ където}$$

- I_{tt} е индекс на точност на товарните влакове, измерен в %.
- N_t е общият брой товарни влакове по ГДВ.
- N_{zt} е общият брой закъснели товарни влакове по причина на НКЖИ.

Прогнозирането на стойностите на тези два показателя се извършва, като се отчитат следните фактори:

- прогнози за необходимия обем на трафика по железопътната линия;
- информация за търговските нужди на отделни железопътни превозвачи;
- разработени и планирани ГДВ;
- състояние на железопътната мрежа по определени участъци, което би довело до закъснения на пътнически и товарни влакове по причина на НКЖИ.

На база анализа на влиянието на всеки от тези фактори, както и прогнозите за ръста на превозите за периода 2021-2025 г. е направена прогноза за индекса на точност на товарните и пътническите влакове за следващите години:

Таблица 12 - Прогнозни стойности за индекса на точност на влаковете

Показател	2021	2022	2023	2024	2025
Общ брой пътнически влакове	206 500	205 000	205 500	206 000	206 000
Брой закъснели пътнически влакове	8 200	8 000	7 800	7 700	7 600
Индекс на точност на пътнически влакове	96,03%	96,10%	96,20%	96,26%	96,31%
Общ брой товарни влакове	76 800	75 500	75 500	76 000	76 000
Брой закъснели товарни влакове	3 000	2 500	2 400	2 350	2 300
Индекс на точност на товарни влакове	96,09%	96,69%	96,82%	96,91%	96,97%

Капацитета на железопътната мрежа се измерва с броя на прекъсванията на движението в участъци от железопътната мрежа по причина на НКЖИ, измерени в часове за година. Тяхното отчитане и планиране е на база планираните прекъсвания, обявени в Референтния документ на мрежата в началото на отчетната година и действително реализираните от планираните прекъсвания в края на отчетната година.

Планирането на този показател се извършва с отчитане на следните фактори:

- планираните ГДВ;
- програмите за изпълнение на големите инфраструктурни проекти;
- рисковете при изпълнение на големите инфраструктурни проекти;
- планираните прекъсвания по ремонтната програма;
- рисковете при изпълнение на ремонтната програма;
- обективното състояние на железопътната мрежа по линии и участъци.

На база анализа на влиянието на всеки от тези фактори за периода 2021-2025 г. е направена прогноза за капацитета на мрежата, измерен чрез годишния брой прекъсвания в часове и техните стойности са показани в следващата таблица:

Таблица 13 - Прогнозни стойности за капацитета на мрежата

Показател	2021	2022	2023	2024	2025
Капацитет на мрежата, измерен в годишен брой прекъсвания в часове	86 150	127 010	105 526	87 263	88 124

Степента на използване на железопътната мрежа се измерва, чрез изменението на извършената работа в брутотонкилометри на 1 км железен път от общата разгъната дължина на мрежата, по следната формула:

$$TI = Q_{lm} / L_{km} [t], \text{ където}$$

- TI е степента на използване на железопътната мрежа.
- Q_{lm} е планираната работа в брутотонкилометри.
- L_{km} е общата разгъната дължина на мрежата, определена в съответния Референтен документ на мрежата.

Планирането и отчитането на този показател се извършва, като се анализират и вземат предвид следните фактори:

- анализ и прогнози за икономическата среда в краткосрочен и средносрочен план;
- анализ и прогнози за извършена работа по железопътната мрежа, направени във финансовите показатели;
- информацията от Референтния документ.

На база анализа на влиянието на всеки от тези фактори, както и прогнозите за ръста на превозите за периода 2021-2025 г. е направена прогноза за степента на използване на железопътната мрежа за следващите години:

Таблица 14 - Прогнозни стойности за степента на използване на жп мрежа

Показател	2021	2022	2023	2024	2025
Извършена работа в хил. брутотонкм	13 977 639	13 500 000	13 500 000	13 900 000	13 900 000
Дължина на мрежата в км	6454	6454	6454	6454	6454
Степен на използване на жп мрежа в брутотонкм/км	2 165 733	2 091 726	2 091 726	2 153 703	2 153 703

Нивото на безопасност се измерва чрез отчитане намаляването на броя на произшествията и инцидентите по причина на НКЖИ, като се съпоставят стойностите на техния брой през отчетната година, спрямо броя им за предходните пет години, изчислен като средно аритметична стойност. Тяхната стойност се отчита и планира, като се вземат предвид следните фактори:

- анализ на причините за всяко едно произшествие и инцидент през изтеклия петгодишен период;
- анализ на състоянието на всички елементи на железопътната мрежа;
- планираните ГДВ;
- анализ на резултатите от планираните ремонтни дейности и инвестиционната програма на НКЖИ за всяка една година от прогнозния период.

На база анализа на влиянието на всеки от тези фактори, както и прогнозите за ръста на превозите за периода 2021-2025 г. е направена прогноза за нивото на безопасност,

измерено чрез броя произшествия, спрямо средноаритметичната стойност на техния брой за предходните пет години:

Таблица 15 - Прогнозни стойности за нивата на безопасност

Показател	2021	2022	2023	2024	2025
Ниво на безопасност	102	102	101	101	100

Брой персонал на 1 км железен път се определя като средният списъчен брой персонал към края на съответната година се раздели на общата разгъната дължина на мрежата, определена по Референтния документ на мрежата за същия период, по следната формула:

$$I_p = CC/L_{км}, \text{ където}$$

- I_p е определеният брой на персонала на 1 км железен път за съответната година.
- CC е броят на персонала по средносписъчен състав в края на съответната година.
- $L_{км}$ е общата разгъната дължина на мрежата, определена в Референтния документ на мрежата към края на съответната година.

Отчитането и планирането на този показател се извършва, като се вземат предвид следните фактори:

- анализ на текущото състояние за предходните години;
- анализ на резултатите от действащите политики и мерки за управление на човешките ресурси в НКЖИ;
- броя на предстоящите пенсионираня за срока на прогнозата;
- планове за намаляване на персонала по подразделения, на база мерките и резултатите от ремонтната и инвестиционна програма на НКЖИ.

След отчитане влиянието на всички горепосочени фактори е направена прогноза за стойността на показателя за следващите години:

Таблица 16 - Прогнозни стойности за брой персонал на 1 км железен път

Показател	2021	2022	2023	2024	2025
Брой персонал по ССБ към 31.12.	10800	10 850	10 717	10 657	10 657
Дължина на жп мрежа в км	6454	6454	6454	6454	6454
Брой персонал на 1 км жпът	1,67	1,68	1,66	1,65	1,65

Дължината на железопътни линии с внедрен ERTMS/ETCS е един от съвременните показатели, на база на който се прави оценка за ефективността на работата на УИ и на неговата готовност да стане част от TEN-T мрежата. Чрез внедряване на тази Единна система за управление на влаковете се повишава безопасността на превозите, увеличава се капацитета на съответните линии и се намалява броят на персонала в гарите, зает с управление движението на влаковете и поддръжката на осигурителните системи в тях. Колкото по-висок е дялът на железопътни линии с внедрен ERTMS/ETCS, спрямо общата дължина на железопътната мрежа, толкова по високо се оценява работата на УИ.

Съгласно Националния план за внедряване на ERTMS, България има поети ангажименти за внедряване на ERTMS/ETCS по всички железопътни линии от основната мрежа, на нейната територия до 2030 г. Постигането на тази цел е показан допълнителен показател за внедрен ERTMS/ETCS по линиите разположени на коридор Ориент Източно - Средиземноморски.

При планирането на този показател се вземат предвид следните фактори:

- програмите за изпълнение на големите инфраструктурни проекти;
- ремонтната програма на НКЖИ, в част сигнализация и телекомуникации;
- анализират се рисковете при изпълнение на двете програми за периода на прогнозата.

След отчитане влиянието на всички горепосочени фактори е направена прогноза за стойността на показателя за следващите години:

Таблица 17 - Прогнозни стойности за изграждане на ERTMS по мрежата

Показател	2021	2022	2023	2024	2025
Дължина на главни жп линии с внедрен ERTMS/ETCS в км		9		292	24
Дължина на главни жп линии с внедрен ERTMS/ETCS в % спрямо общата дължина на главните жп линии	6%	6%	6%	17%	18%
Дължина на жп линии с внедрен ERTMS/ETCS в % спрямо общата дължина по коридор ОИС	15%	15%	24%	42%	44%
Нови и модернизиращи гарови централизации общо в брой		1		3	3
Нови гарови централизации в брой		1			1
Модернизиращи гарови централизации общо в брой		9		3	2

4.3. Изпълнение на задачи които не могат да бъдат остойностени

Не всички резултати от дейността на предприятието могат да бъдат остойностени и измерими и съпоставяни във времето на планирани и отчетни стойности. Тази възможност е разписана в чл. 57, ал. 2 от ППЗПП. За тях отчетността се измерва само с изпълнение или неизпълнение на конкретната задача.

Има дейности и задачи, които ще бъдат изпълнени еднократно за периода на Бизнес програмата, но имат важно отражение върху останалите финансови и/или не финансови показатели.

Такива са следните задачи:

- *Изграждане и въвеждане на Система за управление на влаковата работа*, която ще бъде реализирана с финансиране по ОПТТИ. Изпълнението на тази задача ще доведе до автоматизиране на процесите по дългосрочно и краткосрочно планиране, диспечерско регулиране и управление и оперативно отчитане на влаковата работа, изчисляване на инфраструктурни такси и водене на статистика на данни за управленски анализи и решения в НКЖИ. Отделно ще се изгради връзка с телематичните системи за товарни и пътнически превози на трансевропейската конвенционална железопътна система в съответствие с изискванията на техническите спецификации за оперативна съвместимост.
- *Изграждане и въвеждане на Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение*, която първоначално беше включена за финансиране от НПВУ, но предвид текущата ревизия на Плана се предвижда системата да бъде реализирана с Държавен бюджет или други източници на финансиране. Тази система ще осигури възможност за контролни проверки, свързани с идентификация на влаковите състави, идентификация на контролната точка и условията на околната среда, както и за обективен анализ на повреди по ходовата част на возилата и/или свързани с

негабаритен или изместен товар и/или претоварване, състоянието на осите на подвижния състав и отчитане на граничните стойности на контролираните параметри.

- *Изграждане на интегрирана система по киберсигурност на НКЖИ* със способности за адаптиране към динамиката на глобалните киберзаплахи и за реакция при мащабни атаки срещу инфраструктурни информационни ресурси. Проектът е предложен за финансиране със собствени средства.

4.4. Инвестиционна програма

Цялостната инвестиционна програма на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, свързана с изграждането, рехабилитацията и развитието на железопътната инфраструктура, се осъществява със средства от Европейските структурни инвестиционни фондове (ЕСИФ) и средства предвидени от държавния бюджет под формата на капиталови трансфери.

Средствата от ЕСИФ се осигуряват по съответните оперативни програми и Механизма за свързване на Европа. При подбора на проектите, които да кандидатстват за финансиране по тези инструменти, се използват критерии за тяхната селекция, които могат да бъдат обобщени по следния начин:

- съответствие на целите на проекта с приоритетите на източника на финансиране;
- национална значимост на проекта;
- степен на зрялост на проекта;
- икономическа целесъобразност от изпълнението на проекта;
- капацитет и възможности на НКЖИ, като Бенефициент да управлява проектите.

На база анализи на съответствието с тези критерии се определят проектите и техните източници на финансиране.

За периода 2021-2025 г. в действие ще са следните основни финансови инструменти:

- ОПТТИ 2014-2020 г., чиито срок на допустимост на разходите е до 2023 г.
- МСЕ, чиито срок на допустимост на разходите е в зависимост от датата на подписване на Споразумението за финансиране с краен срок 2023/2024 г.
- Програма Транспортна свързаност с период на действие от 2021-2027 г.
- МСЕ-2 с период на действие от 2021-2027 г.
- Национален план за възстановяване и устойчивост със срок на допустимост до средата на 2026 г.

След анализа и оценка на проектите, по важните от тях са изброени, а всички инвестиционни проекти по източници на финансиране, договорена/индикативна стойност и програма за изпълнение по години, са показани в **Приложение № 4**:

- ✓ Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец, фаза 1 – обща стойност на проекта – 539, 497 млн. лв. без ДДС.

Проектът е в процес на изпълнение. Очакван срок за изпълнение на фаза 1 е краят на 2023 г.

- ✓ Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2 е вторият „голям“ проект в процес на изпълнение по ОПТТИ, с обща стойност на проекта 675,093 млн. лв. Проектът е в процес на изпълнение. Очакван срок за изпълнение на целия проект е 2023-2024 г.

- ✓ Модернизация на железопътната линия София - Драгоман-граница със Сърбия, участък Волюяк – Драгоман, фаза 1 с индикативна стойност 254,659 млн.лв. Проектът е в процес на изпълнение. Очакван срок за завършване на фаза 1 на проекта е краят на 2023 г.

✓ Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София Волуяк, със стойност 286,146 млн. лв. без ДДС, съгласно споразумение с INEA за БФП – 203,819 млн. лв. и допълнително финансиране съгласно РМС № 451/03.07.2020 – 126, 612 млн. лв. (наддоговаряне по проекта в размер на 82,327 млн. лв. и гарантирани средства в размер на 44,285 млн. лв.). Очакван срок за завършване на целия проект е 2024 г.

✓ Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“ със стойност 134,466 млн. лв. също се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.

✓ Модернизация на железопътен участък Костенец – Септември“ със стойност 443,513 млн. лв., съгласно споразумение с INEA за БФП – 300, 251 млн. лв. и допълнително финансиране съгласно РМС № 492/09.08.2019 – 123, 690 млн. лв., както и допълнително финансиране от ДП НКЖИ – 19,572 млн. лв. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.

✓ Развитие на жп възел Пловдив със стойност 243,882 млн. лв., съгласно споразумение с INEA за БФП – 202,384 млн. лв. и допълнително финансиране съгласно РМС № 452/03.07.2020 г. – 41,498 млн. лв. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.

Освен големите проекти по ОПТТИ и МСЕ се подготвят и изпълняват редица проекти, които съответстват на целите и стратегията на НКЖИ:

✓ Реконструкция на гарови комплекси – общо 6 бр. на стойност 28,601 млн. лв., финансирани по ОПТТИ. Проектите са в процес на изпълнение, като дейностите по Реконструкцията на гарови комплекси Карнобат, Подуяне и Казичане са приключили.

✓ Модернизация на тягови подстанции - Варна и Разград, изграждане на тягова подстанция Русе и въвеждане SCADA, финансиран по ОПТТИ, със стойност 28,338 млн. лв. Проектът е в процес на изпълнение. Очакваният срок за завършване е 2023 г.

✓ „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ“ – стойност на проекта 6,012 млн. лв.

✓ Достъп от Коридор OEM до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас - стойност на проекта 4,009 млн. лв., съгласно споразумение за БФП. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.

✓ Техническа помощ за подготовка на проект „Удвояване на участъци по жп линия Пловдив-Свиленград- Граница с Република Турция“ - стойност на проекта 20,530 млн. лв. съгласно споразумение с INEA за БФП. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.

✓ Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп линията Видин - София: железопътен участък -Мездра – Медковец“ - стойност на проекта 11,291 млн. лв. съгласно споразумение с INEA за БФП. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.

✓ Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия“ - стойност на проекта 5,542 млн. лв., съгласно споразумение с INEA за БФП. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.

✓ Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник - стойност на проекта 28,049 млн. лв. съгласно споразумение с INEA за БФП. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.

По новите източници на финансиране, в програмния период 2021-2027 г., са планирани следните по-значими проекти:

- ✓ Модернизация на жп линия София-Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец, фаза 2 с индикативна стойност 640,184 млн. лв.
- ✓ Модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участъка Драгоман-граница с Република Сърбия – индикативна стойност 468 млн. лв.
- ✓ Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония – индикативна стойност 65 млн. лв.
- ✓ Модернизация на жп линия Радомир-Гюешево – индикативна стойност 1 230,000 млн. лв.
- ✓ Модернизация на жп линия София-Перник – индикативна стойност 632 млн. лв.
- ✓ Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: жп участък Перник – Радомир – индикативна стойност 329 млн. лв. без ДДС.
- ✓ Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия София-Перник и Перник-Радомир с индикативна стойност 50 млн. лв.
- ✓ Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир - индикативна стойност на проекта – 568 215 996 лв. без ДДС.
- ✓ Доизграждане на съоръжения по жп линия Карнобат-Синдел– индикативна стойност 462 млн. лв.
- ✓ Развитие на жп възели Горна Оряховица, Русе и Варна – индикативна стойност 295 млн. лв.
- ✓ Изграждане на жп връзка с летище Бургас – индикативна стойност 103 млн. лв.
- ✓ Изграждане на жп връзка с летище Пловдив– индикативна стойност 44 млн. лв.
- ✓ Изграждане на ERTMS, по жп линия Радомир - Кулата - индикативна стойност 168 млн. лв.
- ✓ Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра– индикативна стойност 37,500 млн. лв.

В периода 2022-2025 г. ще бъдат изпълнени и следните 2 проекта с бенефициент НКЖИ, които са включени в предложения за одобрение Национален план за възстановяване и устойчивост:

- ✓ Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан – индикативна стойност 205,860
- ✓ Изграждане на Интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе – индикативна стойност 51,860 млн. лв.

Вижда се от имената на проекти и тяхната насоченост по направления, че се изпълняват стратегическите приоритети за връзка със съседните държави, бизнес ориентирани трасета, създаване на условия за развитие на Интермодалния транспорт, изпълнение на Националния план за внедряване на ERTMS и другите посочени средно срочни цели.

В резултат от изпълнението на тези проекти или отделни фази от тях, могат да бъдат обобщени следните показатели:

Таблица 18 - Прогнозни стойности на показателите от инвестиционната програма на НКЖИ

Показател	Мярка	Стойност в края на периода
Модернизирани линии за периода, вкл. КМ*	км	549
Линии с внедрен ERTMS/ETCS*	км	549
Модернизирани гарови централизации	брой	32

Показател	Мярка	Стойност в края на периода
Модернизирани ТПС	брой	7
Модернизирани гарови комплекси	брой	13

**тези стойности са с натрупване и от предишния програмен период общо до 2025 г.*

Извън Европейското финансиране, със *средства от Държавния бюджет (Приложение № 5)* ще продължи работата по следните проекти:

✓ **ПРОЕКТ 3:** „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости“ - включва следните обекти:

- Механизирано подновяване на железния път в междугарията Стражица - Славяново текущ път № 1 и № 2, Каспичан - Провадия път № 2, Реброво - Своге път № 1, Световрачене - Курило, Дъбово - Гурково, Бов - Лакатник, Гурково - Твърдица,
- Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация и преустройство на контактната мрежа.
- Проектиране и изграждане на предпазни огради, доставка и влагане на еластични прелезни настилки и изграждане на съоръжения.

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;
- понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията;
- комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти;
- намаляване на времепътуването;
- достигане на проектни скорости.

✓ **ПРОЕКТ 4:** „Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства“ - включва следните обекти:

- Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел.
- Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София – Мездра - Червен бряг.
- Електрификация на 83-та железопътна линия Симеоновград - Нова Загора.
- Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участък София - Карлово.
- Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства.
- Доставка и инсталиране на апаратура в три броя гари: Бов, Плевен и Раднево, с цел модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС по обособени по обособени позици.
- Изграждане на цифрова телекомуникационна система за пренос на глас и данни в участък София – Мездра - Червен бряг.
- Модернизация на телекомуникационните системи в участъка по направление Русе - Горна Оряховица”.
- Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Карлово – Филипово.

- Доставка, инсталиране и конфигуриране на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа в участъка Благоевград - Кулата.

С изпълнението на проекта ще се постигне:

- гарантиране на високо ниво на безопасност на влаковото и маневрено движение чрез съвременните технически средства на осигурителната техника (ОТ) и свеждане до минимум на влиянието на субективния фактор;
- дългосрочно осигуряването на бъдещия телекомуникационен трафик, подsigуряването на работата на SCADA и на работата на Ethernet базирани платформи;
- 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.

✓ ПРОЕКТ 5: „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции“ - включва следните обекти:

- Подмяна на релейни защиты на ТПС Генерал Тодоров и ТПС Симитли.
- Рехабилитация на КМ по жп линия София - Горна Оряховица - Варна, спирка Караджата.

С изпълнението на проекта ще се постигне:

- повишаване надеждността, безопасността и цялостното функциониране на подсистемата, чрез замяна на съществуващото (морално остаряло) оборудване със съвременно;
- постигане на оперативна съвместимост в съответствие с ТСОС Енергия, чрез бързодействие на аварийно изключване на прекъсвачите и поддържане на стойности на напрежение и честота в съответствие с EN 50 163.

✓ ПРОЕКТ 7: „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат - Синдел“ - включва следните обекти:

- Участък Лозарево - Прилеп от км 18+663 до км 23+108 включително жп тунел № 1;
- Преустройство коловозно развитие на гара Синдел Разпределителна;
- Отстраняване забележки от Решение на МОСВ за ОВОС за инвестиционно предложение Карнобат - Синдел.

С реализацията на проекта ще постигне проектната скорост на участъка Лозарево – Прилеп до 130 км/ч, а дължината на железния път се намалява с 5 434,92 м, което е най-голямото скъсяване при реализацията на проекта за удвояване и електрификация на железопътната линия Карнобат-Синдел.

✓ ПРОЕКТ 8: „Възстановяване на проектни параметри на жп линията София - Карлово - Зимница“ - включва следният обект:

- 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.

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

✓ ПРОЕКТ 11: „Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна“ - включва следните подобекти:

- Механизирано подновяване на железния път в междугарията Самуил - Висока поляна, Хитрино - Плиска, Русе разпределителна - Образцов чифлик, Образцов чифлик - Ястребово, Ветово - Сеново и Висока поляна - Хитрино.
- Възстановяване на проектни параметри по гарите Образцов чифлик, Ветово, Разград, Хитрино, Плиска, Сеново и Ястребово.
- Проектиране в гарите Самуил, Висока поляна и Просторно.

Железопътната линия Русе – Варна е първата железопътна линия, построена на територията на Република България и е най-пряката жп връзка между Русе и Варна, респективно пристанище Русе на р. Дунав и черноморското пристанище Варна. В този аспект железопътната линия Русе – Варна осъществява транспортната комуникация между общоевропейски транспортни коридори №№ VII и VIII (при жп гара Синдел).

Железопътната линия Русе - Варна е основна за товарния железопътен трафик по направлението от Турция през Румъния до страните от Централна и Западна Европа, като също е включена в „широкообхватната“ TEN-T мрежа на Европейския съюз. След завършването на строителните дейности по линията, ще се подобри трансграничната връзка с Румъния и ще се увеличат товародателите, ползващи железопътната инфраструктура.

Реализацията на инвестиционния проект ще доведе до:

- подобряване на качеството на услугите на железопътния транспорт чрез намаляване на времето за транзитно преминаване, приспособяване на пропускателната способност на линията към атрактивната от търговска гледна точка честота на транспортните услуги, повишаване на експлоатационните параметри по отношение на надеждност, техническа готовност и ремонтпригодност, повишаване на безопасността на транспортните операции и намаляване на въздействието върху околната среда;
- стимулиране на икономическото развитие на регионално и национално ниво и подкрепа за по-изгодни в икономически план и надеждни транспортни услуги за превоз на пътници и товари в областите на взаимен интерес, като се обръща по-специално внимание на ефективността на железопътните оператори по международните коридори и оперативната съвместимост с останалите видове транспорт;
- опазване на околната среда в близост до жп линията и намаляване на опасностите при транспорт на опасни стоки;
- намаление на разходите за железопътни транспортни услуги и рационализиране на използването на железопътната инфраструктура. Целта е да се получи съществено намаление на съществуващите инфраструктурни оперативни разходи и разходите по поддръжката, чрез прилагането на модерни строителни техники и използването на най-съвременни системи за контрол, мониторинг и надзор, които могат да обезпечат значително по-висока надеждност и техническа годност на инфраструктурните активи и управлението на движението.

✓ ПОЕКТ 20: „Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания“

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

✓ ПРОЕКТ: „Доставка жп механизация“ и „Транспортни средства“.

Очаквания ефект от доставката на жп механизация и транспортни средства е:

- създаване на по-добра организация и ефективност при изпълняване на ежедневните и аварийни операции свързани с поддържането на железният път на територията на страната;
- увеличаване на производителността на труда и намаляване на разходите за труд (оптимизация на работна сила и персонал);
- гарантиране безопасността на превозите по републиканската автомобилна мрежа;
- гарантиране на ефективна, висококачествена и безаварийна работа на групите по поддържане на железния път, осигурителна техника и контактна мрежа.

✓ Проекти, включени в Капиталов трансфер за допълнително финансиране по проекти съфинансирани чрез ОПТТИ, МСЕ, ПТС.

4.5. Ремонтна програма

Ремонтната програма на НКЖИ е разработена след оценка на техническото състояние на цялата железопътна мрежа по отношение на:

- безопасност при превоза на пътници и товари;
- намаляване на повредите и прекъсванията на работа на системите за управление на трафика;
- проектните скорости;
- максимално допустимите скорости съобразно състоянието на железния път;
- причините, наложили ограничения на скоростите;
- възможните технически решения за премахване на намаленията и за увеличаване на допустимите максимални скорости със съответната икономическа оценка;
- координация на дейностите с изграждането на големите инвестиционни проекти, финансирани със средства от ЕС;
- модернизацията на ефективно трансформиране и транспортиране на тягова електрическа енергия и сигнализацията по железопътната инфраструктура.

Основната цел на Ремонтната Програмата на НКЖИ за периода 2021-2025 г. е ускоряване процеса на стабилизиране и модернизиране на железопътната мрежа, повишаване на конкурентоспособността и безопасността на железопътния транспорт. Предлагащите решения за реализация са съобразени със следните условия:

Поделение Железен път и съоръжения отговаря за следните дейности, които ще се реализират, чрез Ремонтната програма:

- ремонти за завишаване на скоростите на цели участъци (рамена), които не са включени в големите инфраструктурни проекти. Подновяването на железния път по главните железопътни линии да се извършва с нова конструкция горно строене (стоманобетонни траверси с еластично скрепление и релси UIC 60 кг/м), като подновяването обхваща също текущия път в гарите и лежащите на него стрелки;
- обновяване на стрелковото стопанство чрез въвеждане на стрелки тип UIC 60 на стоманобетонна траверсова скара;
- мероприятия по отводняване и подобряване на носимоспособността на земното легло в участъци, където тя е нарушена;
- възможно най-пълно задоволяване на потребностите от траверси, скрепления и стрелкови части;
- ремонт и поддържане на стоманените и стоманобетонни мостове;
- увеличаване дела на безнаставовия релсов път, водещо до намаляване на разходите за поддържане на железния път и подобряване комфорта на пътуване;

- ремонт на тежка пътна механизация и доставка на нова такава, позволяваща да започне премахване на технологични операции, изискващи ръчен, физически тежък и непривлекателен труд и качествено техническо пресъоръжаване на НКЖИ;
- доставка на най-необходимите резервни части и изпълнение на ремонти за поддържане на механизацията в добро техническо състояние;
- осигуряване на железопътни участъци с високо проходими транспортни средства, в т.ч. и на смесен ход „шосе – железопътна линия”;
- заложен са за ремонт предимно отсечки, в които разликите между проектните и скоростите по книжка-разписания са най-големи, като приоритет се дава на I-ва, II-ра, III-та, IV-та, V-та и IX-та железопътни линии.

Поделение Сигнализация и телекомуникации, като отговорно звено за осигурителните системи, телекомуникационната мрежа и съоръженията на нетяговото електроснабдяване и енергиен контрол има следните конкретни задачи, чието изпълнение е свързано с Ремонтната програма:

- проектиране и строителство на модерни и високо ефективни осигурителни системи за управление на влаковото движение;
- оборудване на прелезите с ръчни бариери със съвременни автоматични прелезни устройства;
- проектиране и строителство на оптични кабели и телекомуникационно оборудване за високоскоростна комуникация;
- подобряване сигурността и качеството на електрозахранването на обекти и съоръжения на НКЖИ и външни консуматори;
- намаляване на техническите загуби на електроенергия;
- достигане на техническите параметри на действащите съоръжения, системи и апаратура в съответствие с европейските норми и стандарти.

В сферата на своята компетентност *поделение „Електроразпределение“* ще изпълнява следните задачи, свързани с изпълнението на Ремонтната програма и нейния хоризонт:

- подмяна на съоръженията на тяговите подстанции, изграждане на система за телеуправление;
- централизирано управление на съоръженията за тягово енергоснабдяване от енергодиспечерите и подобряване оперативността при експлоатация им от съответните енергодиспечерски участъци;
- повишаване надеждността на захранване на контактната мрежа, респективно електрическия подвижен състав и осигуряване нормално по ниво напрежение в контактната мрежа, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 50163;
- постигане на оперативна съвместимост с трансевропейската железопътна система, чрез модернизация на тяговите подстанции и електрическия подвижен състав, като съставен елемент на структурна подсистема „енергия”, в съответствие с изискванията на Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на ЕС;
- повишаване пропускателната способност на съответните жп участъци и създаване предпоставки за по-пълно изпълнение графика за движението на влаковете, изпълнение изискванията по отношение на новия електрически подвижен състав, за поддържане нивото на напрежение в контактната мрежа в строго определени граници;
- повишаване капацитета, както и на ефективността и оперативността при експлоатация на инфраструктурата, чрез подобряване на експлоатационните параметри и въвеждане на съвременни методи за управление на ТПС и прилежащата железопътна инфраструктура (места за секционирание на контактната мрежа);

- намаляване вредното влияние върху околната среда, чрез подмяна на съоръженията, съдържащи вредни, отровни и канцерогенни вещества (трансформаторно масло, течен електролит в акумулаторните и кондензаторните батерии и др.);
 - намаляване на броя на инцидентите, резултат от функционирането на тягови подстанции и прилежащите секционни постове, както и времето, необходимо за отстраняване на тези повреди;
 - намаление на персонала, зает с експлоатацията на тягови подстанции, поради безотказната работа на съвременните съоръжения и липсата от възможност за профилактични изпитания (комплексната разпределителна уредба е херметически затворена и съоръженията разположени в нея, не се нуждаят от профилактични изпитания);
 - подобряване на безопасността при експлоатацията на тягови подстанции и прилежащата железопътна инфраструктура (секционните постове и разединителите) за персонала, извършващ аварийна и планова поддръжка, за пребиваващите в близост до тягови подстанции трети лица и др.;
 - бодкрепа за развитието на изостанали райони за планиране, основно Северна България, попадащи в обсега на тягови подстанции, което ще доведе до премахването на социално-икономическите различия на региона с останалите райони за планиране и ще подпомогне изпълнението на планове за постигане на икономическо и социално сближаване в регионалното развитие на страната;
 - подобряване на качеството на железопътната инфраструктура, обслужвана от двадесетте тягови подстанции по отношение на безопасността при движение на хора и при транспортиране на стоки;
 - намаляване на CO₂ емисии, чрез изграждането на соларни системи за производство на електрическа енергия повишаване надеждността и качеството на токозахранването на електрифицирания подвижен състав повишаване капацитета, както и на ефективността и оперативността при експлоатация на инфраструктурата;
 - подобряване на експлоатационните параметри на контактната мрежа и въвеждане на съвременни методи за превантивна поддръжка на параметрите на контактната мрежа;
 - доставка и въвеждане в експлоатация на диагностична мобилна лаборатория със собствено задвижване на жп ход за геометрични, оптични и ултразвукови измервания и записи за определяне на състоянието и местоположението на обекти и елементи на железопътната инфраструктура, като контактен проводник, контактна мрежа, стълбовна линия, релси, скрепителни системи, траверси, баластова призма, земно платно, мостове, тунели, подлези и други съоръжения. Подземни пресичания на жп инфраструктурата. В обхвата на дейността е предвидено обучение на персонал, сертифициране и въвеждане в редовна експлоатация на лабораторията;
 - дотавка на релсови самоходни специализирани машини за дигитализация и визуализация на параметрите на контактната мрежа, въвеждане в експлоатация, вкл. получаване на разрешение за пускане на пазара на превозно средство, получаване на разрешение за тип на превозните средства и обучение на персонала;
 - с изпълнението на реконструкция, модернизация и внедряване на нови технологии за контактна мрежа в енергийната система на НКЖИ ще се постигне: надеждност и безотказност на контактната система; подобряване състоянието на съоръженията; привеждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (ТСОС и произтичащите от тях стандарти и европейските норми).
- Разходите за планови и аварийни ремонти също ще бъдат силно намалени, поради сигурността, безотказността и дълготрайността на комутационните и измервателни апарати от ново поколение.

Тези цели ще бъдат постигнати с изпълнение на дейности по модернизация на 12 броя тягови подстанции за периода 2021-2025 г., залегнали в Националния план за възстановяване и устойчивост, Програма „Транспортна свързаност“ и ремонтната програма на контактна мрежа.

Освен поддържане на състоянието на железопътната инфраструктура, с реализацията на Ремонтната програма се гарантира и изпълнение на условията за финансиране на проектите със средства от ЕС, а именно осигуряването на тяхната експлоатация и поддръжка, след въвеждане в експлоатация.

Обектите и стойностите за всяка интервенция по поделения са показани в **Приложения №№ 6, 7, 8.**

В резултат на изпълнението на ремонтната програма ще се постигнат следните основни показатели в края на прогнозния период:

Таблица 19 - Прогнозни стойности на показателите по Ремонтната програма на НКЖИ със средства извън Европейското финансиране

Показател	Мярка	Стойност към края на периода
Подновен железен път	км	156,463
Механизиран среден ремонт на жп път	км	287,569
Извършен ремонт на железен път за укрепване на „слаби“ места	кв.м./м	201 890
Подновени стрелки	бр.	98
Ремонт на мостови съоръжения	кв.м.	63 517
Ремонт на тунелни съоръжения	кв.м.	23 520
Модернизирани ТПС	бр.	10
Електрифицирани нови жп линии	км	82
Изградени оптични линии за периода	км	140
Модернизирани гарови централизации	бр.	7
Пресъоръжаване на прелези с Автоматизирани прелезни устройства	бр.	41
Закупена тежка механизация	х.лв	115 711
Закупена лека механизация	х.лв	5 800

Видно от заложените показатели и разпределението на задачите между отделните поделения на НКЖИ, Ремонтната програма е оптимизирана и целево разпределена за максимално ефективни резултати.

5. Приложения

Приложение № 1 - Прогноза за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на НКЖИ за периода 2021-2025 г.

Приложение № 2 - Прогнози ОПР за периода 2021-2025 г.

Приложение № 3 - Прогнозни Баланси за периода 2021-2025 г.

Приложение № 4 - Прогноза за необходимите средства за проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020, Механизъм за свързване на Европа, програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 за периода 2021-2025 г.

Приложение № 5 - Планирани средства от Капиталов трансфер за периода 2021-2025 г.

Приложение № 6 – Програма за подновяване и механизирани среден ремонт на железния път за периода 2021-2025 г.

Приложение № 7 – Разчети за ремонтната програма на поделение „Енергоразпределение“ за периода 2021-2025 г.

Приложение № 8 – Ремонтна програма на поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за периода 2021-2025 г.

Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на ДП НКЖИ за периода 2021-2025 г.

(ХИЛ.ЛВ.)

№ по ред	РАЗХОДИ ПО ПЕРА/ГОДИНИ	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	ЗАБЕЛЕЖКА
а	1	2	3	4	5	6	8
1	Разходи за Отбранително мобилизационна подготовка на ДП НКЖИ	310	350	350	350	370	Средствата се одобряват от Междуведомствения съвет по отбранителна индустрия и сигурност на доставките към МС и се включват в проектобюджета на първостепенния разпоредител (МТИТС) за съответната година
2	Разходи за съхранение и поддържане на военновременни запаси	930	1 250	1 500	1 500	1 500	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	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	Средствата се отпускат от Междуведомствена комисия за възстановяване и подпомагане към МС
4	Осигурявяне на лични предпазни средства	270	280	280	280	280	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		3 510	3 880	4 130	4 130	4 150	

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

ПРОГНОЗИ ЗА ПРИХОДИТЕ И РАЗХОДИТЕ НА ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА
ИНФРАСТРУКТУРА“ ЗА ПЕРИОДА 2021-2025 ГОДИНА

(ХИЛ. ЛВ.)

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ/ПРИХОДИТЕ	Базова 2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
а	1	2	3	4	5
А. Разходи					
1. Намаление на запасите от прод.и незав.произв.					
2. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в	96 013	105 247	110 637	114 285	117 622
а) суровини и материали	56 547	63 321	66 698	68 721	70 508
аа) разходи за материали	37 980	42 233	44 598	45 803	46 810
бб) гориво	4 826	5 005	5 245	5 439	5 624
вв) електроенергия	12 957	15 270	16 003	16 595	17 160
гг) топлоенергия	469	486	510	529	547
дд) вода	315	327	342	355	367
б) външни услуги	39 466	41 926	43 939	45 564	47 114
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	217 883	240 040	236 980	239 600	239 600
а) разходи за възнаграждения	170 225	186 100	183 710	185 980	185 980
б) разходи за осигуровки, в т.ч.:	47 658	53 940	53 270	53 620	53 620
4. Разходи за амортизация и обезценка, в т.ч.:	192 699	201 529	231 843	278 134	309 689
5. Други разходи, в т.ч.:	16 352	17 925	18 843	19 464	20 032
Общо разходи за оперативна дейност (1+2+3+4+5)	522 947	564 741	598 303	651 483	686 943
6. Разходи от обезценка на финансови активи, вкл. инвестиции, признати като текущи/краткосрочни активи	7				
7. Разходи за лихви и други финансови разходи	22				
Общо финансови разходи (6 + 7)	29	-	-	-	-
Общо разходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	522 976	564 741	598 303	651 483	686 943
8. Отсрочени данъци	(2 872)				
Всичко (Общо разходи + 8)	520 104	564 741	598 303	651 483	686 943
Б. Приходи					
1. Нетни приходи от продажби, в т.ч:	122 221	118 223	118 896	119 369	119 856
а) услуги	122 221	118 223	118 896	119 369	119 856
аа) приходи от инфраструктурни такси за:	67 027	63 943	64 200	64 200	64 200
преминаване по железен път	50 097	46 500	46 500	46 500	46 500
използ.електрозахр.обор. за задвижваща ел.енергия.	16 930	17 443	17 700	17 700	17 700
бб) други услуги	15 301	15 300	15 759	16 232	16 719
вв) приходи от разпределениена тягова ел. енергия	39 893	38 980	38 937	38 937	38 937
2. Увеличение на запасите от продукция и незавършено производство	13	13	13	13	13
3. Разходи за придобиване на активи по стопански начин	19 052	19 814	20 606	21 431	22 288
4. Други приходи, в т.ч:	357 130	415 817	399 312	445 755	477 464
а) приходи от финансираня, в т.ч.:	338 088	396 625	379 969	426 260	457 815
аа) свързани с покриване на разходи	208 091	260 303	213 333	213 333	213 333
бб) свързани с текущи активи	126	500	500	500	500
вв) свързани с нетекущи активи	129 871	135 822	166 136	212 427	243 982
б) приходи от продажби на нетекущи активи	1 268	1 268	1 268	1 268	1 268
в) приходи от продажби на материални запаси	2 816	2 816	2 816	2 816	2 816
г) други приходи	14 958	15 108	15 259	15 411	15 565
Общо приходи от оперативна дейност (1+ 2+ 3+ 4)	498 416	553 867	538 827	586 568	619 621
5. Приходи от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия	1 700	1 622	1 628	1 628	1 628
6. Приходи от др.инвест. и заеми, признати като					
7. Други лихви и финансови приходи					
Общо финансови приходи (5 + 6 + 7)	1 700	1 622	1 628	1 628	1 628
8. Загуба от обичайна дейност	22 860	9 252	57 848	63 287	65 694
Общо приходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	500 116	555 489	540 455	588 196	621 249
9. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)	22 860	9 252	57 848	63 287	65 694
10. Загуба (9 + ред 10 и 11 от раздел А)	19 988	9 252	57 848	63 287	65 694
Всичко (Общо приходи + 10)	520 104	564 741	598 303	651 483	686 943

ПРОГНОЗНИ БАЛАНСИ НА ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ ЗА ПЕРИОДА
2021-2025 ГОДИНА

(ХИЛ. ЛВ.)

РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ		Базова 2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
а		1	2	3	4	5
A.	ЗАПИСАН, НО НЕВНЕСЕН КАПИТАЛ					
Б.	НЕТЕКУЩИ (ДЪЛГОТРАЙНИ) АКТИВИ					
I.	ДЪЛГОТРАЙНИ МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ					
1	Земи (терени)	320 440	356 216	395 820	395 820	395 820
2	Сгради и конструкции	99 007	99 828	102 723	106 242	112 958
3	Машини, производствено оборудване и апаратура	200 048	210 023	218 589	220 936	298 970
4	Съоръжения	2 593 505	2 372 753	2 342 440	2 168 848	2 129 403
5	Транспортни средства	15 831	20 108	25 539	32 439	41 201
6	Други	4 207	3 296	2 582	2 023	1 585
7	Дълготрайни материални активи в процес на изграждане	742 167	1 253 288	1 344 098	389 826	228 063
8	Предоставени аванси за изграждане на активи	287 662	357 756	396 042	132 783	97 741
	ОБЩО ЗА ГРУПА I	4 262 867	4 673 268	4 827 833	3 448 917	3 305 741
II.	НЕМАТЕРИАЛНИ АКТИВИ					
1	Права върху собственост					
2	Програмни продукти	1 053	1 580	2 053	2 464	2 489
3	Други нематериални активи	340	15	15	15	15
	ОБЩО ЗА ГРУПА II	1 393	1 595	2 068	2 479	2 504
III.	ДЪЛГОСРОЧНИ ФИНАНСОВИ АКТИВИ					
	ОБЩО ЗА ГРУПА III	2 888	2 888	2 888	2 888	2 888
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б / I+II+III/		4 267 148	4 677 751	4 832 789	3 454 284	3 311 133
В.	ТЕКУЩИ (КРАТКОТРАЙНИ) АКТИВИ					
I.	МАТЕРИАЛНИ ЗАПАСИ					
1	Суровини и материали	62 859	62 859	64 859	66 859	68 859
2	Материали в ликвидация	7 870	7 634	7 405	7 183	6 967
3	Продукция	246	300	300	300	300
	ОБЩО ЗА ГРУПА I	70 975	70 793	72 564	74 342	76 126
II.	ВЗЕМАНИЯ					
1	Вземания от клиенти	93 249	91 384	89 556	87 765	86 010
2	Вземания от доставчици	679	679	479	479	479
3	Съдебни и присъдени вземания	3 898	3 898	3 398	2 898	2 398
4	Данъци за възстановяване	9 968	9 968	9 468	8 968	8 468
5	Други текущи вземания	4 147	4 354	4 572	4 801	5 041
	ОБЩО ЗА ГРУПА II	111 941	110 283	107 473	104 911	102 396
III.	ПАРИЧНИ СРЕДСТВА					
1	Парични средства в брой	14	50	50	50	50
2	Парични средства в банкови сметки	111 273	150 000	150 000	150 000	150 000
3	Парични еквиваленти	7	50	50	50	50
	ОБЩО ЗА ГРУПА III	111 294	150 100	150 100	150 100	150 100
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В / I+II+III/		294 210	331 176	330 137	329 353	328 622
Г.	РАЗХОДИ ЗА БЪДЕЩИ ПЕРИОДИ	1 878	500	500	500	500
СУМА НА АКТИВА (А+Б+В+Г)		4 563 236	5 009 427	5 163 426	3 784 137	3 640 255
A.	СОБСТВЕН КАПИТАЛ					
I.	ЗАПИСАН КАПИТАЛ	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
II.	РЕЗЕРВ ОТ ПОСЛЕДВАЩИ ОЦЕНКИ	1 424 018	1 422 018	1 420 018	1 418 018	1 416 018
III.	ДРУГИ РЕЗЕРВИ	382 875	383 075	383 275	383 475	383 675
IV.	НАТРУПАНА ПЕЧАЛБА (ЗАГУБА) ОТ МИНАЛИ ГОДИНИ	1 806 893	1 805 093	1 803 293	1 801 493	1 799 693
1	Неразпределена печалба	239 233	239 233	239 233	239 233	239 233
2	Непокрита загуба	-874 425	-655 180	-664 432	-722 279	-785 565
	ОБЩО ЗА ГРУПА IV	-635 192	-415 947	-425 199	-483 046	-546 332
V.	ТЕКУЩА ПЕЧАЛБА (ЗАГУБА)	(19 988)	(9 252)	(57 847)	(63 286)	(65 692)
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ А		1 251 713	1 479 894	1 420 247	1 355 161	1 287 669
Б.	ПРОВИЗИИ И СХОДНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ					
1	Провизии за пенсии и други подобни задължения	28 212	30 712	32 712	34 712	36 712
2	Провизии за отсрочени данъци	96 391	93 891	91 891	89 891	87 891
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б		124 603	124 603	124 603	124 603	124 603
В.	ЗАДЪЛЖЕНИЯ					
1	Задължения към финансови, асоциирани и свързани предприятия	3 454				
3	Задължения към доставчици	14 440	13 440	12 440	11 440	10 440
4	Получени аванси					
5	Задължения към персонала	11 404	12 316	13 302	14 432	15 659
7	Осигурителни задължения	1 314	1 419	1 533	1 663	1 804
8	Данъчни задължения	359	366	374	381	389
9	Други текущи задължения	14 873	13 873	12 873	11 873	10 873
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В		45 844	41 414	40 522	39 789	39 165
Г.	ФИНАНСИРАНИЯ И ПРИХОДИ ЗА БЪДЕЩИ ПЕРИОДИ					
1	Финансирания	3 140 029	3 362 766	3 577 304	2 263 834	2 188 068
2	Приходи за бъдещи периоди	1 047	750	750	750	750
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Г		3 141 076	3 363 516	3 578 054	2 264 584	2 188 818
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В+Г)		4 563 236	5 009 427	5 163 426	3 784 137	3 640 255

**Прогноза за необходимите средства за проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020,
Механизъм за свързване на Европа, програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 за 2021 г.**

(млн.лв.)

No по ред	ПРОЕКТ	2021							
		Средства по проекти за изпълнение през 2021 г. без ДДС	В т.ч. по източници на финансиране						ДДС
			ДБ/ Капиталов трансфер	Собствени средства	КФ/МСЕ	ЕФРР	нац. съфин./ ДБ	РМС	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Проекти, съфинансирани чрез Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020									
<i>Ос 1 "Развитие на жп инфраструктура по „основната“ трансевропейска транспортна мрежа"</i>									
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1	46,750	0,000	0,955	38,926		6,869		8,863
2	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, фаза 2	17,954		0,654	14,705		2,595		3,209
3	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	0,716		0,040	0,575		0,101		0,134
4	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-граница със Сърбия, участък Волюяк-Драгоман, фаза 1	44,840		0,247				44,593	7,606
5	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	0,416		0,074	0,291		0,051		0,069
6	Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица	0,000							0,000
7	От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа	0,019		0,019					0,000
<i>Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"</i>									
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	1,600		0,064		1,306	0,230		0,411
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	1,684		0,033		1,403	0,248		0,211
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	1,271		0,154		0,949	0,168		0,177
<i>Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"</i>									

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ	0,000							
Ос 5 "Техническа помощ"									
1	„Техническа помощ за укрепване капацитета на НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 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“	0,582				0,495	0,087		0,00
2	Подкрепа за административния капацитет на Дирекция СРИП в ДП НКЖИ във връзка с ангажиментите ѝ за програмиране, подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на железопътните проекти, съфинансирани от ОПТТИ 2014-2020 и за подготовка на ОПТС 2021-2027	1,336		0,543		0,674	0,119		0,001
3	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани по ОППТИ	0,019		0,009		0,008	0,001		0,001
4	Техническа помощ за подготовка на допълнителни проекти по приоритетна ос 1 на ОПТТИ 2014-2020 с бенефициент НКЖИ	0,061				0,052	0,009		0,012
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		117,247	0,000	2,791	54,496	4,888	10,479	44,593	20,694
Проекти, съфинансирани по "Механизма за свързване на Европа" 2014-2020									
1	Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волюяк	20,713	13,890	0,071	2,202		4,550		4,067
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	12,059		0,041	12,018				2,367
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	15,977	6,300	0,046	9,631				2,598
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	20,729		0,075	16,939		3,715		4,620
5	Техническа помощ за проект "Удвояване на участъци от жп линия Пловдив-Свиленград- граница с Република Турция"	1,550		0,006	1,544				0,306
6	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп линията Видин - София железопътен участък Мездра - Медковец"	1,237		0,257	0,714		0,266		0,247
7	Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	0,049		0,012	0,037				0,000
8	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия"	0,510		0,007	0,503		0,000		0,095
9	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски“	4,087		0,020	4,067				0,801
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 20214-2020		76,911	20,190	0,534	47,655	0,000	8,531	0,000	15,102
Предстоящи проекти за финансиране по "Механизъм за свързване на Европа" 2021-2027									
1	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Видин - Медковец	0,139		0,139					0,028
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2021-2027		0,139	0,000	0,139	0,000	0,000	0,000	0,000	0,028

**Прогноза за необходимите средства за проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020,
Механизъм за свързване на Европа, програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 за 2022 г.**

(МЛН.ЛВ.)

No по ред	ПРОЕКТ	2022							
		Средства по проекти за изпълнение през 2022 г. без ДДС	В т.ч. по източници на финансиране						ДДС
			ДБ/ Капиталов трансфер	Собствени средства	КФ/МСЕ	ЕФРР	нац. съфин./ ДБ	РМС	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Проекти, съфинансирани чрез Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020									
<i>Ос 1 "Развитие на жп инфраструктура по „основната” трансевропейска транспортна мрежа”</i>									
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1	153,111	1,969		128,749		22,720		30,294
2	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, фаза 2	303,200	0,056		257,680		45,473		60,631
3	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	5,021			4,268		0,753		1,004
4	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-граница със Сърбия, участък Волюяк-Драгоман, фаза 1	107,272			91,181		16,091		21,454
5	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	14,471			12,301		2,171		2,894
6	Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица	1,951			1,658		0,293		0,390
7	От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа	2,488			2,115		0,373		0,498
<i>Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”</i>									
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	0,820	0,438			0,387	0,068		0,091
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	0,019				0,016	0,003		0,004

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	9,700				8,245	1,455		1,940
<i>Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"</i>									
1	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ	1,002				0,852	0,150		0,200
<i>Ос 5 "Техническа помощ"</i>									
1	Подкрепа за административния капацитет на Дирекция СРИП в ДП НКЖИ във връзка с ангажиментите ѝ за програмиране, подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на железопътните проекти, съфинансирани от ОПТТИ 2014-2020 и за подготовка на ОПТС 2021-2027	1,600				1,360	0,240		0,00
2	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани по ОПТТИ	0,005				0,004	0,001		0,001
3	Техническа помощ за подготовка на допълнителни проекти по приоритетна ос 1 на ОПТТИ 2014-2020 с бенефициент НКЖИ	0,047				0,040	0,007		0,009
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		600,707	2,463	0,000	497,952	10,904	89,798	0,000	119,411
Проекти, съфинансирани по "Механизма за свързване на Европа" 2014-2020									
1	Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волюяк	86,287	2,000		30,836		0,000	53,784	16,924
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	16,335	0,550		15,785		0,000		3,157
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	94,484	0,102		45,905		9,958	38,519	18,876
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	132,232			90,734		0,000	41,498	26,446
5	Техническа помощ за проект "Удвояване на участъци от жп линия Пловдив-Свиленград- граница с Република Турция"	1,130			0,960		0,169		0,226
6	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп линията Видин - София железопътен участък Мездра - Медковец"	3,471			2,971		0,500		0,694
7	Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	2,801			2,381		0,420		0,560
8	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия"	0,574			0,551		0,023		0,115
9	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски“	20,499			17,462		3,037		4,100
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 20214-2020		357,813	2,652	0,000	207,585	0,000	14,108	133,801	71,099

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Предстоящи проекти, съфинансирани по програма "Транспортна свързаност" 2021-2027									
1	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2	1,057	1,268						
2	Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра	1,417	1,700						
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ПТС	2,473	2,968	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Предстоящи проекти за финансиране по "Механизъм за свързване на Европа" 2021-2027									
1	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир	36,700			36,064		0,636		7,340
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2021-2027		36,700	0,000	0,000	36,064	0,000	0,636	0,000	7,340
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИТЕ		997,694	8,083	0,000	741,601	10,904	104,543	133,801	197,850
Проекти включени в Капиталов трансфер за 2022 г.									
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1		1,969						
2	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, фаза 2		0,056						
3	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане		0,438						
4	Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волюяк		2,000						
5	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин		0,550						
6	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември		0,102						
7	Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-София		1,700						
8	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2		1,268						
	ОБЩО ЗА КТ	0,000	8,083	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

**Прогноза за необходимите средства за проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020,
Механизъм за свързване на Европа, програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 за 2023 г.**

(млн.лв.)

No по ред	ПРОЕКТ	2023							ДДС
		Средства по проекти за изпълнение през 2023 г. без ДДС	В т.ч. по източници на финансиране						
			ДБ/ Капиталов трансфер	Собствени средства	КФ/МСЕ/Н ПВУ	ЕФРР	нац. съфин./ ДБ	РМС	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Проекти, съфинансирани чрез Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020									
Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната” и „разширената” трансевропейска транспортна мрежа "									
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец фаза 1	230,268			195,728		34,540		46,054
2	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2	147,208			125,127		22,081		29,442
3	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	5,550			4,718		0,833		1,110
4	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Воляк-Драгоман - фаза 1	102,592			87,203		15,389		20,518
5	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	8,737			7,426		1,311		1,747
6	Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица	8,640			7,344		1,296		1,728
7	От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа	4,732			4,022		0,710		0,946
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт "									
1	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	3,410				2,899	0,512		0,682
Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"									
1	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура"	4,908				4,172	0,736		0,982
Ос 5 "Техническа помощ"									

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	0,005				0,004	0,001		0,001
2	Техническа помощ за подготовка на допълнителни проекти по приоритетна ос 1 на ОПТТИ 2014-2020 с бенефициент НКЖИ	0,014				0,012	0,002		0,003
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		516,064	0,000	0,000	431,568	7,087	77,410	0,000	103,213
Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК									
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк	69,476	4,706		65,554		0,000		13,111
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	25,946			25,946		0,000		5,189
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	73,568			35,620		0,000	37,948	14,714
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	68,295			68,295		0,000		13,659
5	Техническа помощ за проект Удвояване на участъци по жп линия Пловдив-Свиленград- Граница с Република Турция	12,564			10,680		1,885		2,513
6	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп участък Мездра-Медковец	6,585			5,597		0,988		1,317
7	Достъп от Коридор ОЕМ до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	0,716			0,609		0,107		0,143
8	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия	3,796			3,226		0,569		0,759
9	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски“	0,455			0,387		0,068		0,091
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		261,401	4,706	0,000	215,913	0,000	3,617	37,948	51,496
Проекти, съфинансирани по програма "Транспортна свързаност" 2021-2027									
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин – Костенец - фаза 2	113,207			96,226		16,981		22,641
2	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2	17,941			15,250		2,691		3,588
3	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък Перник-Радомир	96,964			82,419		14,545		19,393
4	Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония	6,500			5,525		0,975		1,300
5	Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия София-Перник-Радомир	5,000				4,250	0,750		1,000
7	Изграждане на системи за трансгранична комуникация на гранични гари	0,100				0,085	0,015		0,020
8	Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра	6,000			5,100		0,900		1,200
9	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линията Русе-Стара Загора"	8,400				7,140	1,260		1,680

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	Техническа помощ за осигуряване на финансов ресурс за възнаграждения на административния капацитет на ДП НКЖИ	2,000				1,700	0,300		0,400
11	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп участък Михайлово – Димитровград“	1,809				1,538	0,271		0,362
15	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ София	2,200			1,870		0,330		0,440
16	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ Горна Оряховица	0,900				0,765	0,135		0,180
17	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ Видин	1,250				1,063	0,188		0,250
18	Техническа помощ за подобряване материално-техническата база на структурите на ДП НКЖИ, участващи в подготовката, управлението, изпълнението, мониторинга и верификацията на проекти по ПТС 2021-2027	1,000				0,850	0,150		0,200
19	Техническа помощ за Достъп от Коридор ОИС до летище Пловдив. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Пловдив	1,964				1,669	0,295		0,393
20	Техническа помощ за подготовка на железопътни проекти за програмен период 2021-2027	1,370				1,165	0,206		0,274
21	Техническа помощ за подготовката жп участъка Мездра - Столник	6,000				5,100	0,900		1,200
Предстоящи проекти за финансиране по "Механизъм за свързване на Европа" 2021-2027									
1	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир	103,260			87,771		15,489		20,652
2	Замяна на прелезни устройства с АПУ на ключови прелези с концентрация на инциденти	1,000			0,850		0,150		0,200
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ В НОВИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021 - 2027 Г.		376,866	0,000	0,000	295,011	25,324	56,530	0,000	75,373
Проекти за финансиране по Национален план за възстановяване и устойчивост									
1	Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан	38,771			38,771				7,754
2	Изграждане на Интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе	10,372			10,372				2,074
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО НПВУ		49,143	0,000	0,000	49,143	0,000	0,000	0,000	9,829
Проекти предвидени за финансиране от ДБ или друг източник на финансиране									0,000
1	„Изготвяне на предпроектно проучване за изграждане на високоскоростна железопътна линия от Мездра до Варна с връзка към Русе“	1,235					1,235		0,247
2	"Изготвяне на предпроектни проучвания с предложение за варианти, анализ „Разходи – ползи“, трафик прогнози и капацитет за изграждане на жп линия по направление Ямбол – Елхово – Лесово"	0,200					0,200		0,040
3	Предпроектни проучвания за изграждане на жп линия в участъка София-Волюяк-Храбърско - Батановци	0,300					0,300		0,060
4	Предпроектни проучвания за изграждане на жп линия в участъка Разделна-Кардам	0,100					0,100		0,020

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
5	"Изготвяне на предпроектни проучвания с предложение за варианти, както и с възможност за възстановяване на старото трасе, анализ „Разходи – ползи“, трафик прогнози и капацитета по направление Горна Оряховица - Елена"	0,076					0,076		0,015
6	Внедряване на Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение	11,439					11,439		2,288
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИТЕ ФИНАНСИРАНИ ОТ ДБ ИЛИ ДРУГ ИЗТОЧНИК НА ФИНАНСИРАНЕ		13,350	0,000	0,000	0,000	0,000	13,350	0,000	2,670
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИТЕ		1216,823	4,706	0,000	991,635	32,411	150,907	37,948	242,580
Проекти включени в Капиталов трансфер за 2023 г.									
1	Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волюяк		4,706						

**Прогноза за необходимите средства за проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020,
Механизъм за свързване на Европа, програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 за 2024 г.**

(млн.лв.)

No по ред	ПРОЕКТ	2024							ДДС
		Средства по проекти за изпълнение през 2024 г. без ДДС	В т.ч. по източници на финансиране						
			ДБ/ Капиталов трансфер	Собствени средства	КФ/МСЕ/Н ПВУ	ЕФРР	нац. съфин./ ДБ	РМС	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Проекти, съфинансирани чрез Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020									
Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната” и „разширената” трансевропейска транспортна мрежа ”									
1	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2	65,211					65,211		13,042
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		65,211	0,000	0,000	0,000	0,000	65,211	0,000	13,042
Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК									
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк	87,761	11,454		78,220		0,000		15,644
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	0,750			0,750		0,000		0,150
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	86,904			83,720		0,000	3,184	17,381
4	Техническа помощ за проект Удвояване на участъци по жп линия Пловдив-Свиленград- Граница с Република Турция	5,292			4,498		0,794		1,058
5	Достъп от Коридор ОЕМ до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	0,455			0,387		0,068		0,091
6	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия	0,670			0,570		0,101		0,134
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		181,832	11,454	0,000	168,144	0,000	0,963	3,184	34,458
Проекти, съфинансирани по програма "Транспортна свързаност" 2021-2027									
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин – Костенец - фаза 2	306,958			260,914		46,044		61,392
2	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2	86,282			73,340		12,942		17,256
3	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък Перник-Радомир	87,526			74,397		13,129		17,505

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4	Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония	20,000			17,000		3,000		4,000
5	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък София-Перник	63,000			53,550		9,450		12,600
6	Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия София-Перник-Радомир	10,500			8,925		1,575		2,100
7	Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел	46,200			39,270		6,930		9,240
8	Изграждане на ERTMS по жп линия Радомир-Кулата	25,257				21,469	3,789		5,051
9	Изграждане на системи за трансгранична комуникация на гранични гари	0,200				0,170	0,030		0,040
10	Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра	9,500			8,075		1,425		1,900
11	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линията Русе-Стара Загора"	8,400				7,140	1,260		1,680
12	Техническа помощ за осигуряване на финансов ресурс за възнаграждения на административния капацитет на ДП НКЖИ	2,200				1,870	0,330		0,440
13	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп участък Михайлово – Димитровград“	2,000				1,700	0,300		0,400
14	Развитие на жп възел Горна Оряховица, Русе и Варна	29,500				25,075	4,425		5,900
15	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ София	2,800			2,380		0,420		0,560
16	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ Горна Оряховица	1,100				0,935	0,165		0,220
17	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ Видин	2,250				1,913	0,338		0,450
18	Техническа помощ за подобряване материално-техническата база на структурите на ДП НКЖИ, участващи в подготовката, управлението, изпълнението, мониторинга и верификацията на проекти по ПТС 2021-2027	5,825				4,951	0,874		1,165
19	Техническа помощ за Достъп от Коридор ОИС до летище Пловдив. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Пловдив	1,314				1,117	0,197		0,263
20	Техническа помощ за подготовката жп участъка Мездра - Столник	12,000				10,200	1,800		2,400
Проекти финансиране по МСЕ 2021-2027									0,000
1	Модернизация на жп линията Радомир-Гюешево МСЕ	123,000			104,550		18,450		24,600
2	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир	103,260			87,771		15,489		20,652
3	Замяна на прелезни устройства с АПУ на ключови прелези с концентрация на инциденти МСЕ	3,000			2,550		0,450		0,600
4	"Модернизация на жп участък Мездра-Медковец"	77,800			66,130		11,670		15,560
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ В НОВИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021 - 2027		1 029,87	0,00	0,00	798,85	76,54	154,48	0,00	205,97
Проекти за финансиране по Национален план за възстановяване и устойчивост									

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан	58,155			58,155				11,631
2	Изграждане на Интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе	20,744			20,744				4,149
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ по НПВУ		78,90	0,00	0,00	78,90	0,00	0,00	0,00	15,78
Проекти предвидени за финансиране от ДБ или друг източник на финансиране									0,000
1	„Изготвяне на предпроектно проучване за изграждане на високоскоростна железопътна линия от Мездра до Варна с връзка към Русе“	3,235					3,235		0,647
2	"Изготвяне на предпроектни проучвания с предложение за варианти, анализ „Разходи – ползи“, трафик прогнози и капацитет за изграждане на жп линия по направление Ямбол – Елхово – Лесово"	0,273					0,273		0,055
3	Предпроектни проучвания за изграждане на жп линия в участъка София-Волюяк-Храбърско - Батановци	0,576					0,576		0,115
4	Предпроектни проучвания за изграждане на жп линия в участъка Разделна-Кардам	0,322					0,322		0,064
5	"Изготвяне на предпроектни проучвания с предложение за варианти, както и с възможност за възстановяване на старото трасе, анализ „Разходи – ползи“, трафик прогнози и капацитета по направление Горна Оряховица - Елена"	0,303					0,303		0,061
6	Внедряване на Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение	17,158					17,158		3,432
ОБЩО ЗА финансирани от ДБ или друг източник на финансиране		21,87	0,00	0,00	0,00	0,00	21,87	0,00	4,37
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИТЕ		1 377,68	11,45	0,00	1 045,90	76,54	242,52	3,18	273,63
Проекти включени в Капиталов трансфер за 2024 г.									
1	Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волюяк		11,454						

Прогноза за необходимите средства за проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020, Механизъм за свързване на Европа, програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 за 2025 г.

(млн.лв.)

No по ред	ПРОЕКТ	2025							
		Средства по проекти за изпълнение през 2021 г. без ДДС	В т.ч. по източници на финансиране						ДДС
			ДБ/ Капиталов трансфер	Собствени средства	КФ/МСЕ	ЕФРР	нац. съфин./ ДБ	РМС	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК									
1	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември - 2022	130,238			110,702		19,536		26,048
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		130,238	0,000	0,000	110,702	0,000	19,536		26,048
Проекти, съфинансирани по програма "Транспортна свързаност" 2021-2027									
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин – Костенец - фаза 2	168,064			142,854		25,210		33,613
2	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2	84,251			71,614		12,638		16,850
3	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък Перник-Радомир	88,545			75,263		13,282		17,709
4	Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония	22,250			18,913		3,338		4,450
5	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък София-Перник	110,000			93,500		16,500		22,000
6	Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия София-Перник-Радомир	14,450			12,283		2,168		2,890
7	Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел	60,000			51,000		9,000		12,000
8	Изграждане на ERTMS по жп линия Радомир-Кулата	30,000				25,500	4,500		6,000
9	Изграждане на системи за трансгранична комуникация на гранични гари	0,200				0,170	0,030		0,040
10	Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра	12,500			10,625		1,875		2,500
11	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линията Русе-Стара Загора"	3,600				3,060	0,540		0,720

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12	Техническа помощ за осигуряване на финансов ресурс за възнаграждения на административния капацитет на ДП НКЖИ	2,420				2,057	0,363		0,484
13	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп участък Михайлово – Димитровград“	1,318				1,121	0,198		0,264
14	Развитие на жп възел Горна Оряховица, Русе и Варна	44,250				37,613	6,638		8,850
15	Изграждане на жп връзка с летище Бургас	10,320				8,772	1,548		2,064
16	Изграждане на жп връзка с летище Пловдив	4,413				3,751	0,662		0,883
17	Техническа помощ за подобряване материално-техническата база на структурите на ДП НКЖИ, участващи в подготовката, управлението, изпълнението, мониторинга и верификацията на проекти по ПТС 2021-2027	0,350				0,298	0,053		0,070
18	Техническа помощ за подготовката на жп участъка Мездра - Столник	12,000				10,200	1,800		2,400
Проекти финансиране по МСЕ 2021-2027		0,000							0,000
1	Модернизация на жп линията Радомир-Гюешево МСЕ	250,000				212,500	37,500		50,000
2	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир	103,260				87,771	15,489		20,652
3	Модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участъка Драгоман-граница с Република Сърбия	23,400				19,890	3,510		4,680
4	Замяна на прелезни устройства с АПУ на ключови прелези с концентрация на инциденти МСЕ	5,500				4,675	0,825		1,100
5	"Модернизация на жп участък Мездра-Медковец"	194,500			165,325		29,175		38,900
Проекти за финансиране по Национален план за възстановяване и устойчивост		0,000							
1	Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан	58,155			58,1553				11,631
2	Изграждане на Интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе	20,744			20,744				4,149
Проекти предвидени за финансиране от ДБ или друг източник на финансиране		0,000							
1	Внедряване на Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение	17,158					17,158		3,432
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИТЕ		1 471,887	0,000	0,000	830,978	417,377	223,533		294,377

Планирани средства от Капиталов трансфер за периода 2021-2025 г.

(ХИЛ.ЛВ.)

№ по ред	Наименование и № на Проект	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
1	2	3	4	5	6	7
1	Проект № 3: "Ремонт на железен път и съоръжения за поддържане на достигнатите скорости"	46,598	32,929	30,140	19,100	7,000
2	Проект № 4: "Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства"	21,746	18,405	20,352	24,710	44,872
3	Проект № 5: "Модернизация и реконструкция на тягови подстанции"	1,496	1,900	1,000	1,000	1,000
4	Проект № 7 "Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел"	2,927	21,715	11,000	16,350	117,656
5	Проект № 8 " Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница"	3,349	0,331	2,000	5,500	54,736
6	Проект № 20: "Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания"	3,117	5,935	3,106	3,229	5,106
7	Проект № 11: "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна"	32,557	38,522	52,635	45,157	24,243
	<i>Проект № 11.1: "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна" - междугария</i>	27,525	22,930	13,522	15,657	6,343
	<i>Проект № 11.2: "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна" - гари</i>	5,032	15,592	39,113	29,500	17,900
8	Доставка жп механизация	1,091	8,809	16,862	13,500	13,000
9	Проект: "Транспортни средства"	1,011	3,370			
10	Допълнително финансиране за проект: "Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1"		1,969			
11	Допълнително финансиране за проект: "Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, Фаза 2"		0,056			
12	Допълнително финансиране за проект: "Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане"		0,438			
13	Допълнително финансиране за проект: „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София-Волюяк “	16,668	2,000	4,706	11,455	
14	Допълнително финансиране за проект: "Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин"		0,550			
15	Допълнително финансиране за проект: "Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември"	0,502	0,102			
16	Допълнително финансиране за проект: „Проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервизна поддръжка на тягови подстанции Видин и Брусарци и интегриране към SCADA“	6,770	1,700			
17	Допълнително финансиране за проект: „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2“.		1,268			
	Всичко с ДДС:	137,832	140,000	141,800	140,000	267,614

ПРОГРАМА ЗА ПОДНОВЯВАНЕ И МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ В ПЕРИОДА 2021 - 2025 г.

№	Жп линия	Междугарие / гара	Източник на финансиране	Дължина железен път (км)	Дължина на завишаване на скорост	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък	Обща стойност (хил. лв)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2021 година									
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ									
1	2	Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горица-Ся) ПРЕХОДЕН	КТ	8,722	8,722	80	65	80	10 626
2	2	Своге	КТ	по проект		70	70	70	5 473
3	2	Каспичан - Провадия път № 2	КТ	13,235	13,235	130	80	100	10 460
4	2	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Бов-Лакатник път № 2 от км 42+760 до км 48+475 - 5715 м с механизация на ЖП Секция Враца	КТ	5,715	5,715	70	70	70	3 167
4	3	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура от км. 257+250 до км. 260+650 по 3-та главна жп линия в междугарието Твърдица – Шивачево и от км. 271+040 до км. 271+480 в междугарието Шивачево - Гавраилово	КТ	3,840	3,840	75	75	75	3 398
6	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	КТ	14,591	14,591	120	105	120	2 835
5	31	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура в междугарието Световрачене – Курило от км 0+868 (НС 2) до км 5+428 (КС 2А) с обща дължина 4 560 м	КТ	4,560	4,560	80	40	80	1 703
4	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик	КТ	9,382	9,382	80	70	80	4 222
5	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово	КТ	10,538	10,538	80	70	80	8 320
6	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Самуил-Висока поляна ПРЕХОДЕН	КТ	6,025	6,025	80	50	80	2 828
7	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска ПРЕХОДЕН	КТ	18,380	18,380	80	60	80	8 279
8	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово - Сеново	КТ	8,601	8,601	95	80	80	3 877
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2021 ГОД.				103,589	103,589			87,5	65 188

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ									
1	1	Вакарел - Веринско път № 2	ИТ	3,450		100	80	80	108
2	2	гара Курило, 4-ти коловоз, път № 1	ИТ	0,393		70	70	70	12
3	2	Зверино - Мездра юг, път № 1	ИТ	2,110		70	70	70	66
4	2	Езерово - Тополите, път № 1	ИТ	2,460		90	90	90	77
5	2	Езерово - Тополите, път № 2	ИТ	2,540		90	90	90	79
6	3	Дунавци - Казанлък	ИТ	2,380		120	80	80	74
7	3	Шивачево - Гавраилово	КТ	0,440		60	60	60	14
8	3	РП Прилеп - Завет, път № 2	ИТ	4,940		130	60	60	154
9	3	Величково - Юнак	ИТ	5,350		130	100	100	167
10	4	Долапите - Иваново	ИТ	1,540		65	65	65	48
11	6	гара Храбърско, 3-ти коловоз	ИТ	0,667		70	60	60	21
12	7	Криводол - Бойчиновци	ИТ	5,000		80	80	80	156
13	7	Мърчево - Медковец	ИТ	8,180		70	70	70	255
14	72	Брусарци - Лом	ИТ	2,260		90	90	90	71
15	83	Гълъбово - Любеново предавателна	ИТ	7,420		80	60	60	232
16	83	Любеново предавателна - Раднево	ИТ	0,920		80	60	60	29
17	9	Разград - Самуил	ИТ	3,276		80	75	75	102
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2021 ГОД.					53,326	0,000		0,0	1 665
ОБЩО РЕМОНТИ 2021 ГОД.					156,915	103,589		87,5	66 853
2022 година									
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ									
1	2	Бов - Лакатник път № 2	КТ	6,450		70	70	70	2 043
2	2	Своге	КТ	по проект		70	70	70	5 691
3	2	Реброво-Своге път № 1	КТ	7,171	7,171	70	70	70	286
4	2	Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горица-Ся) ПРЕХОДЕН	КТ	8,722	8,722	80	65	80	425
5	2	Каспичан - Провадия път № 2	КТ	13,235	13,235	130	80	100	1 600
6	3	Дъбово - Гурково (Преходен 2022 - 2023 години)	КТ	15,810		120/100	100/70	100/70	9 386
7	3	Гурково - Твърдица и 2-ри коловоз Твърдица (Преходен 2022 - 2023 години)	КТ	8,537		100	70	70	2 430
8	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик	КТ	9,382	9,382	80	70	80	7 109
9	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово	КТ	10,538	10,538	80	70	80	4 404
10	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Самуил-Висока поляна ПРЕХОДЕН	КТ	6,025	6,025	80	50	80	20
11	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска ПРЕХОДЕН	КТ	18,380	18,380	80	60	80	1 419

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово - Сеново (Преходен 2022 - 2023 години)	КТ	8,601		95	80	80	2 431
13	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино (Преходен 2022 - 2024 години)	КТ	13,518		80	70	80	7 547
14	31	Световрачене - Курило	КТ	4,560	4,560	80	40	80	4 795
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2022 ГОД.				130,929	78,013			82,5	49 586
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ									
1	2	Търговище - Хан Крум, път №2	ИТ	6,000		130	100	100	1 560
2	2	Белослав - Езерово, път №1	ИТ	4,950	5,747	100	80	90	1 287
3	2	Белослав - Езерово, път №2	ИТ	4,975	5,747	100	80	90	1 294
4	2	Ресен - Горна Оряховица разпределителна	ИТ	3,550		60	60	60	923
5	2	Шумен - Мътница път №1 и 2	ИТ	2,630		130	100	100	684
6	3	Сахране - Дунавци	ИТ	3,850		120	70	70	1 001
7	4	Русе - Долапите	ИТ	3,130		65	65	65	814
8	4	Петко Каравелово - Янтра	ИТ	1,500		70	70	70	390
9	4	Поликрайще - рп Акация	ИТ	1,800		40	40	40	468
10	4	Димитровград - Хасково	ИТ	2,400		65	65	65	624
11	7	Мърчево-Медковец	ИТ	4,500		80	80	80	1 170
12	24	Левски - Дойренци	ИТ	1,010		130	105	105	263
13	24	Левски - Морава	ИТ	1,227		75	60	60	319
14	26	Шумен - Смядово	ИТ	4,455		90	60	60	1 158
15	72	Брусарци - Лом	ИТ	3,900		90	90	90	1 014
16	83	Любеново предавателна - Раднево	ИТ	7,755		80	60	60	2 016
17	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 20 бр.	ИТ						2 400
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2022 ГОД.				57,632	11,494			90,0	17 384
ОБЩО РЕМОНТИ 2022 ГОД.				188,561	89,507			83,4	66 970
2023 година									
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ									
1	2	Своге		по проект		70	70	70	6 695
2	2	Каспичан - Провадия път № 2	КТ	13,235	13,235	130	80	100	1 600
3	2	Реброво-Своге път № 1	КТ	7,171	7,171	70	70	70	286
4	2	Бов - Лакатник път № 2	КТ	6,450		70	70	70	4 977
5	3	Дъбово - Гурково	КТ	15,810	4,000	120/100	100/70	100	5 001
6	3	Гурково - Твърдица и 2-ри коловоз Твърдица	КТ	8,537	8,537	100	70	70	6 067
7	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово - Сеново	КТ	8,601	8,601	95	80	80	6 135
8	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино (Преходен 2022 - 2024 години)	КТ	13,518		80	70	80	7 386
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2023 ГОД.				46,466	41,544			84,5	38 147

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ									
1	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник Път № 1 и Път № 2	ИТ	17,740		130	110	110	4 612
2	2	Телиш-Горни Дъбник, път №1	ИТ	10,797		130	110	110	2 807
3	2	Стражица - Славяново Път № 1	ИТ	3,682		100	80	80	957
4	2	Стражица - Славяново Път № 2	ИТ	3,682		100	80	80	957
5	2	Лакатник-Елисейна, път №1	ИТ	13,910		70	70	70	3 617
6	2	Търговище - Хан Крум, път №2	ИТ	6,000	6,000	130	100	110	1 560
7	3	Световрачене - Кремиковци	ИТ	9,780	9,770	100	60	70	2 543
8	4	Русе разпределителна - 3, 4, 5 и 6 коловози	ИТ	3,013		40	40	40	783
9	4	Велико Търново - Дебелец	ИТ	3,000		65	65	65	780
10	4	Дебелец - Соколово	ИТ	2,300		65	65	65	598
11	4	Соколово - Дряново	ИТ	9,600		65	65	65	2 496
12	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 20 бр.	ИТ						2 400
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2023 ГОД.				83,504	15,770			85	24 111
ОБЩО РЕМОНТИ 2023 ГОД.				129,970	57,314			84,7	62 258
2024 година									
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ									
1	2	Своге	КТ	по проект		70	70	70	3 000
2	2	Бов - Лакатник път № 2	КТ	6,450		70	70	70	3 300
3	3	Дъбово - Гурково	КТ	15,810	4,000	120/100	100/70	100	4 000
4	3	Гурково - Твърдица и 2-ри коловоз Твърдица	КТ	8,537	8,537	100	70	70	5 300
5	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово - Сеново	КТ	8,601	8,601	95	80	80	5 500
6	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино	КТ	13,518	13,518	80	70	80	7 000
7	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ястребово - Ветово (Преходен 2024 - 2026 години)	КТ	6,875		95	80	95	3 157
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2024 ГОД.				53,341	34,656			79,8	31 257
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ									
1	2	Кунино - Карлуково Път № 2	ИТ	6,500		130	100	100	1 690
2	2	Славяново - Попово Път № 2	ИТ	7,363	8,712	100	80	90	1 914
3	2	Търговище - сп. Надарево Път № 1	ИТ	11,400	3,000	130	100	110	2 964
4	2	Попово - Дралфа Път № 2	ИТ	10,860	9,500	130	90	100	2 824
5	2	Повеляново - Белослав Път № 1	ИТ	4,405		120	100	100	1 145
6	3	Илиянци - Световрачене	ИТ	6,000	5,922	110	60	80	1 560
7	3	Столник - Саранци	ИТ	13,538		90	80	80	3 520
8	3	Сопот - Карлово	ИТ	5,000	5,000	120	80	90	1 300
9	4	Русе разпределителна - Русе запад	ИТ	4,929		40	40	40	1 282
10	4	Русе запад - Русе	ИТ	1,990		40	40	40	517

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 20 бр.	ИТ						2 400
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2024 ГОД.				71,985	32,134			93,0	21 116
ОБЩО РЕМОНТИ 2024 ГОД.				125,326	66,790			86,2	52 373
2025 година									
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ									
1	2	Провадия - Синдел път № 2 (Преходен 2025 - 2027 години)	КТ	0,000		130	80/60	130	7 000
2	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ястребово - Ветово (Преходен 2024 - 2026 години)	КТ	6,875		95	80	95	6 343
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2025 ГОД.				6,875	0,000				13 343
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ									
1	2	Зверино - Мездра юг Път № 1 (от сп. Люти брод)	ИТ	6,000		70	70	70	1 560
2	2	Славяново - Попово Път № 1	ИТ	7,360	8,638	130	80	90	1 914
3	2	Попово - Дралфа Път № 1	ИТ	21,340		130	100	100	5 548
4	2	Телиш - Горни Дъбник Път № 2	ИТ	11,000		130	110	110	2 860
5	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник Път № 2	ИТ	9,000		130	110	110	2 340
6	2	Долни Дъбник - Ясен Път № 2	ИТ	9,000		130	110	110	2 340
7	3	Саранци - Макоцево	ИТ	4,962		75	75	75	1 290
8	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 20 бр.	ИТ						2 400
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2025 ГОД.				68,662	8,638			90,0	18 962
ОБЩО РЕМОНТИ 2025 ГОД.				75,537	8,638			90,0	32 305
ОБЩО РЕМОНТИ ЗА ПЕРИОДА 2021-2026 ГОД.				519,394	222,249				213 906
В ТОВА ЧИСЛО:									
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ				237,611	154,213				132 333
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ				281,783	68,036				81 573

Разчети за ремонтната програма на поделение „Енергоразпределение“ за периода 2021-2025 г.

Модернизация на железопътната инфраструктура с внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на ДП НК ЖИ, които подобряват цялостните й експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за периода 2021-2025 г.

хил. лв. с ДДС

№	Обект	Общо:	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
I.	Общо обекти Преки разходи, инвестиции в контактната мрежа, в т.ч.:	129 622	14 764	29 975	34 176	26 458	24 250
1.	Доставка на материали за контактната мрежа	43 874	4 356	12 085	8 526	9 558	9 350
2.	Обекти за ремонт на контактната мрежа, външни изпълнители	32 977	113	5 854	11 010	9 100	6 900
3.	Обекти ремонт на к.мрежа в у-ци с ремонт на железния път	52 770	10 295	12 036	14 640	7 800	8 000
II.	Общо обекти за финансиране със собствени средства, в т.ч.:	91 174	7 070	18 490	22 950	27 314	15 350
1.	Обекти Тягови подстанции	53 744	2 271	10 510	14 700	18 814	7 450
2.	Обекти Ремонт механизация	4 581	141	1 140	1 100	1 100	1 100
3.	Обекти Ремонт сгради на подрайони и подстанции	8 127	1 370	2 308	2 850	1 100	500
4.	Доставка на механизация	24 722	3 289	4 533	4 300	6 300	6 300
III.	Общо обекти за финансиране с капиталови средства-ДБ, в т.ч.:	35 675	1 496	7 679	4 000	12 000	10 500
	Модернизация тягови подстанции и контактна мрежа	6 396	1 496	1 900	1 000	1 000	1 000
	Доставка на механизация	29 279		5 779	3 000	11 000	9 500
	ОБЩО ОБЕКТИ ПОДЕЛЕНИЕ "Електроразпределение" за периода 2021-2025 г. / I+II+III /-	256 472	23 330	56 144	61 126	65 772	50 100

Обекти за финансиране от Национален план за възстановяване и устойчивост и Програма "Транспортна свързаност"	Общо:	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025г.
Програма "Транспортна свързаност"	17 700		1 770	8 000	7 930	

Разчети за ремонтната програма на поделение „Енергоразпределение“, финансирани с приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия за периода 2021-2025 г.

хил.лева с ДДС

№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Обекти, с приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия							
I.	Доставка и подмяна на носещи въжета и контактен проводник	43 874	4 356	12 085	8 526	9 558	9 350
1	Доставка на бронзови носещи въжета- Bz 70 мм ² - 387 км, и Bz 10 мм ² за струни /317 км /	19 515	1 294	5 015	4 500	5 000	5 000
2	Доставка на бронзови носещи въжета- Bz 70 мм ² - 387 км, и Bz 10 мм ² за струни /150 км/	3 000		3 000			
3	Доставка на свързващи възли и детайли-клеми екви потенциални	5 886	1 529	1 386	1 200	1 500	1 800
4	Доставка на контактен проводник ф 100 мм ²	7 600	1 383	1 800	1 800	2 000	2 000
5	Доставка на медни въжета -ф4 и МГВ 95 мм ²	682		132	150	200	200
6	Доставка на полимерни изолятори за г.София	180	70	180			
7	Доставка на въже Diera 9,5 m.	144		72		72	
8	Доставка на сигнални, телекомуникационни кабели и кабели средно и ниско напрежение (кабели за управление на р-ли)	211		71	70		70
9	Доставка на секционни изолятори за контактна мрежа	857		286	286	286	
10	Доставка на хербициди	744		144	200	200	200
11	Доставка на специализирани инструменти за КМ	540			240	300	
12	Доставка на клеми за снаждане	240	80		80		80
II.	Обекти за ремонт на контактна мрежа - външни изпълнители	32 977	113	5 854	11 010	9 100	6 900
1.	Подмяна на носещо въже и контактен проводник по обособени позиции:						
1.1	Подмяна на носещо въже и конт. проводник в района на ЕНС Сф,Го,По - 2022 - 2026 г.	9 210		910	2 300	3 000	3 000
2.	Подмяна на наклонени и напукани стълбовена от контактната мрежа по обособени позиции.						
2.1.	1. обособена позиция - Подмяна на наклонени и напукани стълбовена от контактната мрежа в района на РП Енергосекция София	1 200		300	300	300	300
2.2.	2. обособена позиция - Подмяна на наклонени и напукани стълбовена от контактната мрежа в района на РП Енергосекция Горна Оряховица	1 200		300	300	300	300
2.3.	3. обособена позиция - Подмяна на наклонени и напукани стълбовена от контактната мрежа в района на РП Енергосекция Пловдив	1 200		300	300	300	300
3.	Ремонт на контактна мрежа по обособени позиции:						
3.1	Ремонт на контактна мрежа в участъка София - Перник - 2022 - 2025 г.	10 250		50	3 000	4 200	3 000

№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
3.2	Ремонт на контактна мрежа в участъка Волюяк - Разменна - 2022 - 2023 г.	1 815		75	1 740		
3.3	Ремонт на контактна мрежа в участъка Медковец - Видин - 2022 - 2023 г.	975		75	900		
4.	Преустройство на контактната мрежа на 5 и 7-ми коловози на гара Искър	2 044		1 344	700		
5.	Ремонт на контактна мрежа в междугария по обособени позиции:						
5.1	Ремонт на контактната мрежа от км.518+342 до км. 520+380 по II-ра Главна жп линия София - Г. Оряховица- Варна- г.Повеляново 2022 г.	360		80	280		
5.2	Ремонт на контактната мрежа от км.304+650 до км. 306+100 по II-ра Главна жп линия София - Г. Оряховица- Варна- сп Козаревец - 2022 г.	240		80	160		
6	Ремонт контактна мрежа в локомотивно депо София - 2022 г.	180		180			
7	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен Бряг . Преходен обект 2019-2024 г. поз.1: София-Мездра , Част:"Контактна мрежа"	3 200		1 200	1 000	1 000	
8	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен Бряг . Преходен обект 2019-2023 г. поз.2: Мездра-Червен Бряг , Част:"Контактна мрежа"	990		960	30		
9	Ремонт на контактната мрежа в гари и междугария	113	113				
III	Обекти за ремонт на контактна мрежа в участъци с ремонт на железния път	52 770	10 295	12 036	14 640	7 800	8 000
1	обект: Механизирано подновяване на железният път в междугарието Русе разпеделителна - Образцов чифлик от км.0+823 до км. 10+205 с дължина 9 382 м." Част: Ремонт на контактната мрежа-9,5 км - 2021 - 2023 г.	2 200		1 200	1 000		
2	Механизирано подновяване на железният път в междугарието Образцов чифлик - Ястребово от км.11+039 до км. 21+578 с дължина 10 539 м.", Част: Ремонт на контактната мрежа-11 км - 2021 - 2023 г.	2 600	1 115	1 200	1 400		
3	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино-Плиска от км 110+700 до км 129+100- Част:Ремонт на контактна мрежа-2020-2023 г.-21,1	3 800	3 260	1 800	2 000		
4	Преустройство на КМ в г.Разград - 2022 - 2023 г.	1 380		380	1 000		
5	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе- Каспичан, гара Хитрино , Част: Ремонт на контактната мрежа-5,3- 2022 - 2023 г.	1 360		200	1 160		
6	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе- Каспичан, гара Плиска , Част: Ремонт на контактната мрежа- 2022 - 2023 г.	1 860		200	1 660		
7	Преустройство на контактната мрежа в участъка Каспичан - Провадия от км 472+200 до км.473+800“, сп.Невша- 15,7- 2022 - 2024 г.	1 220		210	710	300	
8	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дъбово – Гурково. Част: Ремонт на контактна мрежа- 2022 - 2024 г.	3 100		500	1 600	1 000	
9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Гурково- Твърдица. Част: Ремонт на контактна мрежа - 2022 - 2023 г.	1 800		500	1 300		
10	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата от км 89+150 до км 95+150. в междугарието Самуил- Висока поляна . Преходен обект 2020-2022, Част:Ремонт на контактната мрежа-7,6 км- 2022 - 2023 г.	1 290	1 420	480	810		

№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
11	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. -3,4 км, окончателно плащане по ДО № 6666/ 19.12.2019 г.	141	525	141			
12	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата . Част: Преустройство на контактната мрежа в г. Ястребово - 3,3 км. Преходен обект 2020-2022 г.	420	125	420			
13	Преустройство на КМ в г. Синдел преходен 2020-2022 г., окончателно плащане по ДО № 6627/ 19.11.2019 г.	120	1 270	120			
14	Ремонт на контактната мрежа в междугарието Бов - Лакатник път 2	2 060		60	1 000	1 000	
15	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. Част: Контактна мрежа-2020-2022 г. окончателно плащане по ДО № 6749/ 02.04.2020 г	564	325	564			
16	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе-Каспичан, гара Ветово, Част: Ремонт на контактната мрежа- 2022 - 2024 г.	1 560		60	1 000	500	
17	„Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге , изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация" , Част : Ремонт на контактната мрежа - 2022 - 2023 г.	2 500		2 500			
18	Възстановяване на к.мрежа в у-ка Курило-Световрачане - 2022 - 2023 г.	1 500		1 500			
19	Обекти -ремонт на контактна мрежа в участъци с ремонт на железен път - 2025 - 2026 г.	13 000	2 254			5 000	8 000
Общо обекти от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия /хил.лв. с ДДС/		129 622	14 764	29 975	34 176	26 458	24 250
Общо обекти от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия /хил.лв. без ДДС/		108 019	12 303	24 979	28 480	22 048	20 208

Разчети за ремонтната програма на поделение „Енергоразпределение“, финансирани с приходи от собствени средства за периода 2021-2025 г.

хил.лева с ДДС

№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
A.	Обекти тягови подстанции	53 744	2 271	10 510	14 700	18 814	7 450
1	Изграждане на система SCADA-София, Дупница , Г.Тодоров	924	2 136	924			
2	Доставки на уреди и апарати за тягови подстанции	3 542	100	1 512	660	685	685
3	Сервизно обслужване на тягови подстанции	1 600	35	300	420	440	440
4	Ремонт уреди,апарати,релейни защиты в ТПС	990		238	246	253	253
5	Изграждане на система за следене и контрол изправността на токоснемателите на железопътните състави	396		396			
6	Изграждане на система за единен електронен формат за обмен на данни на пазара на електрическа енергия за нуждите на ДП НКЖИ в съответствие с прилагане на Инструкцията по чл. 88, ал. 3 от ПТЕЕ“ и „Сервизна поддръжка на система за единен електронен формат за обмен на данни на пазара на електрическа енергия и на работна станция за дистанционно отчитане на електрическа енергия в тяговия подвижен състав за срок от 2 години“	540		240	300		
7	Проектиране и извършване на дейности по модернизация на тягова подстанция Твърдица, секционен пост Николаево, изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA и гаранционно обслужване и сервизна поддръжка за срок от 10 години	9 388		993	3 000	5 395	
8	Проектиране и извършване на дейности по модернизация на тягова подстанция Червена вода с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA, както и гаранционно поддържане и сервизно обслужване за период от 10 години	11 161		1 191	4 000	5 969	
9	Изграждане на система обединяваща системите за телеуправление и телесигнализация SCADA за железопътни енергийни обекти и ъпгрейд/надстройка на система SCADA в участъка Пловдив – Турска граница	22 416		4 416	6 000	6 000	6 000
10	Строителен надзор на обекти	518		300	74	72	72
B.	Механизация	4 581	141	1 140	1 100	1 100	1 100
1	Ремонт на специализирана механизация РССМ	3 900	141	900	1 000	1 000	1 000
2	Изграждане на система за видеонаблюдение на токоснемателите на РССМ	120		120			
3	Премахване на широколистна и иглолистна растителност нарушаваща ел.габарит на КМ	420		120	100	100	100

№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
В.	Доставка на механизация	24 722	3 289	4 533	4 300	6 300	6 300
1	Доставка на машини на двоен ход,мотокари, колооси, камион	2 076	3 289	1 476	200	200	200
2	Доставка на резервни части за РССМ	372		72	100	100	100
3	Доставка на 10 броя оборудвани колооси комплект за РССМ GEISMAR тип VMT 865 C/GR	1 161		1 161			
4	Доставка, хомологация, обучение на персонала и гаранционно поддържане на 4 (четири) броя релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за дигитализация и визуализация на параметрите на контактна мрежа - 4 броя.	17 824		1 824	4 000	6 000	6 000
Г.	Ремонт сгради на подрайони и тягови постанции	8 127	1 370	2 308	2 850	1 100	500
1	Ремонт сгради на подрайони и тягови подстанции	2 077	82	577	500	500	500
2	Реконструкция на дежурен пункт подрайон енергоразпределителен /ПЕ/ Г.Оряховица	2 146	58	396	1 750		
3	Изграждане склад ПЕ Крумово	1 800		600	600	600	
4	Реконструкция на дежурен пункт подрайон енергоразпределителен /ПЕ/ гр. Шумен	735	1 230	735			
II.	Общо обекти собствени средства /хир. лв. с ДДС/	91 174	7 070	18 490	22 950	27 314	15 350
	Общо обекти собствени средства /хил. лв. без ДДС/	75 979	5 892	15 409	19 125	22 762	12 792

Разчети за ремонтната програма на поделение „Енергоразпределение“, финансирани с капиталови средства за периода 2021-2025 г.

хил.лева с ДДС							
№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
	Обекти	6 396	1 496	1 900	1 000	1 000	1 000
1	Подмяна на релейни защиты на ТПС Генерал Тодоров и ТПС Симитли	200		200			
2	Рехабилитация на контактната мрежа от км.363+500 до км. 365+200 по П-ра Главна жп линия София - Горна Оряховица- Варна	1 700		1 700			
3	Модернизация на тягови подстанции	4 496	1 496		1 000	1 000	1 000
	Доставка на специализирана механизация	29 279		5 779	3 000	11 000	9 500
1	„Доставка, хомология, обучение на персонала и гаранционно поддържане на 16 (шестнадесет) броя релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за изграждане, поддържане и инспекция на контактна мрежа“ за срок от 5 години;	29 279		5 779	3 000	11 000	9 500
	ОБЩО:	35 675	1 496	7 679	4 000	12 000	10 500

Разчети за ремонтната програма на поделение „Енергоразпределение“, финансирани по Програма "Транспортна свързаност" за периода 2021-2025 г.

хил.лева с ДДС							
№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Програма "Транспортна свързаност"							
гап	Модернизация на подстанция Видин, секционен пост Срацимир с изграждане на система за телеупр. телесигнализация SCADA 2022 г.–2024 г.	8 700		870	4 000	3 830	
гап	Модернизация на тягова подстанция Брусарци, секционен пост Воднянци с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA 2022 г. – 2024 г.	9 000		900	4 000	4 100	
	Общо	17 700		1 770	8 000	7 930	

РЕМОНТНА ПРОГРАМА
на обектите от Проект 4 "Модернизирани на осигурителни системи и прелезни устройства"
за 2021-2025 г. на поделение "Сигнализация и телекомуникации" за финансиране с капиталов трансфер

(ХИЛ. ЛВ.)

№	НАИМЕНОВАНИЕ	План за 2021 г.	План за 2022 г.	План за 2023 г.	План за 2024 г.	План за 2025 г.
1	2	3	4	5	6	7
1	Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно – компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел.	6684	118			
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.	1765	2 529	1 317		
3	Електрификация на 83 жп линия в участъка Нова Загора - Симеоновград част СиТ	746	292			
4	Електрификация на 83 жп линия в участъка Нова Загора - Симеоновград част ЕРП	885	907			
5	Проектиране, доставка и изграждане на обект: "Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участъка София - Карлово".	8664	1 457			
6	"Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства".	2478	1 864			
7	Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове.	59	120	120	120	120
8	Строеж: "Изграждане на цифрова телекомуникационна система за пренос на глас и данни в участък София – Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия"		3 393	4 810		
9	Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии.	259	1 170	810	810	810
10	Модернизация на системите за сигнализация в гарите и междугарията в участъка Симитли – Сандански, реализиране на дистанционно управление на гарите от Благоевград до Петрич/Кулата и изграждане на диспечерска централизация по 5-та ЖП линия в участъка Радомир – Петрич/Кулата, ситуирана в СТС Център в сградата на централна гара София.				5 000	12 000
11	„Доставка и инсталиране на апаратура в три броя гари: Бов, Плевен и Раднево, с цел модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС по обособени по обособени позици.		4 251	1 047		
12	„Модернизация на междугаровата осигурителна техника в участъка Телиш - Горна Оряховица по 2-ра ЖП линия и в участъка Г.Оряховица - Янтра по 4-та ЖП линия и подмяна на ТДИ на всички прелези в участъците с такива работещи по оптична преносна среда.			1	440	2 027
13	Инженеринг на ОТ в гарите Кремиковци и Яна, подмяна на релсови вериги със система броячи на оси, ново токозахранване на МРЦ, подмяна на светофори, кабелна мрежа и пресъоръжаване на електрическата бариера в гара Кремиковци с нова апаратура".					636

1	2	3	4	5	6	7
14	"Изграждане на Диспечерска централизация София - Мездра и модернизация на осигурителните системи в участъка за включване, управление и контрол от единен диспечерски център, ситуиран в сградата на централна гара София". - част "Изграждане на Диспечерска централизация София - Мездра" - обща стойност 10 054 464,37 лв. с ДДС и финансиране от НПВУ; - част "Модернизация на осигурителните системи в участъка София - Мездра за включване, управление и контрол от единен диспечерски център, ситуиран в сградата на централна гара София" - обща стойност 7 800 000 лв. с ДДС и финансиране от КТ.				1 500	3 300
15	„Модернизация на телекомуникационните системи в участъка по направление Русе - Горна Оряховица”			3 000	4 700	5 700
16	"Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Карлово - Филипово"			3 000	3 500	4 500
17	„Доставка на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 6-та главна жп линия в участъка София – Радомир – Гюешево".			1 080	2 100	2 220
18	Доставка, инсталиране и конфигуриране на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 5-та главна жп линия в участъка Благоевград – Кулата.		2 220	2 194		
19	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".					1 479
20	Модернизация на системите за сигнализация, телекомуникации и електрозахранване на РП Мусачево и пресъоръжаване на 2 бр. прелези в участъка с нова апаратура.				500	1 200
21	Изграждане и модернизация на 20 бр. автоматични прелезни устройства".			2 360	4 040	6 360
22	Изграждане на автоматичен разделен пост Невша, инсталиране на автоматична брокировка без проходни сигнали с броячи на оси в участъка Каспичан-Невша-Провадия, работеща по оптична преносна среда и реализиране на дистанционно управление и контрол на АРП Невша от гара Каспичан.		84	576	500	500
23	Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно – компютърна централизация (МКЦ) в гара Лозарево.				1 500	3 000
24	Строеж "Изграждане на оптична кабелна линия и апаратура жп гара Велинград - жп спирка Генерал Ковачев"					1 020
25	Изготвяне на идеен проект по част "Сигнализация" за внедряване на маршрутно-компютърна централизация в гара Илиянци.			36		
26	Изграждане на електрозахранване от възобновяеми енергийни източници /ВЕИ/ на жп гара Стамболийски.	47				
27	Доставка и монтаж на апаратура за модернизация на компютърната визуализация на релейни централизации в гарите Дамяница и Генерал Тодоров	29				
28	Доставка и монтаж на апаратура за модернизация на микрокомпютърна визуализация за релейни централизации в гарите Петрич и Кулата	36				
29	Доставка на дизелагрегат за МКЦ в гара Свиленград	36				
30	Изграждане на мобилна сграда "тип контейнер" на гара Раднево	58				
ОБЩО		21 746	18 405	20 351	24 710	44 872