

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



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



Октомври 2023 г.

СЪДЪРЖАНИЕ:

1.	Описателна част	5
1.1.	Обща информация за НКЖИ	5
1.2.	Мисия и визия на Националната компания „Железопътна инфраструктура“	6
1.3.	Стратегическа рамка, стратегически цели и задачи	7
1.3.1.	Стратегическа рамка	7
1.3.2.	Стратегически цели	16
1.3.3.	Технологични и технически планове, задачи за постигането на стратегическите цели	17
1.3.4.	Пазарни цели	19
1.3.5.	Финансови цели и задачи	19
2.	Състояние на предприятието	21
2.1.	Общо състояние	21
2.2.	Организация и управление	24
2.3.	Финансово икономическо състояние и финансови показатели	26
2.4.	Техническо състояние на елементите на железопътната инфраструктура	30
2.4.1.	Управление на движението на влаковете и капацитета	30
2.4.2.	Състояние на железния път и съоръженията	30
2.4.3.	Състояние на енергетичните съоръжения и контактната мрежа	33
2.4.4.	Състояние на съоръженията на осигурителната техника, телекомуникациите и нетяговото електрооснабдяване и енергиен контрол	36
2.4.5.	Състояние на сградния фонд	40
2.4.6.	Състояние на специализираната механизация и експлоатационния автомобилен парк	41
2.4.7.	Безопасност, екология и отбранително-мобилизационни мероприятия при бедствия и кризисни ситуации	45
2.4.8.	Основните нефинансови показатели	48
2.4.9.	Изводи за състоянието на предприятието	49
3.	Аналитична част	50
3.1	Анализ на пазара	50
3.2	Допускания за развитие на икономическата среда	56
3.3	Специфични допускания за определяне стойностите на показателите	57
3.4	Перспективи за развитие на предприятието	57
3.5	Анализ на основните рискове	59
4.	Прогнозна част	61
4.1.	Прогнозни финансови отчети	62
4.1.1.	Прогнозни приходи и разходи	62
4.1.2.	Прогнозни финансови резултати	67
4.2.	Ключови показатели за изпълнение на целите	69
4.2.1.	Финансови показатели	69
4.2.2.	Нефинансови показатели	70
4.3.	Изпълнение на задачи които не могат да бъдат остойностени	76
4.4.	Инвестиционна програма	77
4.5.	Ремонтна програма	84
5.	Приложения	89

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

CAPEX	Капиталови разходи
CER	Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании
COSS	Обслужване на едно гише
ERTMS	Европейска система за управление на железопътния трафик
ETCS	Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация)
EU-Rail	Европейски железопътен транспорт
GSM-R	Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации)
INTERREG	Програми за трансгранично сътрудничество
LED	Светодиод /полупроводников диод/
OPEX	Оперативни разходи
PRIME	Платформата за управители на железопътната инфраструктура
RFC	Международните коридори за железопътен товарен превоз
RNE	Организация на европейските управители на железопътна инфраструктура “RailNetEurope”
SCADA	Система за контрол, визуализация и събиране на данни
SERG	Югоизточната регионална група
TEN-T	Трансевропейска транспортна мрежа
UIC	Международен съюз на железниците
АЛС	Автоматична локомотивна сигнализация
АО	Амортизационни отчисления
АПУ	Автоматично прелезно устройство
АСБП / ССБП	Актуализирана средносрочна бюджетна прогноза
БВП	Брутен вътрешен продукт
БДЖ	Българска държавна железница
БФП	Безвъзмездна финансова помощ
ВУЗ	Висше учебно заведение
ГДВ	График за движение на влаковете
ДБ	Държавен бюджет
ДМА	Дълготрайни материални активи
ЕК	Европейска комисия
ЕК	Енергиен контрол
ЕМЦ	Електромеханична централизация
ЕРП	Поделение „Електроразпределение“
ЕС	Европейски съюз
ЕС	Електроснабдяване
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕСФ+	Европейски социален фонд+
ЕФМДР	Европейски фонд за морско дело и рибарство
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЕЦ	електрически централизации
ЖИ	Железопътна инфраструктура
ЗЖТ	Закон за железопътния транспорт
ЗУО	Закон за управление на отпадъците
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИМТ	Интермодален терминал
ИТ	Инфраструктурни такси

ИУГВ	Инструмент за управление на границите и визите
КЕВР	Комисия за енергийно и водно регулиране
КТД	Колективен трудов договор
КФ	Кохезионен фонд
МВтч / MWh	Мерна единица за количество енергия
МКЦ	Маршрутно-компютърни централизации
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МРЗ	Минимална работна заплата
МРЦ	Маршрутно-релейни централизации
МС	Министерски съвет
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МТС	Министерство на транспорта и съобщенията
МФ	Министерство на финансите
МФР	Многогодишната финансова рамка
НКЖИ	Национална компания „Железопътна инфраструктура“
НПВУ / ПВУ	Националният план за възстановяване и устойчивост
НСИ	Национален статистически институт
ОВОС	Оценка за въздействие върху околната среда
ОИС	Ориент/Източно-Средиземноморски
ООН	Организация на обединените нации
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“
ОПТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
ОС	Оперативни сектори
ОСЖД	Организация за сътрудничество на железниците
ОТ	Осигурителна техника
ПВУ	План за възстановяване и устойчивост
ПМС	Постановление на Министерски съвет
ППЗПП	Правилник за прилагане на закона за публичните предприятия
ПТС	Програма „Транспортна свързаност“
РССМ	Релсови самоходни специализирани машини
СІNEA	Европейска изпълнителната агенция за климат, инфраструктура и околна среда
СиТ	Подделение „Сигнализация и телекомуникации“
ТЕН-Т	Трансевропейската транспортна мрежа
ТЖК	Товарни железопътни коридори
ТПМ	Тежка пътна механизация
ТПС	Тягови подстанции
ТРАСЕКА	Международен транспортен коридор Европа – Кавказ – Азия
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УДВГД	Подделение „Управление движението на влаковете и гаровата дейност“
УИ	Управител на инфраструктурата
ФУМИ	Фонд „Убежище и миграция“
ЦПК	Център за професионална квалификация

1. Описателна част

1.1. Обща информация за НКЖИ

Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ, Компанията) 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 Национална компания „Български държавни железници“ (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.

Националната компания "Железопътна инфраструктура", в качеството си на основен управител на железопътната инфраструктура на Република България извършва дейности по изграждане, поддържане, развитие, обновяване и модернизация на железопътната инфраструктура по прозрачен и недискриминационен начин, управлява системите за контрол и безопасност на движението и предоставя на железопътните предприятия достъп до инфраструктурата по реда, предвиден в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) и в Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура (Наредба № 41).

Финансирането на дейностите по изграждане, поддържане, развитие, обновяване и модернизация 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 Република България, 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 дългосрочни, средносрочни и краткосрочни документи, чрез които планира провеждането на държавната политика в областта на железопътния транспорт и включените в обхвата на политиката бюджетни програми.

В дългосрочен план НКЖИ е разработила 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. 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. В краткосрочен аспект, Годишната програма на предприятието определя целите и задачите за едногодишен период.

Бизнес програмата е изготвена в съответствие с изискванията на чл. 57 от Правилник за прилагане на Закона за публичните предприятия (ППЗПП), съдържанието ѝ 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.

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 Х 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.

1.2. Мисия и визия на Националната компания „Железопътна инфраструктура“

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

<i>Националната компания „Железопътна инфраструктура“ експлоатира, поддържа и развива националната железопътна мрежа на територията на Република България, за да осигури ефективност и конкурентност на железопътния транспорт.</i>

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 г. 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 Организация на обединените нации (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.

През 2020 г. започна преглед на Регламент 1315/2013 относно насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа. За целите на прегледа беше създадена двустранна експертна работна група между МТС и ЕК (Task Force), в рамките на която се дискутира изпълнението на основната мрежа на българска територия и необходимостта от промени в трасетата, възлите и стандартите на мрежата. В срещите

участваха и представители на Националната компания „Железопътна инфраструктура“, Агенция „Пътна инфраструктура“, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“.

На 14 декември 2021 г. ЕК разпространи Предложение за нов *Регламент относно Насоки на Съюза за развитие на трансевропейската транспортна мрежа*. Към настоящия момент продължават дискусиите по новото законодателно предложение. Проектът на Насоки определя Европейските транспортни коридори като инструмент за улесняване на координираното изпълнение на части от Трансевропейската транспортна мрежа, предназначени за подобряване на трансграничните връзки и премахване на задръстванията в рамките на Съюза.

С предложените нови Насоки като цяло се поддържа структурата на мрежата и сроковете за завършването ѝ, но също така се добавя и нов междинен краен срок за завършване - 2040 г., за да се гарантира поетапен подход към 2050 г. С тях се поставя край на досега съществуващите Коридори от Основната TEN-T мрежа и на Товарните железопътни коридори (ТЖК), като вместо тях се създават *Европейски транспортни коридори, обединяващи мрежата от Коридори от Основната мрежа и мрежата на ТЖК*. Освен Основна и Широкообхватна TEN-T мрежа, със срокове за завършване съответно до 2030 г. и до 2050 г., чрез тези Насоки се въвежда и т.н. „*Разширена основна мрежа*“ – „*Extended Core Network*“, на която срокът за завършване е фиксиран до края на 2040 г.

С приемане на предложените Насоки ще се отмени Регламент 1315/2013, който очертаваше досега действащите насоки за развитие на TEN-T мрежата на ЕС и ще се направят промени в *Регламент 2021/1153 за създаване на МСЕ-2, както и в Регламент 913/2010 относно Европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз* с цел интегриране на ТЖК в системата на Европейските транспортни коридори. Промените, които засягат България се изразяват основно в това, че се преустановява съществуването на Коридора от основната мрежа Ориент/Източно-Средиземноморски, който досега преминава през територията на страната ни. Вместо него се създават нови Европейски транспортни коридори – „Балтийско-Черноморско-Егейски“ и „Западни Балкани“, които ще преминават през територията на България.

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 един от 9-те първоначално определените товарни коридори – „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.

С Решение за изпълнение на ЕК № 2018/500 от 22 март 2018 г. беше създаден железопътен товарен коридор „Алпи/Западни Балкани“, който беше включен към

първоначално определените с Регламент 913/2010 девет товарни коридори. Коридорът преминава по направлението Залцбург – Вилах – Любляна – Загреб/Велес/Линц – Грац – Марибор – Загреб – Винковци – Товарник – граница Хърватска/Сърбия – Белград – граница Сърбия/България – София – Свиленград – граница България/Турция.

В съответствие с разпоредбите на Регламент 913/2010 коридорът следваше да започне да функционира до 2 години след включването му в железопътната мрежа за конкурентоспособни товарни превози, т.е. до 22 март 2020 г. Предвид кризата, предизвикана от пандемията COVID-19, официалното откриване на коридора се състоя на 23 септември 2021 г., в рамките на Словенското председателство на Съвета на ЕС и Европейската година на железопътния транспорт.

- *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, по сега действащия Регламент са пълно внедряване на ERTMS по „основната“ TEN-T мрежа до 2030 г. и до 2050 г. по „широкообхватната“.

- Регламент (ЕС) 2021/2085 на Съвета от 19 ноември 2021 г. е създадено съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ (EU-Rail). Това е новото европейско партньорство за железопътни изследвания и иновации, създадено в рамките на програмата Хоризонт Европа (2021-2027) и универсален наследник на съвместното предприятие Shift2Rail. Органите на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ са:

а) управителен съвет – включва двама представители от Комисията от името на Съюза и един представител от всеки от членовете, различни от Съюза;

б) изпълнителен директор – избира се от управителния съвет;

в) група на представителите на държавите – включва представители на Държавите членки;

г) ръководна група за стълба на системата – състои се от представители на Комисията, представители на железопътния сектор, сектора на мобилността и на съответните организации, изпълнителния директор на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, председателя на групата на представителите на държавите и представители на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и на Европейския консултативен съвет за научни изследвания в железопътния сектор (ERRAC). Окончателното решение относно състава на групата се взема от Комисията.

д) групата по внедряване – отворена е за всички заинтересовани страни.

Военна мобилност и транспорт

На 28 март 2018 г. е приет План за действие за военната мобилност в ЕС, който включва 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 набеляза частите от трансевропейската транспортна мрежа, които са подходящи за военен транспорт, както и необходимите за целта подобрения на съществуващата инфраструктура например

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 приключва програмният период 2014-2020 г., а от друга стартира новият 2021-2027 г., като същевременно стартира и изпълнението на новия Механизъм за възстановяване и устойчивост, чиято цел е преодоляване на последиците от разпространението на COVID-19. В този период се изпълняват проекти по ОПТТИ 2014-2020 г., МСЕ, МСЕ-2, ПВУ, както и предстои стартирането на изпълнението на проекти по ПТС 2021-2027. Изграденият вече добър опит и практика от предходния подобен преходен период дават увереност, че и в настоящия етап НКЖИ посреща 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.

Споразумение за партньорство 2021-2027 г.

Основният стратегически документ, който обуславя отношенията между държавата-членка и Европейската комисия и очертава рамката на интервенциите и помощта от ЕС е *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 Програми за изпълнение на фондовете на ЕС за периода 01.01.2021 – 31.12.2027 г. Както и в предишните програмни периоди, програмите са 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 предишния програмен период, за изразходване на средствата и автоматичното им освобождаване за 2027 г. 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 повече на брой по-малки проекти, разделени на обособени участъци и позиции.

На 06.07.2022 г. с Решение за изпълнение на Комисията е одобрено Споразумението за партньорство на Република България за периода от 1 януари 2021 г. до 31 декември 2027 г.

През м. юли 2022 г. беше обнародвано изменението и допълнението в *Закона за управление на средствата от европейските фондове при споделено управление*, с което се постигна съответствие с новоустановената европейска правна рамка по отношение на управлението на средствата от фондовете при споделено управление за програмен период 2021-2027 г., базирана основно на Регламент (ЕС) 2021/1060 на Европейския Парламент и на Съвета от 24 юни 2021 година за установяване на общоприложимите разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд плюс, Кохезионния фонд, Фонда за справедлив преход и Европейския фонд за морско

дело, рибарство и аквакултури, както и на финансовите правила за тях и за фонд „Убежище, миграция и интеграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и Инструмента за финансова подкрепа за управлението на границите и визовата политика (Регламент (ЕС) 2021/1060), както и на съответните регламенти по отделните фондове.

Програма „Транспортна свързаност“ (ПТС) 2021-2027 г.

На 03.10.2022 г. е одобрена от ЕК Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. като НКЖИ е бенефициент 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. За развитие на транспортната система и отстраняване на регионалните неравенства, инвестициите ще се концентрират основно върху модернизацията на направленията по TEN-T на територията на страната при ограничаване на отрицателните ефекти от развитието на транспортния сектор, с оглед постигане на по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни, което ще допринесе за балансираното регионално развитие и опазването на околната среда. Необходимо е да бъдат изградени непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, което да осигури бързо и безопасно транспортиране на хора и стоки. Повишаването на достъпността е от съществено значение за укрепването на регионалните икономики.

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, иновации, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“

Приоритет 4 „Интермодалност в градска среда“

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 Република Северна Македония;
- доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел;
- внедряване на ERTMS по линии, извън горепосочените.

Приоритетите на ПТС допринасят за реализацията на Зелената сделка, както и на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортният сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новия 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 за развитие на TEN-T мрежата на територията на страната и за внедряване и последващо развитие на интелигентни транспортни системи във видовете транспорт.

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. Развитието 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 ще допринесат за развитие и разширение на вътрешноводни и морски пристанища за обществен транспорт за извършване на мултимодални операции, модернизация и развитие на терминали и пристанищни съоръжения за комбиниран транспорт, както и развитие на железопътните възли Горна Оряховица, Русе и Варна, така и интермодални терминали Горна Оряховица, София и Видин. С развитието и разширението на пристанищните съоръжения ще се създадат необходимите условия и предпоставки за извършване на мултимодални операции. Включването им в ПТС е обусловено от спецификата на жп инфраструктурата и факта, че различни главни линии (от TEN-T и националната мрежа) се пресичат, преминават или завършват в тях.

За подобряване на интермодалността ще допринесат и проектите за изграждане и реконструкция на гаровите комплекси чрез връзка на гаровите комплекси с другите видове транспорт (метро/ автобусен/ въздушен), както и чрез комуникационни решения за транспортните и пешеходни връзки на гаровите комплекси. Основната цел на изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси е подобряване на функционалните изисквания за извършване на основните дейности, свързани с управление движението на влаковете, както и създаване условия за предоставяне на по-високо качество на обслужване на клиентите – пътници и превозвачи. Необходимо е привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии. Предвидени са и мерки за повишаване енергийната ефективност на обществените пространства, въвеждане на интелигентни модерни системи за управление на пасивни и активни системи за отопление, климатизация, осветление, информация и др. Планираните инвестиции са основно по направленията на коридор ОИС, като в тях са включени ключови гари, които осигуряват комбиниран транспорт по направленията София-Перник-Радомир и София-Драгоман. Модернизацията на гарите ще допълни ефекта от модернизацията на съответните участъци и ще допринесе за постигане на оперативна съвместимост.

По Приоритет 3 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 проекти са планирани за жп линии София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел, Елин Пелин-Септември, Радомир-Кулата. Необходимо е също така да се осигури

модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. тягови подстанции: Видин, Бойчиновци, Брусарци, Димово, които попадат в обхвата на жп линията Видин – Мездра.

Посредством приоритет 3 ще се осигури и развитие на интелигентни транспортни системи и внедряване на иновативни решения за стабилна, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T мрежа, в съответствие с целите на националната транспортна политика, Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС и препоръките на Европейския семестър.

Предвидените инвестиции по приоритет 4 „Интермодалност в градска среда“ са включени проекти за подготовка на строителството на градска железница, както и за изграждане на железопътни връзки към летища. Изграждането на връзки между пътническите железопътни гари и летищата на Бургас и Пловдив по Приоритет 4, както и развитието на железопътните възли в Горна Оряховица, Русе и Варна по Приоритет 3 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 пътническия поток 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 пътнотранспортните 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. С изграждането на връзките към летищата ще се постигне и подобрена ефективност на инфраструктурата с въздействие към намаляване на отрицателните външни ефекти такива като задръствания, катастрофи и вредни газови емисии в околната среда.

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 допринася 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 координирано 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 бе 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, модернизиране и подобряване на европейската транспортна инфраструктура. Крайният срок за представяне на проектни предложения бе 19 януари 2022 г. НКЖИ кандидатства по тази покана с проект за модернизация на железопътната линия Видин–София в железопътен участък Медковец–Срацимир и през м. юли 2022 г. с решение на ЕК бе получено одобрение на проекта. На 12.10.2022 г. бе подписано Споразумение със CINEA за предоставяне на БФП за съфинансиране на строителството.

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. На 7 април 2022 г. Европейската комисия даде положителна оценка на Плана за възстановяване и устойчивост на Република България.

Основната цел на плана е да подпомогне 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 – 25,3% 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 – 41,9% 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 – 18,3 % от ресурсите по плана.
- Справедлива България – с фокус върху хората в неравностойно положение за постигане на по включващ и по устойчив растеж и споделен просперитет за всички, както и с акцент върху изграждането на ефективни и отговорни публични институции, чувствителни към нуждите на бизнеса и потребностите на гражданите – 14,6% от ресурсите по плана.

НКЖИ участва в стълб 3 – Свързана България с 2 инвестиционни проекта: „Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе–Каспичан“ и „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране за България – Русе“. Общата стойност на двата проекта е 257, 81 млн. лв. (от които 250,02 млн. лв. за сметка на Механизъм за възстановяване и устойчивост и 7,79 млн. лв. – допълващо публично съфинансиране).

По отношение на инвестицията „Изграждане на ИМТ в Северен централен район на планиране за България – Русе“, на стойност 51 949 хил. лева (от които 44 157 хил. лева с

източник МВУ) до 31.08.2026 г., е възможно същата да бъде оттеглена от финансиране по НПВУ в рамките на текущото предоговаряне на Плана, във връзка с констатирани рискове от Министерство на финансите за изпълнение на проекта.

Програми за трансгранично сътрудничество, в които НКЖИ е посочена като потенциален бенефициент

Програмите за трансгранично сътрудничество за периода 2021-2027 г. – INTERREG целят наред с останалото, да допринесат за подобряване на транспортната свързаност между България и съседните ѝ страни чрез финансиране на изпълнението на проекти за трансгранично сътрудничество.

Програмата Интеррег VI-A Румъния - България 2021-2027 г. обхваща трансграничната зона между двете държави, която е една от най-слабо развитите територии в ЕС. Планирани са инвестиции в обхвата на четири приоритета: Приоритет 1 „По-добре свързан регион“; Приоритет 2 „По-зелен регион“; Приоритет 3 „Образован регион“ и Приоритет 4 „Интегриран регион“. Програмата се фокусира върху проекти, които съвместно решават специфични за района предизвикателства, имат реално трансгранично въздействие и са от полза за населението, бизнеса и институциите в трансграничния регион.

Общият бюджет на програмата възлиза на 207.46 милиона евро (Европейски фонд за регионално развитие + национално съфинансиране).

НКЖИ планира участие в програмата в рамките на Приоритет 1 „По-добре свързан регион“ с подготовка и изпълнение на проекти от стратегическо значение - за реконструкция на железопътна гара и спирка в района на гр. Русе.

Програмата Интеррег VI-A Гърция - България 2021-2027 г. е насочена към подпомагане на седем гръцки и четири български трансгранични региона. Тя ще подкрепя националните стратегии за развитие чрез целенасочени интервенции по въпроси, при които трансграничните действия създават добавена стойност, улесняват по-ефективно прилагане и гарантират по-добра ефективност при използването на ресурсите. В тази насока ще се допринесе пряко или косвено за постигането на целите на Националните споразумения за партньорство 2021-2027 г. на двете страни и техните национални/регионални оперативни програми, планове за възстановяване и устойчивост и механизма за справедлив преход.

Планирани са инвестиции в обхвата на три приоритета: Приоритет 1 „По-устойчив и зелен трансграничен регион“; Приоритет 2 „По-достъпен трансграничен регион“; Приоритет 3 „По-приобщаващ трансграничен регион“.

Общият бюджет на програмата възлиза на 83.95 милиона евро (Европейски фонд за регионално развитие + национално съфинансиране).

Сред приоритетните области, за които трансграничното сътрудничество може да допринесе, са допълнителни дейности за изграждане на връзките по TEN-T и подобряване на достъпа до мрежата и на трансграничната мобилност.

НКЖИ планира участие в програмата в рамките на Приоритет 2 „По-достъпен трансграничен регион“ с подготовка и изпълнение на проект от стратегическо значение „Подготовка на технически проект за модернизация на железопътната линия Радомир-Кулата“.

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), както и Европейските фондове при споделено управление (ЕФСУ);
- ✓ 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

Изооставането 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 – граница с Република Сърбия: жп участък Волюяк-Драгоман; 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;
- ✓ модернизация на железния път, осигурителната техника и енергосъоръженията по част от железопътната мрежа чрез проект Карнобат – Синдел;
- ✓ удвояване и електрификация на жп линия Карнобат – Синдел;
- ✓ възстановяване на проектните параметри чрез проекти: София – Карлово - Зимница, Русе - Варна и др;
- ✓ Възстановяване на проектните параметри чрез изпълнение на 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, интерсити 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 малодейтелни 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 петгодишен Договор между Република България и Националната компания „Железопътна инфраструктура“. 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).

Важни аспекти във финансовата политика на НКЖИ и регулаторна рамка:

➤ С ПМС № 283 от 14.11.2019 г. е изменена и допълнена Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г. (ДВ, бр. 36 от 2012 г.). 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.

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 за 2021 г. 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 Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ на ЕК 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.

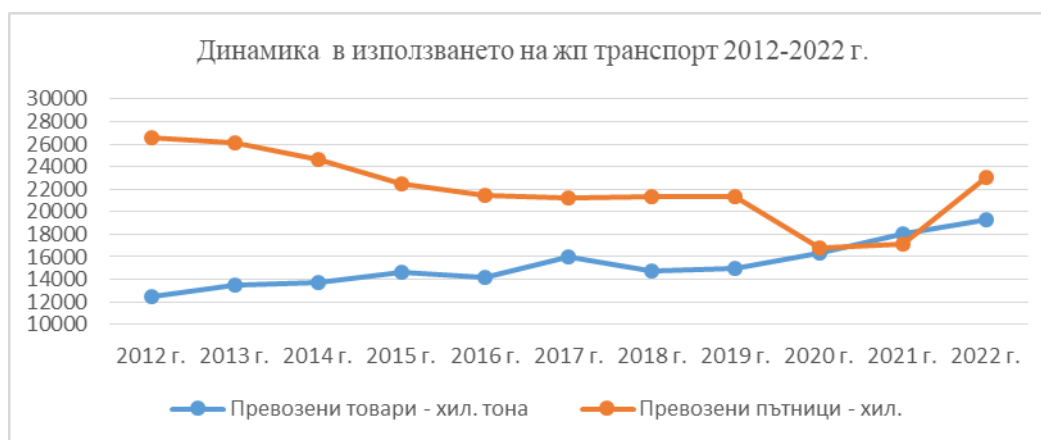
2. Състояние на предприятието

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.

На графиката по-долу може да се проследи каква е динамиката в използването на железопътния транспорт в периода 2012–2022 г. като ясно личи тенденцията за постепенно увеличение на превозените товари. При превоза на пътници за периода, който в последните няколко години се стабилизира като размери, с изключение на данните за 2020 г. и 2021 г., при която има спад дължащ се на кризата от COVID-19. Видно от графиката - пътническите услуги намаляват с 1,6% средногодишно за последните 10 години, а при товарите има ръст с 4,7%.

Графика № 1. Динамика в използването на железопътния транспорт

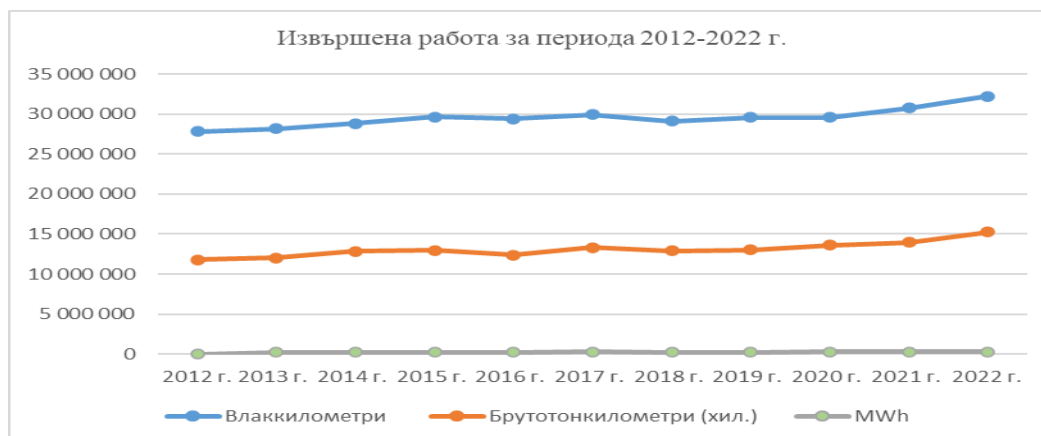


Източник: данни от НСИ

НКЖИ като управител на железопътната инфраструктура на Република България предоставя използването ѝ от лицензирани железопътни предприятия при равнопоставени условия.

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

Графика № 2. Извършена работа за периода 2012-2022 г.

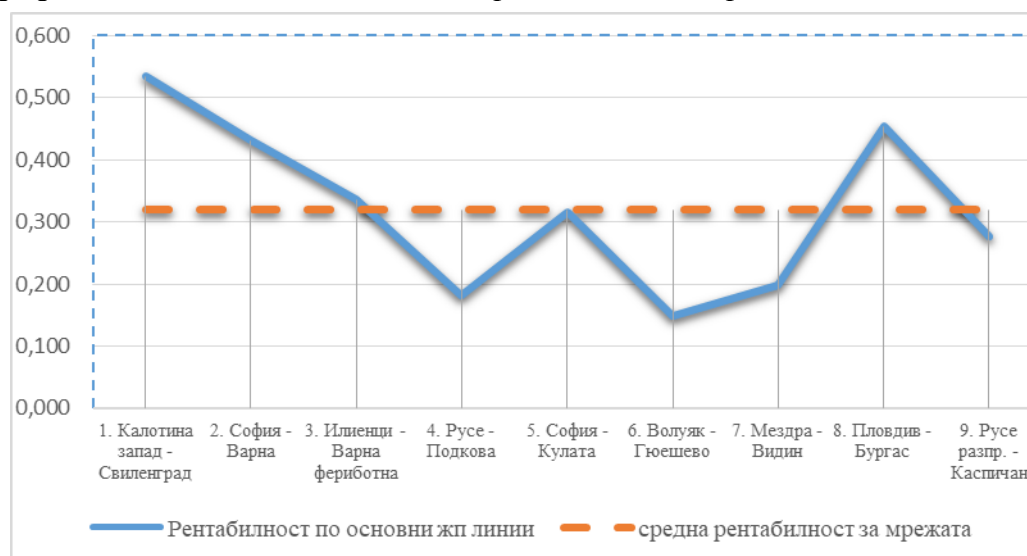


За последните 10 години се отчита средногодишно увеличение в извършената работа, изразена във влаккилометри – с 0,4%, брутотонкилометри – с 1,1% и MWh – с 3,5%. За същия период се наблюдава намаление с 8,3% в приходите от такса за преминаване по железопътната инфраструктура, което се дължи на отчетените по-малко преки разходи, респективно намалените инфраструктурни такси за влаккилометри и брутотонкилометри. В приходите от разпределение на тягова ел. енергия се наблюдава увеличение с 10,9%.

Намалението през 2022 г. на приходите от таксата за достъп и използване, в стойностно изражение се дължи на изпълнението на разпоредбите в ПМС № 118/09.06.22 г. и ПМС №304/29.09.22 г., за което Компанията е получила финансиране под формата на субсидия.

Същевременно общо разходите за оперативна дейност за същия период растат със значително по-високи темпове. Разходите от оперативна дейност, без амортизациите са около 35% от приходите от оперативна дейност, без отчетените приходи за финансиране. Видно от следващата графика само няколко линии имат над средната рентабилност.

Графика № 3. Рентабилност на приходите от оперативна дейност за 2022 г.



Очевидна е зависимостта от извършената работа и съответно приходите от услуги 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.

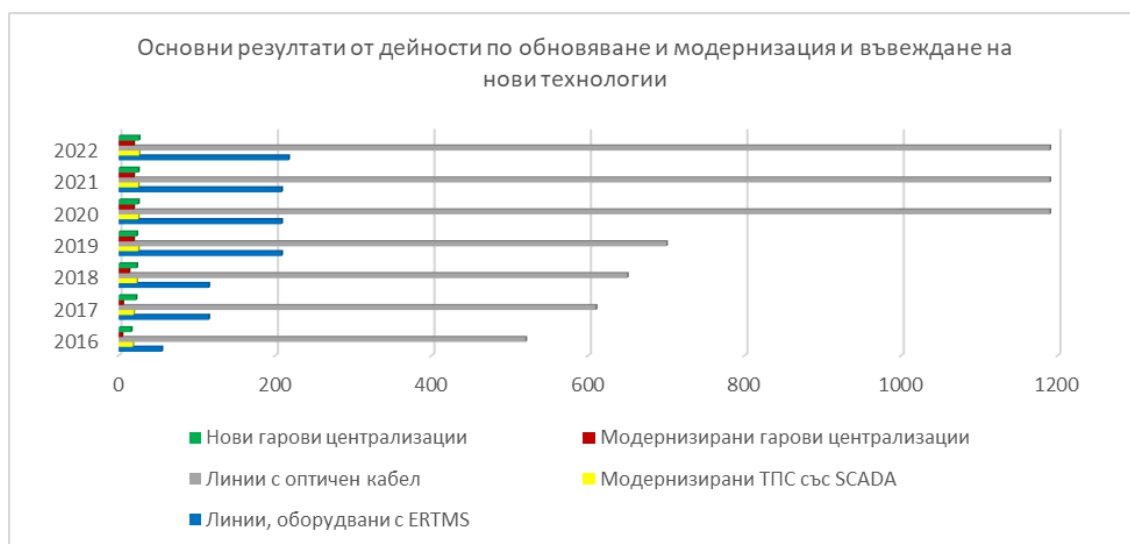
Провежданата политика от ЕС е за въвеждане на единна железопътна транспортна мрежа на територията на целия ЕС, за да се гарантира свободно преминаване на хора и товари от всяка точка. Тези завишени изисквания за постигане на определени параметри за унифициране на единното европейско транспортно пространство, изискват значителен финансов ресурс и не са балансираны 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 тяхното поддържане и експлоатация.

НКЖИ управлява активи на държавата на стойност 5,0 млрд. лв., които към края на 2025 г. ще достигнат близо 6,4 млрд. лв. Прогнозните стойности на нетекущи активи, които ще бъдат въведени в експлоатация за периода 2021-2025 г. са на стойност около 2 млрд. лв. Съхранението на активите, предоставени от държавата за управление от НКЖИ изисква осигуряване на адекватна поддръжка в съответствие със състоянието на активите.

Новите системи и съоръжения построени по тези проекти изискват завишение на ресурсите за тяхното поддържане, още повече, че са разположени на бизнес-ориентираните направления, през които минава по-голямата част от железопътния трафик в страната. Недостигът на средства за поддържане 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:

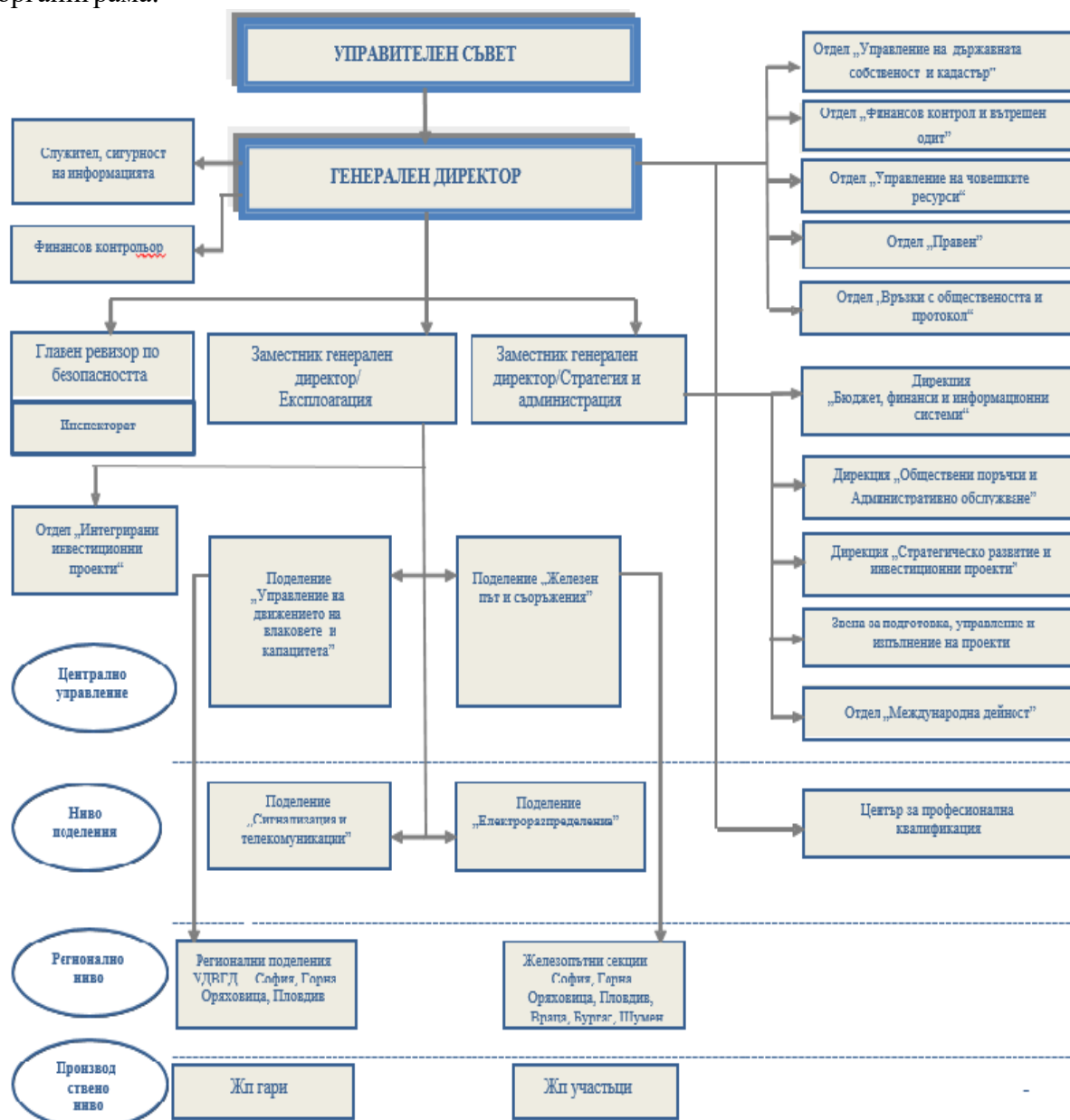
Графика № 4. Постигнати основни резултати за въвеждане на нови технологии



Забележка: Данните са с натрупване

2.2. Организация и управление

Организационно-управленска структура на НКЖИ е представена в следващата органиграма:



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

Част от задълженията на Управителният съвет са да назначава и освобождава заместник-генералните директори и главния ревизор по безопасността и да приема годишни счетоводни отчети, програмни и стратегически документи.

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 държавните органи, съдилищата и пред трети лица в страната и в чужбина.

Структурата на предприятието е двустепенна: Централно управление и регионални подразделения. В предприятието са обособени подделение „Електроразпределение“ (ЕРП),

поделение „Сигнализация и телекомуникации“ (СиТ) и Център за професионална квалификация (ЦПК), които са самостоятелни подразделения.

В Национална компания „Железопътна инфраструктура“ числеността на персонала по Разписанията на длъжностите към 31.08.2023 г. е 11 662 бр., разпределена в 12 регионални подразделения (София, Пловдив, Бургас Враца, Горна Оряховица и Шумен) и 6 звена за управление и изпълнение на проекти, финансирани със средства по европейски фондове.

Определянето на трудовите възнаграждения на персонала на НКЖИ е в съответствие с изискванията на законовите и подзаконовни нормативни актове (Кодекс на труда, Наредба за структурата и организацията на работната заплата) и постигнати договорености със синдикалните организации в Колективен трудов договор и Вътрешни правила за работната заплата.

Важно е да се отбележи, че за програмен период 2021-2027 г. разходите за персонал от дирекция СРИП са недопустими за финансиране от Програма „Транспортна свързаност“, поради което същите се осигуряват от НКЖИ.

Средната брутна работна заплата към 31.08.2023 г. е 1 568 лв. Очевидно е продължаващото изоставане на средната брутна работна заплата в НКЖИ от тази в страната (по данни на НСИ средната брутна работна заплата за второто тримесечие на 2023 г. за страната е в размер на 1 957 лв.).

В компанията има сключен Колективен трудов договор (КТД) между Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и следните синдикални организации: КНСБ – Синдикат на железничарите в България.; Съюз на транспортните синдикати в България (СТСБ); КТ „Подкрепа“ – Национален железничарски синдикат „Подкрепа“ и Федерация на транспортните работници ФТР „Подкрепа“.

По силата на този КТД, редица допълнителни възнаграждения по Кодекса на труда и подзаконовни нормативни актове се заплащат с увеличен размер (например: за придобит трудов стаж и професионален опит; нощен труд; извънреден труд; време на разположение и др.). Също така са договорени по-големи размери на обезщетенията при прекратяване на трудовите правоотношения.

В КТД е договорен механизъм за увеличаване на основните заплати, в зависимост от процента на увеличение на минималната работна заплата (МРЗ) за страната. В тази връзка при МРЗ за страната 780 лв., в сила от 01.01.2023 г., основните заплати бяха увеличени с 9,86%. Това не изключва натиска от страна на синдикалните организации за повишаване на работните заплати, предвид високата инфлация за 2023 г. и повишените цени на основни продукти от първа необходимост.

По силата на КТД и в съответствие решение на събранието на пълномощниците в НКЖИ има приета социална програма включваща: ваучери за храна; допълнително пенсионно осигуряване; предоставяне карти за безплатно пътуване по жп мрежа и др.

Въпреки положените усилия текучеството на персонала се задълбочава, както поради липса на мотивация, така и поради конкуренция на пазара на труда, от страна на мобилни оператори, енергоразпределителните дружества, метрополитен, строителни фирми, както и отваряне на европейския пазар на труда.

Средният списъчен брой на персонала към 31.08.2023 г. е 10 495 броя (в т.ч.: 57 бр. лица в отпуск по майчинство), като се отчита намаление със 155 средно списъчни бройки спрямо отчетените към 31.08.2022 г.

2.3. Финансово икономическо състояние и финансови показатели

В Политиката за участието на държавата в публичните предприятия са определени общите цели с дългосрочен характер в съответствие с обосновката на собствеността на държавата, както и очакваните резултати. Дългосрочните цели са финансови и нефинансови, и се отнасят за целия държавен сектор или за определена част от него в зависимост от групирането на публичните предприятия. Очакваните резултати представляват предварително заложи в Политиката показатели, които позволяват да се измери степента на постигане на всяка от целите.

За всяка една от целите се залагат ключови показатели за изпълнение, които са: относими към определените цели; ясни, специфични и измерими - да имат базова стойност, целева стойност и ясно определен източник на данни, даващ информация за изпълнението на годишна база и като краен резултат; достоверни и сравними.

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.

Стойностите на основните финансови показатели отчетени за 2021 г. и 2022 г. са както следва:

Таблица № 1. Основни финансови показатели на км от мрежата

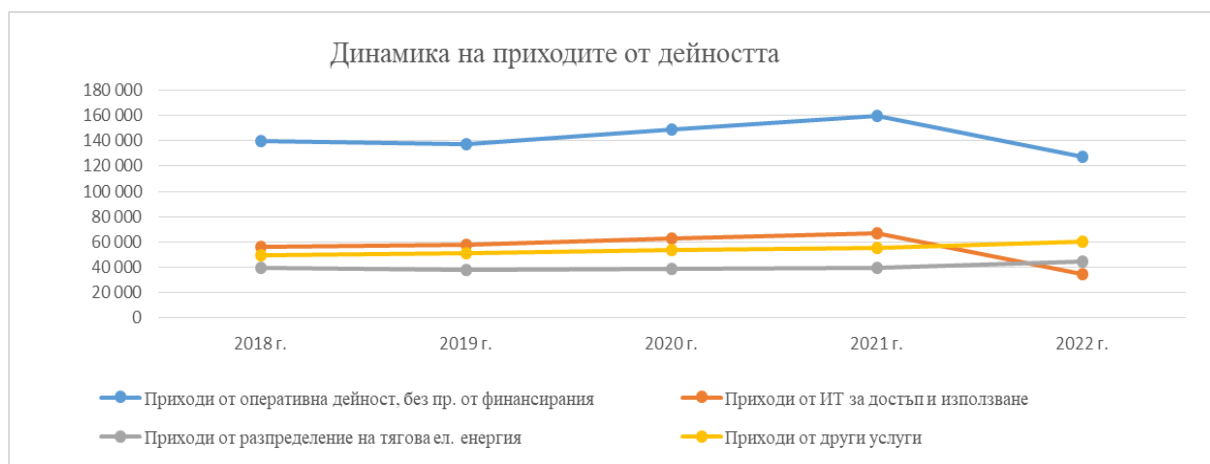
Финансови показатели (в лв/км)	2021 г.	2022 г.
Приходи от ИТ на 1 км	10 384	5 397
Приходи от други услуги на 1 км	8 633	9 344
Оперативни разходи (ОРЕХ) на км	52 448	56 164
Капиталови разходи (САРЕХ) на км	151 131	185 475

С Постановление №118 от 9 юни 2022 година и Постановление №304 от 29 септември 2022 година на Министерски съвет за изменение и допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура приета с Постановление №92 на Министерски съвет от 4 май 2012 година се осигуряват мерки за прилагането на Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 7 октомври 2020 г. за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на избухването на COVID-19, следствие на което размерът на

ставките за влаккилометър, брутотонкилометър и ставката за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, се намалява с 50 на сто, а таксата за заявен и неизползван капацитет не се събира за периода от 1 януари 2022 до 31 декември 2022 г. Компанията е получила финансиране под формата на субсидия.

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 ще доведе до отражение на техният размер при намаляване обема на превозите.

Графика № 5. Динамика на приходите от дейността за периода 2018-2022 г.



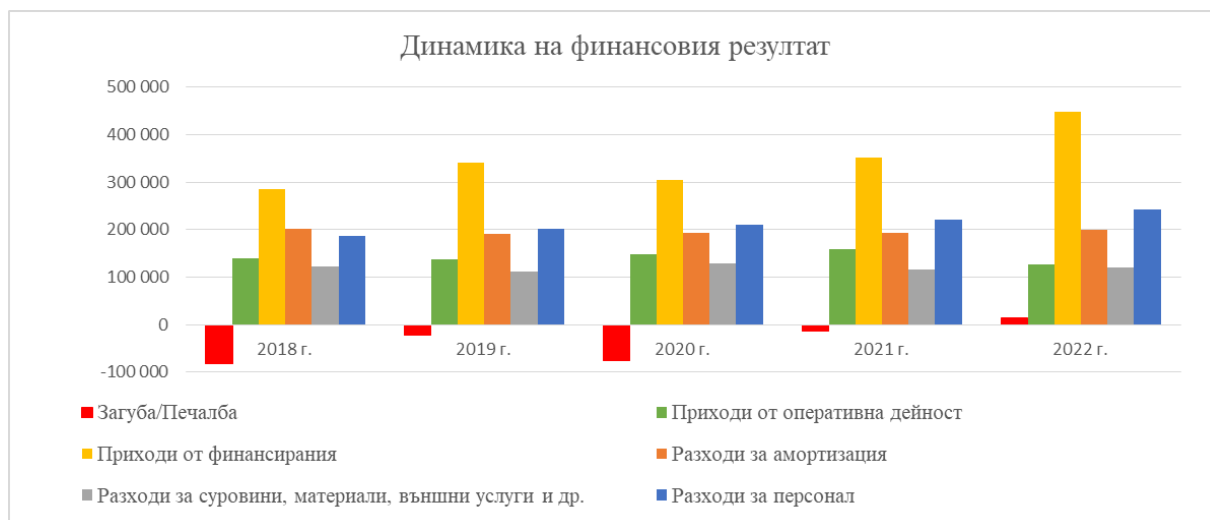
Стойностите на общите приходи и разходи отчетени за 2021 г. и 2022 г. са както следва:

Таблица № 2. Общи приходи и разходи

Финансови показатели (в хил.лв.)	2021 г.	2022 г.
Общо приходи, в т.ч.:	513 248	576 472
Приходи от оперативна дейност (без приходи от финансираня), в т.ч.:	159 241	127 509
от такса за достъп и използване	67 027	34 839
от разпределение на тягова ел. енергия и други услуги	55 729	60 318
Общо разходи	527 688	561 238
Оперативни разходи за дейността (без разходи за амортизация и обезценка)	338 553	362 540

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 финансиранията, 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 № 6. Динамика на финансовия резултат и основните фактори, влияещи върху неговата стойност за периода 2018-2022 г.



Стойностите на общите финансови показатели отчетени за 2021 г. и 2022 г. са както следва:

Таблица № 3. Общи финансови показатели

Финансови показатели (в хил.лв.)	2021 г.	2022 г.
Общо Активи	4 560 326	5 028 453
Дълготрайни активи	4 262 071	4 428 754
Краткотрайни активи	298 255	599 699
Общо пасиви	3 305 217	3 754 742
Нетекущи пасиви	3 267 401	3 716 478
Текущи пасиви	37 816	38 264
Общо Собствен капитал	1 255 109	1 273 711
Основен капитал	100 000	100 000
Финансов резултат, в т.ч. от минали години	-632 953	-593 633
Капиталови разходи	975 549	1 197 238
Вземания от клиенти и доставчици	95 927	86 784
Задължения към доставчици и персонал	29 633	28 963

Ръста в размера на управляваните ДМА с около 14% за периода 2018-2022 г., подкрепя извода за засилената инвестиционна дейност на предприятието, както и доброто изпълнение на задълженията за управление и развитие на предоставените от Държавата активи.

Капиталовите разходи са средствата от всички източници, вложени в придобиване или подобряване състоянието и жизнения цикъл на активите, предоставени на НКЖИ. Затова техния 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:

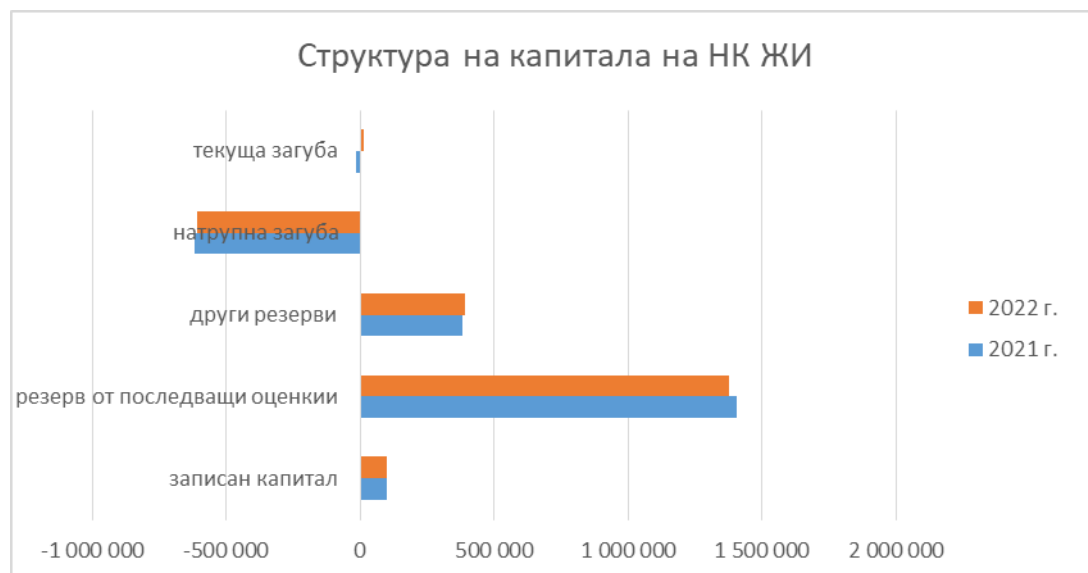
Графика № 7. Динамика на инвестиционната активност на НКЖИ, измерена чрез размера на капиталовите разходи



По сложен е въпросът с размера на вземанията от клиенти, които се запазват относително постоянни за периода. Основната причина за това е че около 90% от тези вземания са от Холдинг БДЖ ЕАД и дъщерните му дружества. Най-големи са вземанията от БДЖ ТП ЕООД, в размер на около 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.

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

Графика № 8. Структура на капитала на НКЖИ



Използването на финансови коефициенти е полезно и лесно за употреба средство при вземането на инвестиционно решение. Важно е да се знае, че тези показатели са съпоставими между компании в един и същи сектор на икономиката (конкуренти).

Съгласно Политиката за участието на държавата в публичните предприятия, ключовите показатели за изпълнение на финансовите цели, следва да достигнат приемливите за съответния коефициент стойности, а именно: Ефективност на разходите, ≥ 1 ; Обща ликвидност, ≥ 1 ; Задлъжнялост, ≤ 1 .

Изменението на основните икономически показатели за финансов анализ отчетени за 2021 г. и за 2022 г. са както следва:

Таблица № 4. Основни икономически показатели

Икономически показатели	2021 г.	2022 г.
Ефективност на разходите	0,96	1,02
Задлъжнялост	2,63	2,95
Ликвидност	7,89	15,67

Благоприятно за предприятието е когато **коефициентът за ефективност** на разходите от оперативна дейност расте. Колкото стойността на **коефициентът на задлъжнялост** е по-близо до нула, толкова по малко са привлечените средства. Доброто равнище на **коефициентът за ликвидност** показва, че НКЖИ разполага с повече краткотрайни активи, които може да използва за погасяване на текущите си задължения.

2.4. Техническо състояние на елементите на железопътната инфраструктура

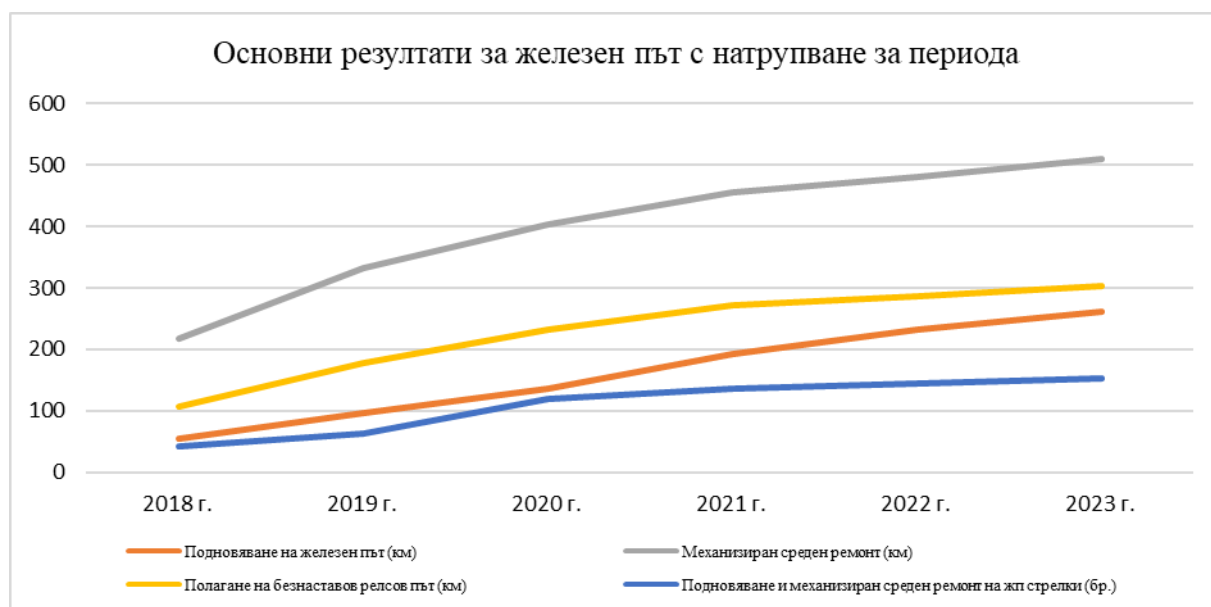
2.4.1. Управление на движението на влаковете и капацитета

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. Обработка 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. Подготвена е процедура за закупуването на 6 броя мобилни везни, която ще създаде възможност за контрол на теглото на вагоните в пунктовете, 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.

Графика № 9. Основни резултати за железен път с натрупване за периода 2018-2022 г. и към 30.06.2023 г.



Към края на 2023 г., средната скорост на движение по техническо състояние на железопътната инфраструктура е 92,3 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 № 10. Развитие на средна скорост на движение по техническо състояние на железопътната инфраструктура за периода 2017-2022 г. и очаквано за 2023 г.



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 1 400 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 2023 г. малко над 40% 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, 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 № 11. 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 необходимо като минимум годишно да се санират по около 5 000 м² бетонни повърхности. Определената средна стойност за ремонт на стоманобетонни мостове в Пазарното проучване на НКЖИ е около 14,5 млн.лв.

Отложените във времето ремонти на железния път и на съоръженията са предпоставка за поява на различни повреди и неизправности, които намаляват носимоспособността и устойчивостта на съоръженията или техните елементи и водят до намаляване на нивото на безопасност на превозите.

Общото състояние на железния път се измерва, чрез пътеизмерителна лаборатория в бална оценка от измерването на геометрията на железния път и е един от водещите показатели за постигане на целите.

2.4.3. Състояние на енергетичните съоръжения и контактната мрежа

Дейността по поддържане и развитие на енергетичните съоръжения и контактната мрежа се извършва от поделение „Електроразпределение“ (ЕРП) към НКЖИ. Картината на състоянието на тези съоръжения е показана в следващата графика:

Графика № 12. Състояние на енергетичните съоръжения по периоди на внедряване



Дейността на НКЖИ по разпределение на тягова електрическа енергия за нуждите на железопътния транспорт обхваща изпълнение на задълженията, присъщи за тази

дейност, съгласно Закона за енергетиката и подзаконовите нормативни актове за приложението му, Закона за железопътния транспорт и лицензията, издадена от Комисия за енергийно и водно регулиране за територията на цялата страна.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ съгласно издадената ѝ лицензия за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, чрез поделение „Електроразпределение“, експлоатира и поддържа съществуващите трансформиращи, комутационни и преносни съоръжения, създава и одобрява технически изисквания за изграждане и обновяване на нови съоръжения с цел непрекъснато и ефективно трансформиране и транспортиране на тягова електрическа енергия до специфичните потребители на услугата. Чрез поддържане на висока степен на техническа готовност на съоръженията се осигурява надеждно, непрекъснато и качествено електрозахранване на подвижния тягов състав, както и на нетяговите консуматори, свързани с безопасността на железопътния транспорт.

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 46 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 26 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. От оставащите 33 бр. подстанции, са подписани договори за модернизация на 11 бр. и за нови 3 бр. подстанции. 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 поддържане на контактната мрежа.

В съответствие с изискванията на ТСОС „Енергия“, за осигуряване нивото на напрежение в регламентирани граници, се предвижда поэтапно обновяване и модернизация на всички изградени тягови подстанции. За последните пет години, поради усилен 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 електрооснабдяване 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 ETCS и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете (ДЦ).

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.

Графика № 13. Системи за осигуряване на влаковете в междугария



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 участъците Пловдив – Свиленград по I-ва главна жп линия и София – Карлово по III-та главна жп линия се осигурява от централизирани диспечерски системи в условия на редовна експлоатация.

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, сфетофори, 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.

Контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура (светофори и стрелки) се осъществява чрез Релейни уредби за ключови зависимости (РУКЗ), гарови централизации и междугарови системи полуавтоматична блокировка (ПАБ) или автоматична блокировка (АБ). В някои участъци е изградено и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете.

Безопасното преминаване на влаковете през железопътните прелези се осигурява чрез автоматични прелезни устройства (АПУ).

Действащите системи за влакова защита АЛС (СВЗ) са 264,294 км линейна дължина (по текущите пътища), като от тях тип: JZG 703 – 56,345 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 № 14. Системи за контрол движението на влаковете



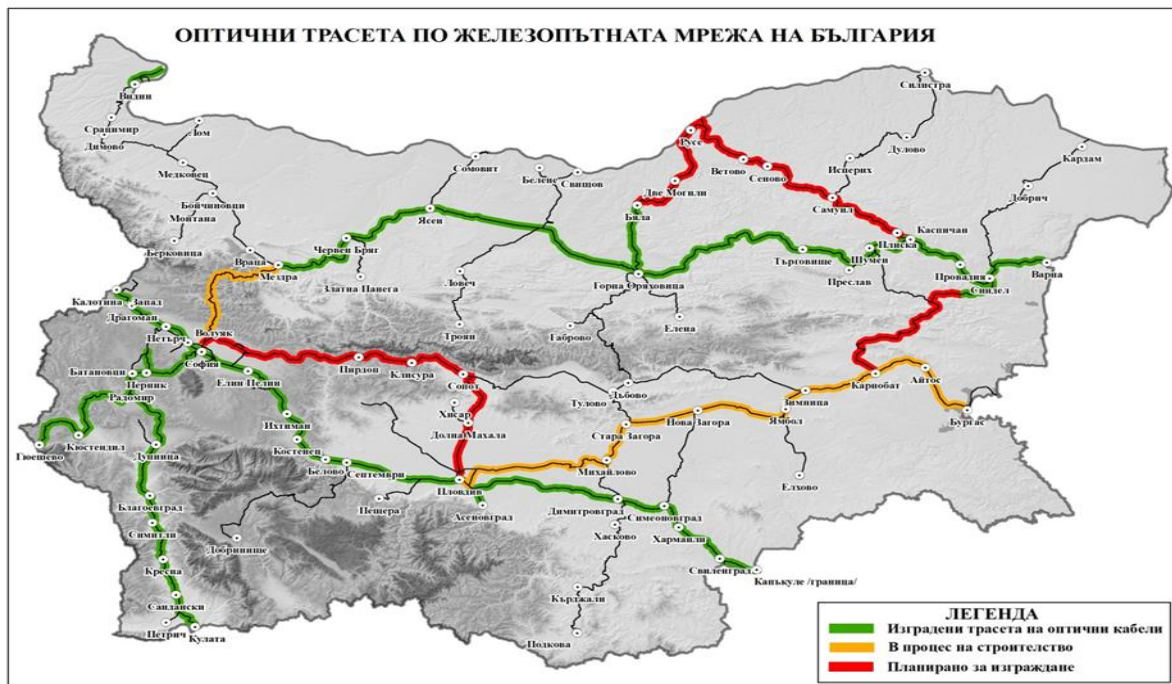
Монтирани са следните устройства за контрол на подвижен железопътен състав:

- в междугарието Септември–Пазарджик – Система за контрол на ПЖПС на км 110+200 двупътна (контрол на загрети букси, 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 букси, спирачни повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, регистриране на дерайлирала колоос);
- в междугарието Пловдив разпределителна изток – Крумово – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ на км 161+840 двупътна;
- в междугарието Ябълково–Димитровград – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Димитровград-Запад на км 227+228;
- в междугарието Димитровград–Нова Надежда – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Димитровград-Изток на км 238+239;
- в междугарието Димитровград–Хасково – Система за контрол на горещи букси 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.

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 изградената оптична кабелна мрежа е 1242,261 км, като със средства от Държавния бюджет, чрез капиталов трансфер се изграждат още 88 км линии с оптичен кабел. С изграждането на оптичната кабелна мрежа не само ще се гарантира безопасност за работата, но и отказоустойчивостта на осигурителните системи, ще се намалят кражбите на меден кабел, респективно разходите за подмяна и рисковете от спиране на движението, поради липса на осигурена преносна среда.

Графика № 15. Оптични трасета по железопътната мрежа



В участъка София - Пловдив - Свиленград са изградени и се поддържат следните системи и подсистеми за телекомуникации: оптична кабелна линия с 24 броя оптични влакна; цифрови преносни системи STM/SDH 16; 1 GB мрежа за високоскоростен цифров пренос на данни; системи за видеонаблюдение на гари, спирки, гарови райони; диспечерски комуникационни системи и гарови концентратори на дежурните ръководители, осигуряващи нормативно определените оперативно - технологични връзки за управление на движението на влаковете в жп мрежата; пътнически информационни системи - електронни информационни табла в чакални и перони и високоговорящи оповестителни системи; часовникови системи за информация на пътниците.

В участъка София - Пловдив - Свиленград е изградена цифрова радиокommunikationна система – мобилна наземна мрежа по стандарт GSM-R. Тя е предназначена единствено за служебни нужди и осигуряване на оперативно – технологични връзки за управление и координация на железопътния транспорт и осигуряване на неговата безопасност. GSM-R мрежата е част от система за ERTMS (European Rail Traffic Management System), като представлява основа и преносна среда за внедряването на ETCS (European Train Control System), и особено при нива 2 и 3. Освен преноса на данни за дистанционно управление на движението на влаковете между диспечерските центрове и локомотивите, се осъществява и надеждна цифрово базирана комуникация на глас между диспечерите в участъка, ръководител движение по гарите и машинистите в локомотивите.

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 модернизацията и подмяната на съществуващите трафопостове, отопление на железопътни стрелки, пилонно и перонно осветление, осветление на работни площадки, електроснабдяване на приемни здания и технически сгради, и електроснабдяване на площи, сгради и помещения, отдадени под наем, в т.ч. вътрешни сградни инсталации и т.н.

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 железопътните стрелки и в други гари.

Изпълняват се дейности по подобряване на енергийната ефективност чрез внедряване на ново LED осветление в районите на гарите, като се подменят осветителните тела в жп гари и във вътрешни служебни помещения на ДП НКЖИ.

В ход е програма за изграждане на соларни паркове за собствени нужди в района на жп гарите с мощност до 30kWp, като от тях ще електрозахранват съоръжения на НКЖИ. Монтирането на новото съвременно алтернативно електрозахранване, базирано на възобновяеми източници на електроенергия, ще гарантира непрекъсваемо и качествено електрозахранване за електрически централизации /ЕЦ/. Използването на алтернативното фотоволтаично електрозахранване ще доведе до понижаване разходите за електроенергия, както и спестяване на средства за скъпоструващото гориво и консумативи за дизелови агрегати.

2.4.5. Състояние на сградния фонд

ДП НКЖИ, в качеството си на управител на железопътната инфраструктура, стопанисва гари, спирки, разделни постове, сгради на железопътни участъци и четни помещения, сгради на маршрутно-релейни централизации, трафопостове, тягови подстанции, стрелкови кабинки 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, ДП 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 2022 г. са в експлоатация 294 гари, 17 разделни поста и 396 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 100 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 60 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 8 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

Поделение „Железен път и съоръжения“ От състоянието на железния път и съоръжения към него в много голяма степен зависи качеството на предлаганата услуга, която железопътната инфраструктура предлага – скорост, трафичен капацитет, ниво, качество и безопасност на превозите. За качеството и обема на изпълняваните по железопътната мрежа ремонтни дейности, определяща роля има състоянието на наличната жп механизация в условията на намаления персонал през последните години. Техническото състояние на наличната жп механизация и автомобилния парк се характеризира с това, че е морално и физически остаряла, което изисква значителни средства за преустройство, поддръжка и ремонт.

Машините от наличната тежка жп механизация са разположени 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. Всички те работят по разработен и утвърден график за извършване на текущо поддържане и ремонт на железния път и съоръженията към него. По вид, модел и предназначение наличната механизация стопанисвана от шестте жп секции се състои от:

✓ *Релсови самоходни специализирани машини (РССМ)* за поддържане и ремонт на железния път, включват 90 бр. тежки пътни машини и моторни влекачи. От тях в експлоатация са 72 бр. От наличните машини 4 са по-нови – две тежки пътни машини на 6 години и два моторни влекача на 2 години. Всички останали специализирани машини са между 17 и 42 годишни. Релсови самоходни специализирани машини за поддържане и ремонт на железния път включват:

- тежка железопътна механизация – 33 бр., в т. ч.:
 - Траверсоподбивни линейни машини – 13 бр., в експлоатация са 12 бр.
 - Баластопланировъчни – 6 бр., в експлоатация са 6 бр.
 - Баластопресовни – 2 бр., в експлоатация са 2 бр.
 - Траверсоподбивни стрелкови машини – 4 бр., в експлоатация са 3 бр.
 - Баластоуплътнителни – 5 бр., в експлоатация са 5 бр.
 - Машина за шлайфане на релси – 1 бр., не е в експлоатация.
 - Машина за смяна на траверси (SVP) – 1 бр., в експлоатация.
 - Роторен снегорин – 1 бр., в експлоатация.
- Моторни влекачи (дрезини) – 57 бр., в експлоатация 44 бр.

✓ *Подвижен железопътен състав* – 754 бр., в т. ч.:

- Вагони хопер-дозатори “Fassrr” и “E”, за превоз и разтоварване на баласт - 274 бр., в експлоатация 20 бр. композиции с по 10 бр. вагони или 200 вагона.
- Вагон водачи “Fassrr”, за осигуряване на влаковите композиции - 17 бр., в експлоатация 14 бр.
- Платформени вагони “Res” и “Smmpr”, за превоз на жп материали - 126 бр., в експлоатация 98 бр.
- Нови „Fssrr“ вагони (малък хопер), за превоз и разтоварване на баласт - 16 бр., в експлоатация 13 бр.
- Стари „Frllo“ вагони (малък хопер съчленен) - 8 бр., в експлоатация 7 бр.
- Вагон жилища - 75 бр., в експлоатация 54 бр.

- Пътнически вагони - 14 бр., в експлоатация 4 бр.
- Вагони за отсекки MFS - 8 бр., в експлоатация 7 бр.
- Вагон снегорини - 6 бр., в експлоатация 6 бр.
- Вагонетки 12 тонни, за локален превоз на жп материали - 149 бр., в експлоатация 68бр.
- Теснопътни товарни вагони - 21 бр., в експлоатация 13 бр.
- Вагон цистерни - 14 бр., не са в експлоатация.
- Вагон рамка - 3 бр., в експлоатация 2 бр.
- Обезтревителни - 4 броя, в експлоатация 1 бр.
- Вагони за превоз на дълги релси - 15 бр., всички са в експлоатация.
- Покрити вагони 181 серия - 4 бр., в експлоатация 1 бр.
- ✓ *Машини от „среден клас” механизация* - багери на комбиниран ход и оперативни кранове, монтирани на жп вагони:
 - Багери на комбиниран ход: Мултифункционален багер „Атлас” 1604 ZW за автомобилен и релсов път – 2 бр. (пробиване на отвори за стълбовете на КМ, почистване на габарита от растителност, изкопаване на отводнителни канавки, смяна на траверси при локални ремонти), в експлоатация – 2 бр.
 - Багери на комбиниран ход „Жисмар” – 2 бр. за извършване на земни работи, товаро-разтоварни работи и притежават сменяеми работни агрегати), в експлоатация – 2 бр.
- ✓ *Оперативни кранове монтирани на жп вагони:*
 - „ХИАБ” на релсов ход – 5 бр., в експлоатация 5 бр.;
 - „ФЕРАРИ” на релсов ход – 4 бр., в експлоатация 4 бр.;
 - „ШИПКА” на релсов ход – 2 бр., в експлоатация 1 бр.
- ✓ *Лека пътна механизация, която включва:*
 - Тирфоногаечни машини - 325 бр., в експлоатация - 272 бр.
 - Релсоотрезни машини – 198 бр., в експлоатация – 167 бр.
 - Траверсопробивни машини - 209 бр., в експлоатация - 182 бр.
 - Траверсоподбивни машини с ЕШП - 58 бр., в експлоатация - 43 бр.
 - Релсопробивни машини - 228 бр., в експлоатация - 196 бр.
 - Ръчни подбивки Жисмар с ДВГ - 62 бр., в експлоатация - 53 бр.
 - Ръчни подбивки Робел комплект с генератор к-т - 18 бр., в експлоатация - 18 бр.
 - Ръчни подбивки с ДВГ- 78 бр. в експлоатация - 47 бр.
 - Друга механизация - машини за контурно шлайфане, моторни триони, кастрочи, хросторези и др.
- ✓ *Автомобилен парк* състоящ се от 398 бр. автомобили, в т.ч.:
 - Леки автомобили – 83 бр., в експлоатация – 78 бр.;
 - Микробуси и лекотоварни автомобили – 155 бр., в експлоатация – 145 бр.;
 - Автобуси – 29 бр., в експлоатация – 27 бр.;
 - Товарни автомобили над 3,5 т. – 93 бр., в експлоатация – 88 бр.;
 - цистерни за превоз на гориво – 8 бр., в експлоатация – 7 бр.;
 - кранове – 10 бр., в експлоатация – 8 бр.;
 - фадрами – 7 бр., в експлоатация – 7 бр.;
 - багери на автомобилен ход – 13 бр., в експлоатация – 13 бр.;
 - и др.
- ✓ *Възстановителни средства за възстановяване на инфраструктурата* след железопътни произшествия:
 - Възстановителни кранове – 11 бр., в експлоатация 7 бр.;
 - Възстановителни средства тип „Унимог” с оборудване за възстановяване на инфраструктурата след железопътни произшествия – 5 бр., в експлоатация – 5 бр.

✓ *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 2021 г. бяха пуснати в експлоатация два броя нови моторни влекачи OBW 100.300, чрез тях поделение ЖПС ще подобри значително транспортните и товаро-разтоварни дейности свързани с поддържането на железния път, но и този брой нови влекачи е недостатъчен.

Силно амортизираната техника изисква значителен финансов ресурс за доставка на резервни части, разход на консумативи (гориво-смазочни материали и др.), ремонтни дейности за ежедневно текущо поддържане. С изпълнението на оперативните програми на Компанията, нарасна и продължава да нараства дела на подновения железен път със скорости над 130 км/ч, при който са вложени релси от по-тежък тип. След повишаването на скоростта при поддръжката се изисква компанията да разполага с машини с по-голяма прецизност и точност при корекция 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), 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.

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

Подделение „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.

- РССТМ 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.
- РССТМ 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.
- РССТМ 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 РССТМ 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 своевременното отстраняване на явилите се повреди. Наличните резервни части за същите са изчерпани, а липсата на такива води до значителен престой на някои от машините.

Технически остарелите РССТМ 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.

Сключен е договор за доставка на 3 (три) броя комбинирани (шосе-релси) товарни превозни средства за поддръжка на параметрите на контактната мрежа.

Сключени са договори за доставянето на 20 броя 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 82 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 50% от автомобилния парк на ЕРП е доставен и въведен в експлоатация през 2008 година и отчитайки тежките експлоатационни условия, при които се използват, същите са силно амортизирани. Независимо от усилията, които се полагат за поддръжката им в добро техническо състояние се налага да се извършват аварийни ремонти, което води до значително увеличаване на експлоатационните им разходи, което води до значително намаляване готовността за реакция и затруднява работата при възникване на аварийни ситуации, засягащи контактната мрежа и тяговата електропреносна мрежа.

Останалите аварийни автомобили са доставени в периода 2018 – 2020 година.

Поделение „Сигнализация и телекомуникации“

Наличната специализирана механизация и експлоатационния автомобилен парк, с които разполагат експлоатационните звена на **Поделение СиТ**, се състои от 138 бр. моторни превозни средства, както следва: 114 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.

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

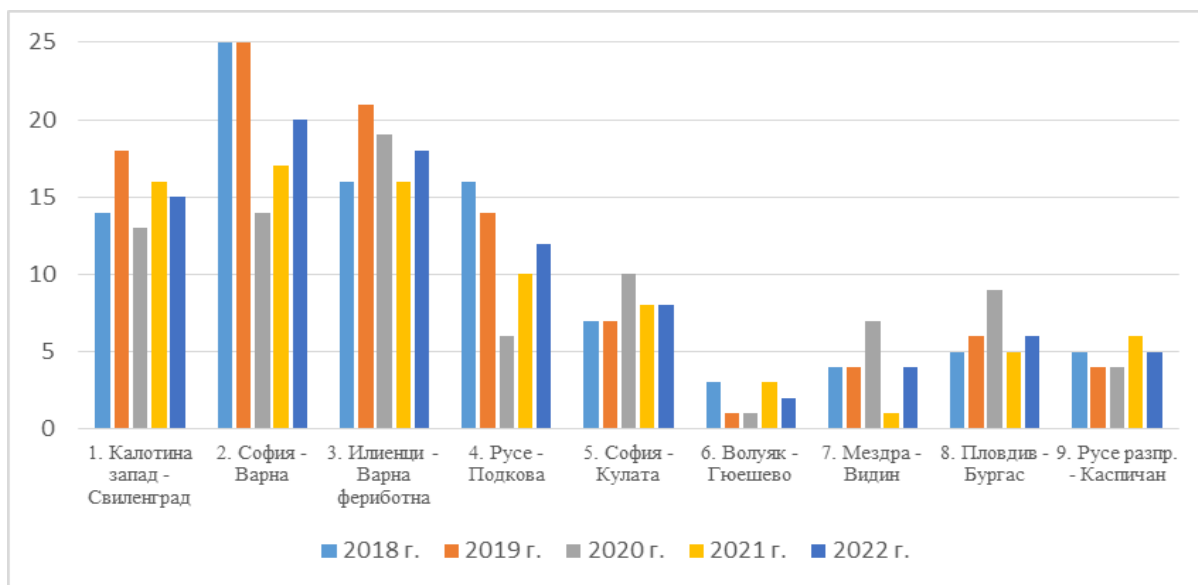
Всички проблеми, изброени в предишните раздели, рефлектират върху броя на регистрираните инциденти (събития) по безопасността на превозите, за които е установено, че са по причина на Управителя на железопътната инфраструктура. Разбира се, намалението на скоростите за движение е превантивна мярка за намаляване 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.

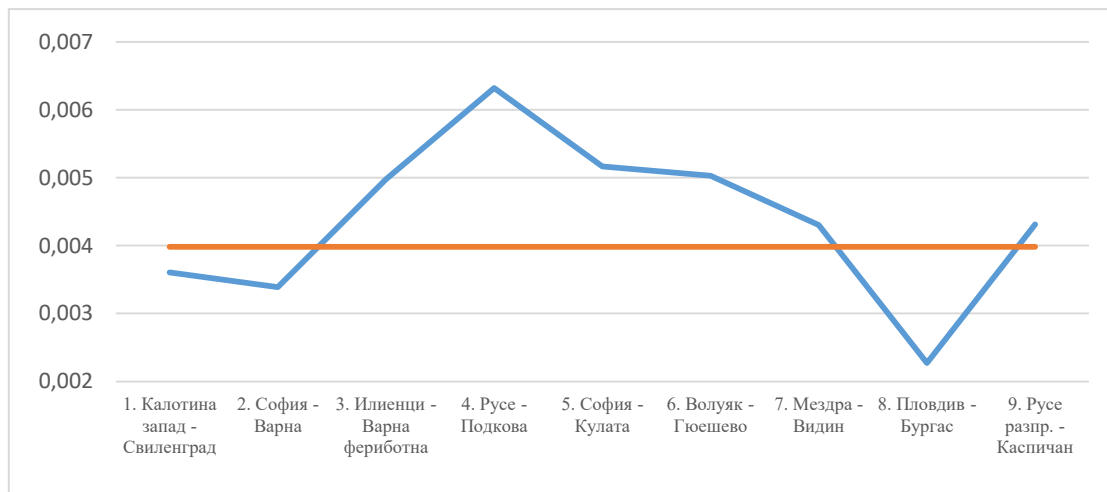
Въпреки усилията полагани в рамките на осигурения финансов ресурс, не са постигнати параметри, които да гарантират конкурентни скорости на движение и намаляване на техния брой, респективно на санкциите за Управителя на железопътната инфраструктура и загубите за превозвачите. Ясно очертана е единствено 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 № 16. 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 № 17. 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 на системи за мониторинг и контрол на подвижния железопътен състав в движение. Първите стъпки в тази посока на развитие са направени по модернизирани 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 2018-2030 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 Междуправителствена 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. Основните нефинансови показатели

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 Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура” и определяне на стимулите/санкциите на Управителя на железопътната инфраструктура.

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

Таблица № 5. Исторически данни за основните нефинансови показатели

Нефинансови показатели	Мярка	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Разгънатата дължина на мрежата	км	6460	6456	6454	6455	6455
Електрифицирани линии	%	71,2	71,2	71,3	71,3	71,3
Бална оценка на жп мрежа	%	51,17	51,17	52,90	50,15	52,17
Среднопретеглена скорост на движение по жп инфраструктура	км/ч	77,4	77,8	77,9	78,2	78,3
Индекс на точност на пътническите влакове	%	94,55	94,09	96,30	96,03	96,02
Индекс на точност на товарните влакове	%	97,64	97,52	96,64	96,09	97,01
Капацитет на жп мрежа	часове	21979	32165	38952	86150	102948
Степен на използване на жп мрежа	бр.тнкм/км	1994804	2018509	2111099	2165397	2367428
Ниво на безопасност	броя на произшествията и инцидентите по причина на НКЖИ	102	102	102	101	101
Брой персонал на 1 км	брой	1,74	1,71	1,69	1,67	1,64
Дължина на главни жп линии с внедрен ERTMS/ETCS	%	3	6	6	6	6
Дължина на жп линии с внедрен ERTMS/ETCS по ОИС	%	6	15	15	15	15

Нефинансови показатели	Мярка	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Модернизирани и нови гарови централизации	брой	9	6	2		3

2.4.9. 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 пътническия Превозвач се развият 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, както и конкурентни заплати.

3. Аналитична част

3.1 Анализ на пазара

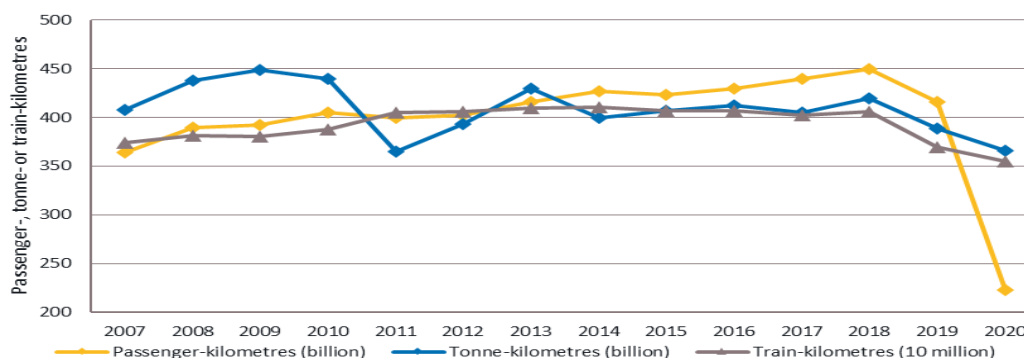
НКЖИ е монополист на пазара за предлагане на достъп до националната железопътна инфраструктура. Монополният характер на дейността, извършвана от НКЖИ не дава възможност пазара да се разглежда само на национално ниво, затова анализа на пазара за НКЖИ е направен на Европейско ниво. За сравнение и анализ 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 УИ¹. Отделно UIC-Международен съюз на железниците изготвя такива периодични доклади, концентрирани върху техническото състояние и проблеми в железопътния сектор², 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. 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 № 18. Динамика в развитието на жп транспорт в Европа

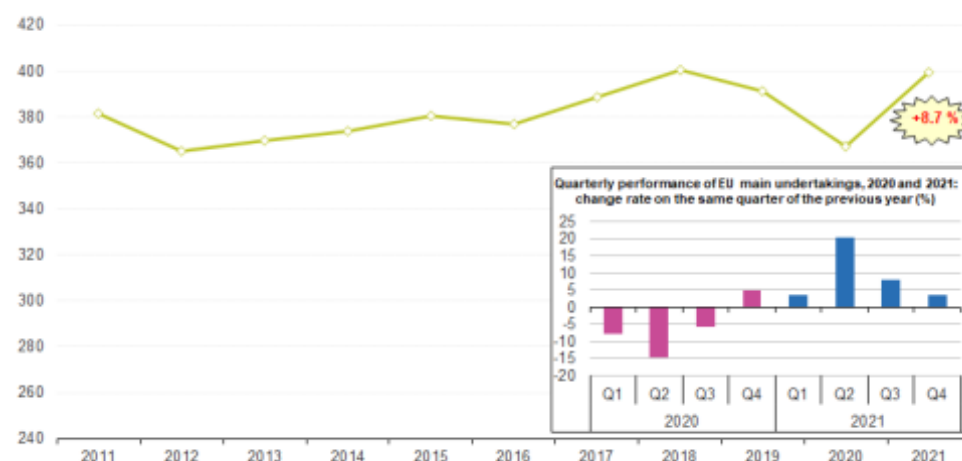


Развитието на резултатите от железопътния товарен транспорт на ЕС между 2011 г. и 2021 г. е представено в следващата графика. Трябва да се отбележи, че данните от Белгия не са включени. Наблюдавано е рязко увеличение между 2010 г. и 2011 г. (7,2%), последвано впоследствие от спад през 2012 г. (-4,2%). 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.

¹ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/staff_working_document_-_6th_rmms_report.pdf

² https://uic.org/europe/IMG/pdf/2019_uic_railway_technical_strategy_europe.pdf

Графика № 19. Тенденция в развитието на товарния жп транспорт в Европа

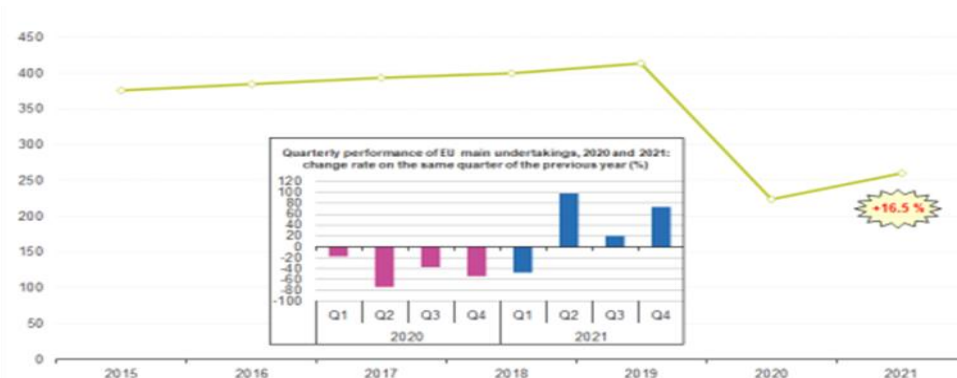


Източник: данни от Eurostat https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Railway_freight_transport_statistics

За да предотвратят разпространението на пандемията COVID-19, държавите предприеха ограничителни мерки от март 2020 г. насам. Тези ограничения оказаха значително въздействие върху железопътния товарен транспорт, макар и на по-ниско равнище, отколкото при железопътния пътнически транспорт. Първите признаци на възстановяване вече можеха да се наблюдават през четвъртото тримесечие на 2020 г. (+ 5,1 % в сравнение със същото тримесечие на предходната година), като тази тенденция постепенно продължи през всички тримесечия на 2021 г. Най-високият темп на растеж на железопътния товарен транспорт е отчетен през второто тримесечие на 2021 г. (+ 20,5 %), следван от третото тримесечие (+ 8,0 %). Първото и четвъртото тримесечие са се увеличили с 3,4 % в сравнение със същите тримесечия на 2020 г. През 2021 г. може да се наблюдава възстановяване с 8,7 % увеличение в сравнение с 2020 г., достигайки почти високото равнище от 2018 г.

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%). През 2021 г. може да се наблюдава само частично възстановяване, с увеличение от 16,5 % в сравнение с 2020 г., което все още е доста под равнищата на ефективност, наблюдавани преди пандемията.

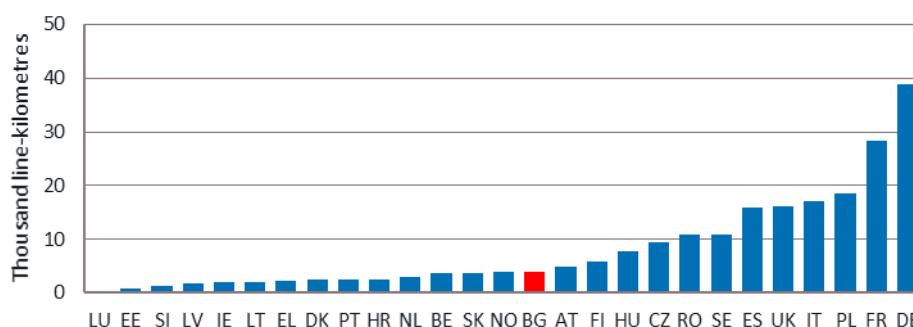
Графика № 20. Тенденция в развитието на пътническия жп транспорт в Европа



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.

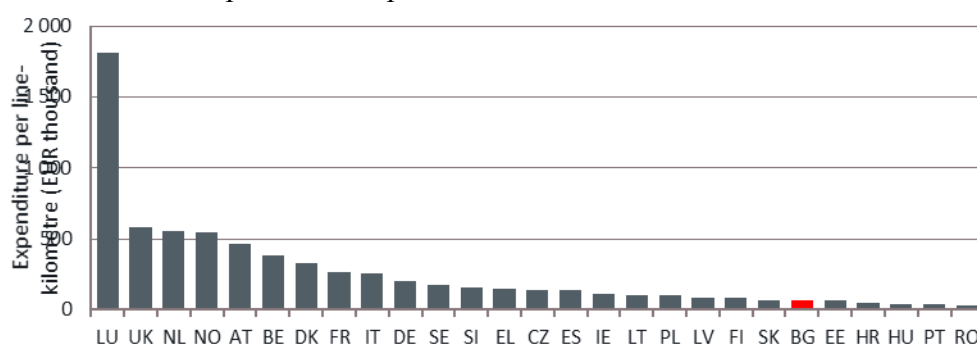
Графика № 21. Данни за дължината на жп мрежа по страни в ЕС



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:

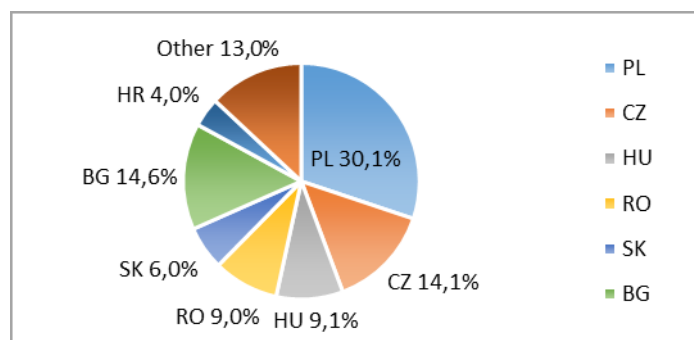
Графика № 22. Данни за разходите за експлоатация и поддръжка на км от жп мрежа по страни в ЕС



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.

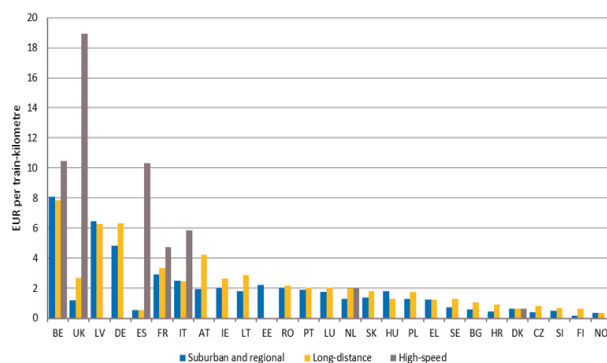
Графика № 23. Данни за разпределението на грантовите средства за жп транспорт между държавите в ЕС



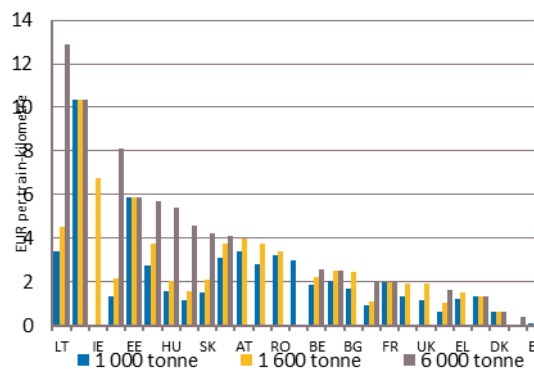
Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

След уеднаквяване на методиката за определяне размера на ИТ за пакета за минимален достъп до железопътната инфраструктура в ЕС, размерът на тези такси е съпоставим. Ако сравним размерът на инфраструктурните такси в Република България и другите страни 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 № 24. Размер на инфраструктурните такси за достъп за пътнически превози



Графика № 25. Размер на инфраструктурните такси за достъп за товарни превози

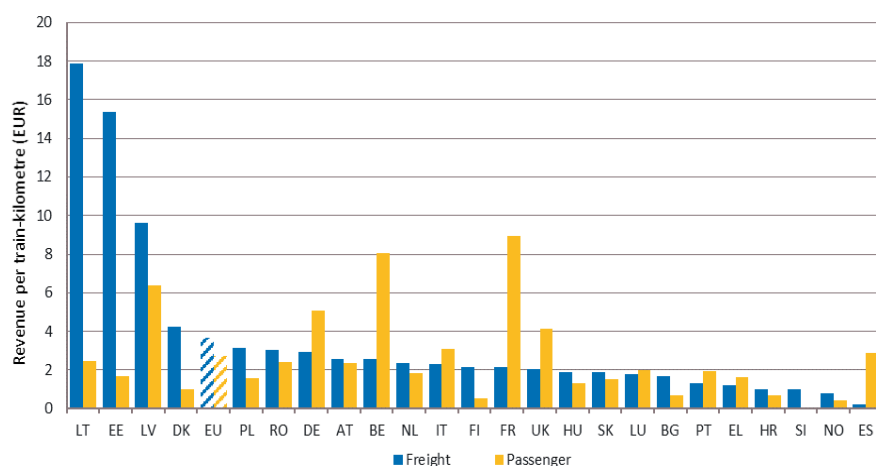


Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

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 № 26. Приходи от ИТ за минималния пакет за достъп на един влаккилометър за страните от ЕС



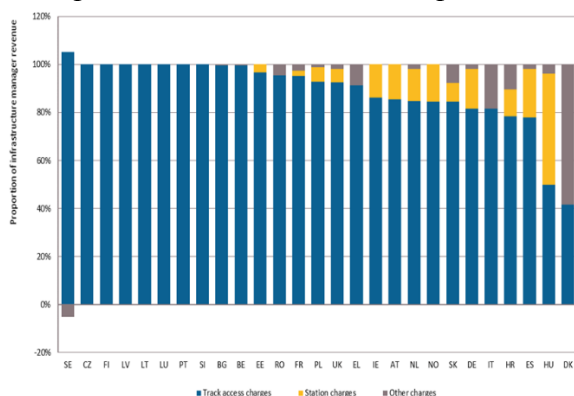
Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

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

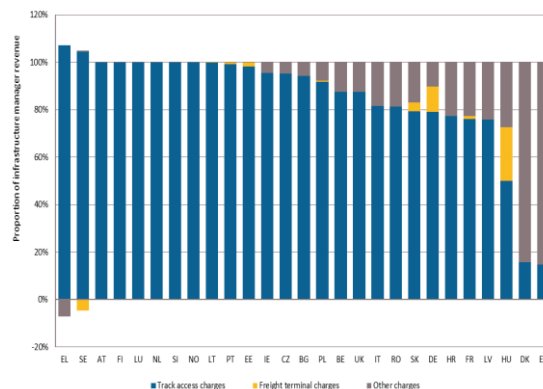
25% от общите си разходи, благодарение на предоставянето на тези видове услуги. Изрично трябва да се подчертае, че за тези услуги НКЖИ не е монополист на пазара и затова цените трябва освен да покриват пълните разходи и разумната печалба, да бъдат конкурентни на пазара на подобен вид услуги, предлагани 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 № 27. Структура на приходите за пътнически превози



Графика № 28. Структура на приходите за товарни превози



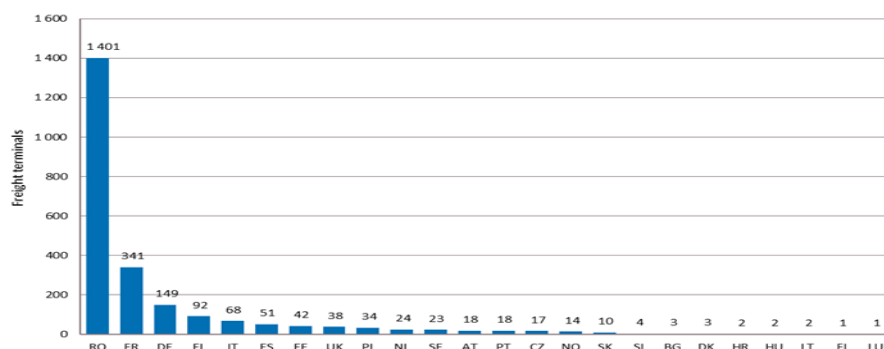
Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

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 № 29. Изградени товарни терминали по страни в ЕС

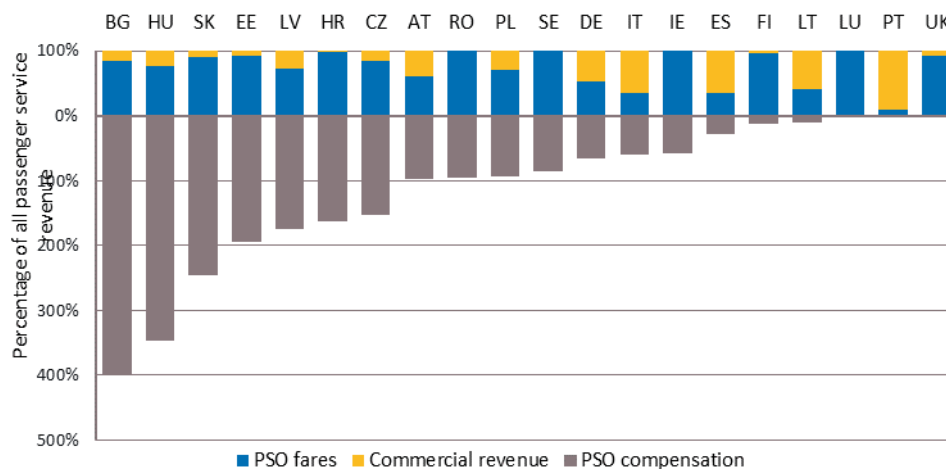


Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

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 № 30. Финансиране на пътническите превози по страни в ЕС



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

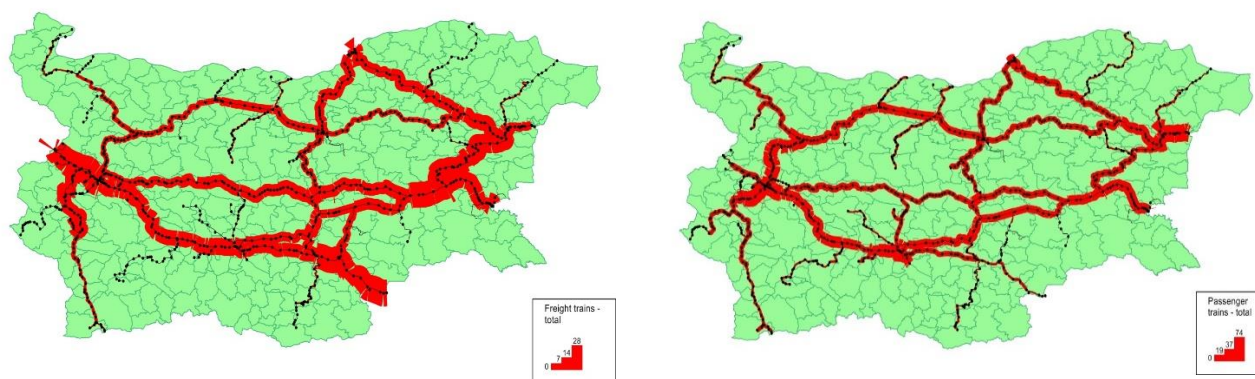
Въпреки усилията на държавата да предоставя значителен ресурс за пътническите превози, това не води до конкурентоспособност и броя на пътнически километър непрекъснато и устойчиво намалява. Отражението върху финансовите показатели на УИ е безспорно и е една от причините за невъзможността той да генерира 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 № 31. 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, Средносрочна бюджетна прогноза за периода 2023-2025 г. (ССБП), Конвергентна програма на Правителството 2022-2025, Пролетна макроикономическа прогноза за 2023 г. и Указания за подготовката и представянето на проектобюджетите на първостепенните разпоредители с бюджет за 2024 г. и на актуализираните им бюджетни прогнози за 2025 и 2026 г. на Министерство на финансите.

Средносрочната бюджетна прогноза 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 № 6. Исторически данни за макро икономическите индикатори

Макро показатели	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Население в млн.	7	6,95	6,92	6,52	6,45
БВП на глава от населението (EUR)	8 012	8 680	8 477	10 330	12 400
БВП реално измерение (bln EUR)	56,1	60,56	58,85	71,08	84,56
ръст на БВП (%)	3,1	3,4	-4,40	7,60	3,4
Безработица (%)	4,7	3,9	5,1	5,3	4,7
Средногодишна инфлация (ХИПЦ) (%)	2,6	2,5	1,2	7,8	13,00
Валутен курс	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583	1.95583
Внос (bln EUR)	27,1	29,9	25,76	39,24	53,91
Износ (bln EUR)	29,6	33,2	29,83	34,99	47,08

Източник: НСИ

През 2022 г. се наблюдава възстановяване на световната икономика от кризата, причинена от пандемията от COVID-19. Въпреки положителните сигнали за развитието на европейската и световната икономика в началото на годината, инвазията на Руската федерация в Украйна влоши очакванията за икономическия растеж.

Въпреки започналия през първата половина на 2022 г. процес на възстановяване на българската икономика, изразен чрез ръста на реалния БВП, възстановяването на

заетостта все още изостава. За 2022 г. броят на заетите в икономиката има лек спад спрямо равнището от предходната година. Средногодишният коефициент на безработица е 4,7%. Реалното повишение на доходите се характеризираше с ускорение през първото полугодие и забавяне през третото тримесечие, което се дължи на повишаващата се инфлация в страната. Основният фактор за формиране на инфлацията бе ускореното поскъпване на суровините на световните пазари, и най-вече на енергията и храните. От последното тримесечие на 2022 г. бе наблюдавано забавяне на инфлационните процеси в страната, като инфлацията в края на годината се понижи до 14.3%, а Средногодишната и стойност бе 13,0%,

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 Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ 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 нефинансови 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;
- ефекта от продължаващия военен конфликт между Русия и Украйна не може да бъде оценен в момента с достатъчна степен на увереност.

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

3.4 Перспективи за развитие на предприятието

Предвид различните сценарий на икономическата среда и специфичните допускания, пред НКЖИ се очертават три перспективи за развитие, както следва:

Таблица 4 - Описание на допусканията в перспективите за развитие на предприятието

Реалистична перспектива	Оптимистична перспектива	Песимистична перспектива
При тази перспектива икономическата среда се развива, според реалистичните прогнози и се постигат заложените финансови и не финансови показатели за този сценарий.	При тази перспектива икономическата среда се развива, според алтернативните оптимистични прогнози и заложените финансови и не финансови показатели <u>за реалистичния сценарий се повишават.</u>	При тази перспектива икономическата среда се развива, според алтернативните песимистични прогнози и <u>не могат да се постигнат</u> заложените финансови и не финансови показатели <u>за реалистичния сценарий.</u>
Договорените параметри по договора между Държавата и НКЖИ са изпълнени.	Освен Договорените параметри по договора между Държавата и НКЖИ, са предоставени допълнителни средства за справяне с COVID-19, военния конфликт между Русия и Украйна – непреки ефекти през вериги доставки, цени на суровини и други ресурси, инфлация, трудови ресурси и други.	Договорените параметри по договора между Държавата и НКЖИ не са изпълнени с повече от 5%.
Финансовия ресурс за довършване на големите инфраструктурни проекти е частично осигурен.	Финансовия ресурс за довършване на големите инфраструктурни проекти е осигурен.	Финансовия ресурс за довършване на големите инфраструктурни проекти не е осигурен.
Политическата обстановка е толерантна и не се правят нормативни и регулаторни промени в сектора на дейността на НКЖИ.	Политическата обстановка е толерантна и не се правят нормативни и регулаторни промени в сектора на дейността на НКЖИ.	Политическата обстановка е напрегната и се налагат нормативни и регулаторни промени в сектора на дейността на НКЖИ.
Социалната среда е без социално напрежение и натиск.	Социалната среда е спокойна, без социално напрежение и натиск.	Възниква социално напрежение за повишаване на доходите и социалните придобивки на работещите в компанията.
Няма намаление на превозените пътници.	Няма намаление на превозените пътници.	Има намаление на превозените пътници.

Реалистична перспектива	Оптимистична перспектива	Песимистична перспектива
Има увеличение в товарните превози.	Има увеличение в товарните превози.	Има намаление на товарните превози.
Средствата за доходите и социалните придобивки на работещите в компанията се запазват в абсолютен размер.	Съгласно политиката на доходите, договорена в Колективния трудов договор с повишаване на минималната работна заплата за страната, със същия ръст ще бъдат увеличени основните заплати на персонала.	Възможно е при недостатъчен финансов ресурс, нарастването на доходите да не съответства на ръста на МРЗ.

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

3.5 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 Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“. 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: Своевременно усвояване на средствата по проекти в срока на допустимост на разходите, за което настоячиво 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 по отношение на човешкия ресурс в ДП НК ЖИ са свързани с недостига на кадри – както квалифицирани, така и неквалифицирани. С навлизането на новите технологии и модернизирането на жп линии, се изисква все по-високо образователно ниво на персонала за поддръжка и все повече допълнителни квалификации. Наемането на такъв персонал, неговото обучение и най-вече задържането

му е жизнено важно за осигуряване на безопасна и модерна железопътна инфраструктура.

Застаряването на персонала е допълнителен риск в това отношение, тъй като младите хора са по склонни да се обучават 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 модернизираните участъци от жп линии, което рязко ще намали ефекта от вложените за целта средства.

Коригиращи мерки за минимизиране на риска по отношение на човешките ресурси: Част от коригиращите мерки вече са започнали, но създаването на привлекателни условия за работа и конкурентно заплащане, в сравнение с аналогични работодатели следва да бъде непрекъснат процес, финансово осигурен в дългосрочен план.

Стремежът на ДП НКЖИ за привличане на персонал, чрез: обучение за своя сметка на външни на компанията лица, прилагане на програми за студенти и ученици, дуално обучение на ученици по определени професии, вътрешно-фирмени обучения за повишаване на квалификацията, участие в кариерни форуми за презентиране на компанията като работодател, могат да намалят този риск до съвсем приемливи нива.

Важно е държавата и бизнесът да обединят усилия, за да се постигнат правилните политики за осигуряване и развитие на кадрите.

4. Прогнозна част

Базова година за прогнозата е 2020 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 № 7. Прогнози за развитието на основните макро икономически индикатори

Макро индикатори	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Население в млн.	6,90	6,86	6,82	6,76	6,69
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%	1,80%	3,30%	3,20%
Безработица (%)	4,30%	5,00%	4,10%	3,90%	3,80%
Годишна инфлация (%)	2,20%	5,60%	5,60%	3,20%	2,40%
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, ССБП 2023-2025, Конвергентна програма за 2022-2025, Eurostat

Годишната инфлация в еврозоната се очаква да бъде 5,6% през декември 2023 г. Разглеждайки основните компоненти на инфлацията в еврозоната, енергията се очаква да има най-висок годишен темп в Декември - 25,7 %, следван от храни, алкохол и тютюн - 13,8%, неенергийни промишлени стоки - 6,4% и услуги - 4,4%.

Политика по доходите. Политиката на доходите е договорена в Колективния трудов договор, съгласно който с повишаване на минималната работна заплата за страната, със същия ръст се увеличават основните заплати на персонала.

За периода 2022-2024 г. увеличението на минималната работна заплата за страната, е както следва:

- от 01. 04. 2022 г. от 650 на 710 лв., определена с ПМС № 37 от 24.03.2022 г;
- от 01.01.2023 г. от 710 на 780 лв. с ПМС № 497 от 29.12.2022 г.

Във връзка с това и в съответствие с договорения механизъм, в сила от 01.04.2022г, основните заплати в компанията са увеличени с 9,23 %, а от 01.01. 2023 г. с 9, 86 %.

Очаква се от 01.01.2024 г. минималната работна заплата за страната да бъде определена съобразно въведения механизъм в чл. 244 от Кодекса на труда – от 780 лв. на 933 лв., което представлява увеличение с 19,62 %.

За 2025 г., ако няма промяна в нормативната уредба, се очаква размерът на минималната работна заплата за страната да се определя по същия механизъм.

Осигурителна политика. Максималния осигурителен доход за всички осигурени лица за целия период е 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.

При необходимост, следствие от промяна в основните макроикономически показатели, Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ще актуализира бюджетните си прогнози за периода 2023-2025 г.

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;
- 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.

4.1.1. Прогнозни приходи и разходи

Железопътната инфраструктура се предоставя за ползване от всички железопътни предприятия сключили договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура.

Приходите от дейността на НКЖИ са формирани от приходи от продажба на услуги, други приходи и финансови приходи. Тук се отчитат и приходи от придобиване на активи по стопански начин и увеличение на запасите от продукция и незавършено производство.

Очакваната извършена работа, изразена във влакилометри, брутотонкилометри, MWh и реализираните приходи от продажба на услуги и другите приходи, в зависимост от направените допускания са показани в следващата таблица:

Таблица № 8. Прогнози за очакваната извършена работа и очакваните приходи

ПАРАМЕТЪР	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Реалистична перспектива					
Извършена работа (влаккм)	30725919	30900000	31988368	32000000	32000000
Извършена работа (х.брутотонкм)	13977639	13500000	14547270	15000000	15000000
Разпределена тягова електрическа енергия (MWh)	300 324	300 324	320 000	320 000	320 000
Общо приходи (х.лв.), в т.ч.:	500 116	555 489	599 302	622 947	693 459
Приходи от оперативна дейност (в х.лв.) в т.ч.:	498 416	553 867	597 499	621 144	691 656
Приходи от инфраструктурни такси (х.лв.), в т.ч.:	67 027	63 943	58 512	47 618	48 783
- такса за преминаване по железен път (х.лв.)	50 097	46 500	46 272	30 175	30 783
- такса за използване електрозагр. обор. за задв. ел.енергия. (х.лв.)	16 930	17 443	12 240	17 443	18 000
Други услуги (х.лв.)	15 301	15 300	17 343	20 840	21 405
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия (х.лв.)	39 893	38 980	45 677	47 000	47 000
Други приходи (х.лв.), в т.ч.:	357 130	415 817	456 455	485 432	553 445
- приходи от финансираня	338 088	396 625	433 750	461 865	528 982
Оптимистична перспектива					
Извършена работа (влаккм)	30725919	30900000	32000000	32000000	32000000
Извършена работа (х.брутотонкм)	13977639	13500000	15000000	15000000	15000000
Разпределена тягова електрическа енергия (MWh)	300 324	300 324	320 000	320 000	320 000
Общо приходи (х.лв.), в т.ч.:	500 116	555 489	600 837	703 846	796 846
Приходи от оперативна дейност (в х.лв.) в т.ч.:	498 416	553 867	599 034	701 993	796 846
Приходи от инфраструктурни такси (х.лв.), в т.ч.:	67 027	63 943	58 272	48 163	63 783
- такса за преминаване по железен път (х.лв.)	50 097	46 500	46 272	30 175	45 783
- такса за използване електрозагр. обор. за задв. ел.енергия. (х.лв.)	16 930	17 443	12 000	17 988	18 000
Други услуги (х.лв.)	15 301	15 300	17 343	20 840	22 405
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия (х.лв.)	39 893	38 980	48 487	48 500	48 500
Други приходи (х.лв.), в т.ч.:	357 130	415 817	457 907	564 617	639 934
- приходи от финансираня	338 088	396 625	435 202	541 031	615 434

ПАРАМЕТЪР	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Песимистична перспектива					
Извършена работа (влаккм)	30725919	30900000	32000000	32000000	32000000
Извършена работа (х.брутотонкм)	13977639	13500000	15000000	15000000	15000000
Разпределена тягова електрическа енергия (MWh)	300 324	300 324	320 000	320 000	320 000
Общо приходи (х.лв.), в т.ч.:	500 116	555 489	595 553	622 714	688 700
Приходи от оперативна дейност (в х.лв.) в т.ч.:	498 416	553 867	593 750	620 859	686 788
Приходи от инфраструктурни такси (х.лв.), в т.ч.:	67 027	63 943	58 272	47 073	42783
- такса за преминаване по железен път (х.лв.)	50 097	46 500	46 272	30 175	25 783
- такса за използване електрозахр. обор. за задв. ел.енергия. (х.лв.)	16 930	17 443	12 000	16 898	17 000
Други услуги (х.лв.)	15 301	15 300	16 340	19 740	20 055
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия (х.лв.)	39 893	38 980	45 531	46 000	46 000
Други приходи (х.лв.), в т.ч.:	357 130	415 817	454 628	488 264	556 930
- приходи от финансираня	338 088	396 625	432 423	465 209	532 999

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, увеличения на запасите от продукция и незавършено производство, разходи за придобиване на активи по стопански начин и други приходи.

Нетни приходи от продажби на услуги включват приходи от: инфраструктурни такси за достъп и използване на железопътната инфраструктура от лицензирани железопътни превозвачи при равнопоставени условия; разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт; други услуги. Приходите от продажби на услуги са около 17% от общите приходи от дейността на Компанията.

Разчетените приходи от такса за достъп и използване и от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт за периода 2023-2025 г. са на база Графика за движението на влаковете 2022/2023 г., и размер на инфраструктурните такси, в сила от 12.01.2023 г. и от 01.01.2024 г.

Приходите от инфраструктурни такси/от такса за достъп и използване на железопътната инфраструктура

Таксата за достъп и използване е нормативно определена и покрива само преките разходи, възникнали вследствие движението на влаковете, съгласно изискванията на Европейската комисия и включва два компонента 1.) такса за преминаване по железопътната инфраструктура и 2.) такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия (включена в приходите от други услуги).

Таксата за преминаване по железопътната инфраструктура зависи от действително преминаватите километри, като измерителите са брутотонкилометри и влачкилометри.

Таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия зависи от действително разпределената и потребена електрическа енергия по преносната мрежа на управителя, измерителят е мегаватчас (MWh).

В сила от 12.01.2023 г. таксите са както следва: 0,5821 лв. за влаккилометър; 0,00192 лв. за брутотонкилометър; 38,25 лв./MWh за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия; 1,8293 лв. за заявен и неизползван капацитет.

В сила от 01.01.2024 г. таксите са както следва: 0,3977 лв. за влаккилометър; 0,00126 лв. за брутотонкилометър; 54,51 лв./MWh за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия; 1,5423 лв. за заявен и неизползван капацитет.

Приходите от други услуги са свързани с приходи от ремонтни дейности, услуги по ценова листа и такса за заявен и неизползван капацитет.

Таксата за заявен и неизползван капацитет осигурява стимул за ефективно използване на капацитета на железопътната инфраструктура и следва да покрива разходите на управителя на железопътната инфраструктура, направени за поддържане на железопътната мрежа в състояние, позволяващо осигуряване на нормално и безпрепятствено извършване на влаковата услуга в зависимост от потребностите на железопътните превозвачи, заявени и утвърдени в годишния график за движение на влаковете.

Приходите от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт от 01.01.2016 г. се формират на цена за услугата „разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт“ нормативно определена от Комисията за енергийно и водно регулиране. С Решения №№ Ц-20/01.07.2022 г., Ц-15/30.06.2023 г. КЕВР определя цена за разпределение на тягова електрическа енергия, за втората и третата ценова година от четвъртия регулаторен период в размер съответно на 142,74 лв./MWh, в сила от 01.07.2022 г. и 131,39 лв./MWh, в сила от 01.07.2023 г.

Другите приходи от оперативна дейност на Компанията са формирани от: приходи от финансираня, приходи от продажба на активи и други приходи.

Приходите от финансираня включват: приходи от финансираня от държавата, свързани с покриване на разходи (усвоената субсидия, предназначена за текущо поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура, част от получените капиталови трансфери за основен ремонт, възстановено финансиране от ЕС); финансираня свързани с нетекущи активи, които съответстват на размера на текущия разход за амортизация на безвъзмездно придобити дълготрайни материални и нематериални активи, финансирани от Държавния бюджет и Европейските фондове, които се признават на систематична и рационална база за срока на полезния живот на дълготрайните материални и нематериалните активи; финансираня свързани с текущи активи.

Приходите, свързани с текущи активи и разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура, се признават изцяло на приход през отчетния период, през който са направени разходите.

Другите приходи включват приходи от: отдадени под наем сгради, терени и жилища, заведени втора употреба материали/скрап от брак/ликвидация, положителен резултат от ликвидация на ДМА и други операции, свързани с обичайната дейност.

Разходите от дейността на НКЖИ са пряко свързани с приходите от оперативна дейност и включват разходи за оперативна дейност и финансови разходи (финансови разходи не са разчетени). Прогнозата на разходите за оперативна дейност е представена в следващата таблица:

Таблица № 9. Прогнози за очакваните разходи за оперативна дейност (в хил. лв.)

ПАРАМЕТЪР	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Реалистична перспектива					
Общо разходи, в т.ч.:	520 104	564 741	613 177	678 372	753 073
Оперативни разходи за дейността, в т.ч.:	522 947	564 741	612 509	678 372	753 073
- Разходи за суровини и материали	56 547	63 321	63 390	65 775	67 717
- Разходи за външни услуги	39 466	41 926	44 700	46 355	47 838
- Разходи за персонал	217 883	240 040	283 055	341 080	379 110
- Разходи за амортизация и обезценка	192 699	201 529	205 558	208 755	241 378
- Други разходи	16 352	17 925	15 806	16 407	17 030
Оптимистична перспектива					
Общо разходи, в т.ч.:	520 104	564 741	610 422	706 916	799 095
Оперативни разходи за дейността, в т.ч.:	522 947	564 741	609 754	706 916	799 095
- Разходи за суровини и материали	56 547	63 321	62 135	72 861	83 445
- Разходи за външни услуги	39 466	41 926	44 700	56 940	63 220
- Разходи за персонал	217 883	240 040	281 555	347 080	388 110
- Разходи за амортизация и обезценка	192 699	201 529	205 558	213 755	247 380
- Други разходи	16 352	17 925	15 806	16 280	16 940
Песимистична перспектива					
Общо разходи, в т.ч.:	520 104	564 741	620 998	703 780	780 895
Оперативни разходи за дейността, в т.ч.:	522 947	564 741	620 330	703 780	780 895
- Разходи за суровини и материали	56 547	63 321	67 210	69 750	71 825
- Разходи за външни услуги	39 466	41 926	45 700	47 400	48 920
- Разходи за персонал	217 883	240 040	283 055	350 080	389 110
- Разходи за амортизация и обезценка	192 699	201 529	203 558	213 755	247 380
- Други разходи	16 352	17 925	20 807	22 795	23 660

В структурата на **разходите за оперативна дейност** с най-голям дял са разходите за персонал, следвани от разходите за амортизация и обезценка, суровини, материали, външни услуги и други разходи за дейността.

Разходите 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. Съгласно постигнати договорености със синдикалните организации за периода 2023-2026 г. е планирано повишаване доходите на работещите в компанията.

Нарастването на **разходите за амортизация и обезценка** е свързано с очакваното влизане в експлоатация на нови ДМА, финансирани със средства от държавния бюджет и ЕСИФ.

Разчетените **разходи за суровини и материали** са на база планирания обем на текущото поддържане, експлоатацията и ремонтната дейност на железопътната инфраструктура, както и нарастващата инфлация и БВП. Увеличението на разходите за горива и електроенергия в бизнес програмата е съобразено с обема на дейността и цената.

В разчетените **разходи за външни услуги** с най-голям относителен дял са разходите за ремонти и текущо поддържане на железопътната инфраструктура следвани от разходите за транспортни услуги и карти; охрана; почистване; абонаментни услуги; данък сгради,

такса смет и други; застраховки; лабораторни услуги, експертизи, измерване и фискализиране; такси и други.

Продължава политиката на мониторинг и контрол на разходите по всички нива на управление и дейности, прецизиране на договорите и на разходите на финансови средства, с цел ефективно усвояване на средствата за експлоатация, поддържане, ремонт и инвестиции, оптимизиране на административните и непроизводствени разходи.

Другите разходи включват разходи за специално, работно и униформено облекло; внесени в бюджета 50% от получени наеми; брак на дълготрайни активи; неустойки по договори; служебни пътувания и командировки на персонала; охрана на труда; членски внос международни организации; нанесени щети и други. В тези разходи е включена и балансовата стойност на продадените активи.

4.1.2. Прогнозни финансови резултати

Прогноза за общите финансови показатели е представена в следната таблица:

Таблица № 10. Прогнози за общите финансови показатели (в хил. лв.)

Финансови показатели	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Реалистична перспектива					
Общо Активи	4 563 236	5 009 427	5 437 600	5 738 900	6 372 060
Дълготрайни активи	4 267 148	4 677 751	5 000 346	5 306 344	5 940 037
Краткотрайни активи	296 088	331 676	437 254	432 556	432 023
Общо пасиви	3 311 523	3 529 533	4 178 596	4 564 158	5 285 165
Нетекущи пасиви	3 265 679	3 493 119	4 124 033	4 521 147	5 237 773
Текущи пасиви	45 844	36 414	54 563	43 011	47 392
Общо Собствен капитал	1 251 713	1 479 894	1 259 004	1 174 742	1 086 895
Основен капитал	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Финансов резултат, в т.ч. от минали години	-655 180	-425 199	-607 508	-662 933	-722 547
Капиталови разходи	1 029 829	1 611 044	1 751 683	2 049 958	2 301 195
Вземания от клиенти и доставчици	93 928	92 063	88 145	87 256	86 376
Задължения към доставчици и персонал	25 844	25 756	36 392	35 332	40 077
Оптимистична перспектива					
Общо Активи	4 563 236	5 009 427	5 437 600	5 668 058	6 325 270
Дълготрайни активи			5 000 346	5 235 503	5 893 248
Краткотрайни активи			437 254	432 555	432 022
Общо пасиви	3 311 523	3 529 533	4 174 306	4 436 671	5 124 365
Нетекущи пасиви			4 119 744	4 393 660	5 076 973
Текущи пасиви			54 562	43 011	47 392
Общо Собствен капитал	1 251 713	1 479 894	1 263 294	1 231 387	1 200 905
Основен капитал			100 000	100 000	100 000
Финансов резултат, в т.ч. от минали години	-655 180	-425 199	-603 218	-606 288	-608 537
Капиталови разходи	1 029 829	1 611 044	1 751 683	1 979 116	2 254 406
Вземания от клиенти и доставчици	93 928	92 063	88 145	87 256	86 375
Задължения към доставчици и персонал	25 844	25 756	36 392	35 332	40 077
Песимистична перспектива					
Общо Активи	4 563 236	5 009 427	5 437 600	5 591 924	6 225 199
Дълготрайни активи			5 000 346	5 159 369	5 793 177
Краткотрайни активи			437 254	432 555	432 022

Финансови показатели	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Общо пасиви	3 311 523	3 529 533	4 190 166	4 454 393	5 208 095
Нетекущи пасиви			4 135 604	4 411 382	5 160 703
Текущи пасиви			54 562	43 011	47 392
Общо Собствен капитал	1 251 713	1 479 894	1 247 434	1 137 531	1 017 104
Основен капитал			100 000	100 000	100 000
Финансов резултат, в т.ч. от минали години	-655 180	-425 199	-619 078	-700 144	-792 338
Капиталови разходи	1 029 829	1 611 044	1 751 683	1 902 982	2 154 335
Вземания от клиенти и доставчици	93 928	92 063	88 145	87 256	86 375
Задължения към доставчици и персонал	25 844	25 756	36 392	35 332	40 077

Предоставените от държавата за управление от НКЖИ **дълготрайни материални активи** към края на 2025 г. ще достигнат близо 7,8 млрд. лв.

Размерът на **капиталовите разходи/ДМА в процес на изграждане** измерва усилията на УИ да подновява, развива и модернизира, 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.

Около 90% от **вземанията от клиенти и доставчици** са вземания от неизплатени инфраструктурни такси и други услуги от „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дъщерните му дружества.

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 2022 г.

Намалението на **собственият капитал** основно е вследствие от отрицателния финансов резултат за прогнозния период.

Данните за **натрупаните непокрити загуби от минали години** индикират съществуването на значителна несигурност, която може да породите 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.

Прогноза на основните икономически показатели за дейността на предприятието е представена в следната таблица:

Таблица № 11. Прогноза на основните икономически показатели за дейността

Икономически показатели	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Реалистична перспектива					
Ефективност на разходите	0,96	0,98	0,98	0,92	0,92
Задлъжнялост	2,65	2,38	3,32	3,89	4,86
Ликвидност	6,46	9,11	8,01	10,06	9,12
Оптимистична перспектива					
Ефективност на разходите	0,96	0,98	0,98	1,00	1,00
Задлъжнялост	2,65	2,38	3,30	3,60	4,27
Ликвидност	7,31	9,11	8,01	10,06	9,12
Песимистична перспектива					
Ефективност на разходите	0,96	0,98	0,96	0,88	0,88

Икономически показатели	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Задлъжнялост	2,65	2,38	3,36	3,92	5,12
Ликвидност	6,46	9,11	8,01	10,06	9,12

Коефициентите за ефективност на разходите се изчисляват, като съотношение на общо приходи към общо разходи и позволяват да се определи колко приходи от дейността получава предприятието от използването на единица разходи за същата дейност. Благоприятно за предприятието е коефициентът за ефективност на разходите да расте. Коефициентите за ликвидност се изчисляват, като съотношение на текущи/краткотрайни активи към текущи пасиви и дават представа колко бързо активите на дадена компания могат да се превърнат в пари.

Коефициентите на задлъжнялост се изчислява, като съотношение на общо пасиви към собствен капитал - задължения към собствен капитал и съответно колкото стойността е по-близо до едн о, толкова по-малко са привлечените средства.

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 № 12. Прогнози за приходите и разходите на км жпът (лв/км)

Параметър	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Приходи от ИТ на км жпът	10 382	9 904	9 077	7 387	7 568
Приходи от други услуги на км жпът	8 549	8 408	9 777	10 524	10 612
ОРЕХ на км жпът	51 154	56 260	63 132	72 854	79 382
САРЕХ на км жпът	159 515	249 542	271 747	318 020	356 996

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 финансиранятия, договорени в Договора между Държавата и НКЖИ.

Намаляването на стойността на този показател не е добра индикация за дейността на УИ, защото намаляването 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 модернизирa, 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.

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

4.2.2. Нефинансови показатели

Основните нефинансови показатели, характеризиращи дейността на УИ са следните: разгъната дължина на мрежата; електрифицирани линии; бална оценка на жп мрежа; среднопретеглена скорост на движение по жп инфраструктура; индекс на точност на пътническите и на товарните влакове; капацитет на жп мрежа; степен на използване на жп мрежа; ниво на безопасност; брой персонал на 1 км; дължина на главни жп линии с внедрен ERTMS/ETCS; дължина на жп линии с внедрен ERTMS/ETCS по ОИС; модернизирани и нови гарови централизации.

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 – след 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 края на 2022 год. и началото на 2023 год., показват стойност 52,17% 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 № 13. Прогнозни стойности за балната оценка

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Бална оценка, като % линии с подобро състояние, спрямо общата дължина на мрежата	50,15	51,3	52,17	52,17	52,17

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

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

- 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.
- L_i 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 L_i и скорост V_i 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 № 14. Прогнозни стойности за Среднопретеглена скорост на движение по железопътната инфраструктура

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Среднопретеглена скорост на движение на пътнически влакове по главни линии	92,2	92,7	92,3	92,8	93,1
Среднопретеглена скорост на движение на пътнически влакове по второстепенни линии	58,3	58,40	59,1	59,1	59,1
Среднопретеглена скорост на движение на товарни влакове по главни линии	75,5	75,6	75,6	75,7	75,7
Среднопретеглена скорост на движение на товарни влакове по второстепенни линии	54,4	54,5	55,0	55,0	55,0
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:

$$Itt = (1 - Nzt/Nt) * 100, \text{ където}$$

- Itt е индекс на точност на товарните влакове, измерен в %.
- Nt е общият брой товарни влакове по ГДВ.
- Nzt 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 № 15. Прогнозни стойности за индекса на точност на влаковете

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Общ брой пътнически влакове	206 500	205 000	211 000	211 000	211 700
Брой закъснели пътнически влакове	8 200	8 000	8 700	8 650	8 600
Индекс на точност на пътнически влакове	96,03%	96,10%	95,88%	95,90%	95,92%
Общ брой товарни влакове	76 800	75 500	83 000	83 000	83 000
Брой закъснели товарни влакове	3 000	2 500	2 450	2 420	2 400
Индекс на точност на товарни влакове	96,09%	96,69%	97,05%	97,08%	97,11%

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 № 16. Прогнозни стойности за капацитета на мрежата

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Капацитет на мрежата, измерен в годишен брой прекъсвания в часове	86 150	135 405	129 007	123 525	154 180

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 № 17. Прогнозни стойности за степента на използване на жп мрежа

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Извършена работа в хил. брутотонкм	13 977 639	13 500 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000
Дължина на мрежата в км	6454	6454	6446	6446	6446
Степен на използване на жп мрежа в брутотонкм/км	2 165 733	2 091 726	2 327 025	2 327 025	2 327 025

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 № 18. Прогнозни стойности за нивата на безопасност

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
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 текучеството 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 № 19. Прогнозни стойности за брой персонал на 1 км железен път

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Брой персонал по ССБ към 31.12.	10 800	10 850	10 604	10 590	10 590
Дължина на жп мрежа в км	6454	6454	6446	6446	6446
Брой персонал на 1 км жпът	1,67	1,68	1,65	1,64	1,64

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 броя 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 № 20. Прогнозни стойности за изграждане на ERTMS по мрежата

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Дължина на главни жп линии с внедрен ERTMS/ETCS в км		9		292	40
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%	45%
Нови и модернизиращи гарови централизации общо в брой		1	16	1	
Нови гарови централизации в брой		1		1	
Модернизиращи гарови централизации общо в брой		9	16		

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 се финансира със средства по ОПТТИ 2014-2020. Дейностите са изпълнени и това води 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.

- *Разширяване на функционалния обхват на Географска информационна система (ГИС) – с реализирането на допълнителните подсистеми и модули, ГИС на ДП НКЖИ ще обхване всички експлоатационни дейности, извършвани от поделенията. Чрез разширяването функционалния обхват на системата ще се постигне цялостност и завършеност на ГИС на ДП НКЖИ, което ще осигури: информация за надземните обекти и съоръжения за новоразработените подсистеми; информация за подземния кадастър на железопътната инфраструктура; информация за произшествията и инцидентите по железопътната мрежа; следене на обекти в реално време, с възможност за постигане на високотехнологично управление на влаковата работа, работата в гарите и управлението на капацитета.*

4.4. Инвестиционна програма

Цялостната инвестиционна програма на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, свързана с изграждането, рехабилитацията и развитието на железопътната инфраструктура, се осъществява с европейско финансиране и средства от държавния бюджет под формата на капиталови трансфери.

Средствата от ЕС се осигуряват по съответните програми и Механизма за свързване на Европа. При подбора на проектите, които да кандидатстват за финансиране по тези инструменти, се използват съответстващи критерии за тяхната селекция.

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

За периода 2022-2025 г. в действие 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 до 2024 г.
- Програма „Транспортна свързаност“ с период на действие от 2021 - 2027 г.
- МСЕ-2 с период на действие от 2021-2027 г.
- Програми за трансгранично сътрудничество INTERREG VI.
- Национален план за възстановяване и устойчивост със срок на допустимост до средата на 2026 г.

След анализ и оценка на проектите, по-важните от тях са изброени, а всички инвестиционни проекти по източници на финансиране, за изпълнение по години, са показани в **Приложение № 4:**

➤ „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец, фаза 1“ – Инвестиционна стойност на проекта – 1 310 млн. лв. без ДДС. Стойност на проекта по ДБФП – 1 084,999 млн. лв. без ДДС (средства за изпълнение на дейности по ОПТТИ съгласно ДБФП в размер на 539,497 млн. лв. След фазиране на проекта необходимите средства за изпълнение на дейности по ОПТТИ са 402 млн. лв. без ДДС, а необходимите средства за изпълнение на дейности по ПТС са 908 млн. лв. без ДДС). Проектът е в процес на изпълнение.

➤ „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ обща стойност на проекта 675,093 млн. лв. без ДДС (осигурени средства от безвъзмездна финансова помощ в размер на 563,158 млн. лв. и недостиг поради ограничение на бюджета по оста в размер на 111,935 млн. лв.). След фазиране на проекта необходимите средства за изпълнение на дейности по ОПТТИ са 424 млн. лв. без ДДС, а необходимите средства за изпълнение на дейности по ПТС са 307 млн. лв. без ДДС. Проектът е в процес на изпълнение.

- „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Северна Македония“ – обща стойност на проекта – 12,21 млн. лв. без ДДС. Проектът няма да бъде изпълнен в рамките на срока на допустимост на разходите до 31.12.2023 г. и предстои подготовка на документи за ФК финансиране по ПТС на оставащите дейности в обхвата на проекта.
 - „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман-сръбска граница: жп участък Волюяк – Драгоман - фаза 1“ – обща стойност на проекта – 254,659 млн. лв. без ДДС (осигурени средства от безвъзмездна финансова помощ в размер на 166,208 млн. лв. и недостиг поради ограничение на бюджета по оста в размер на 88,451 млн. лв.). След фазиране на проекта необходимите средства за изпълнение на дейности по ОПТТИ са 157 млн. лв. без ДДС, а необходимите средства за изпълнение на дейности по ПТС са 331 млн. лв. без ДДС). Проектът е в процес на изпълнение.
 - „От изток към Запад - 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“ – обща стойност на проекта – 7,228 млн. лв. без ДДС. Проектът е в процес на изпълнение по ОПТТИ и се очаква да приключи в периода на допустимост на разходите.
 - „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София Волюяк“, със стойност 286,146 млн. лв. без ДДС, съгласно споразумение със CINEA за БФП – 203,819 млн. лв. и допълнително национално финансиране съгласно РМС № 451/03.07.2020 – 82,327 млн. лв.
 - „Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“ стойността на проекта съгласно Споразумение със CINEA е 132,966 млн. лв.
 - „Модернизация на железопътен участък Костенец – Септември“ със стойност на проекта 443,448 млн. лв.
 - „Развитие на жп възел Пловдив“ на стойност 243,882 млн. лв., съгласно споразумение със CINEA за БФП – 202,384 млн. лв. и допълнително национално финансиране съгласно РМС № 452/03.07.2020 г. – 41,498 млн. лв.
- Освен големите проекти по ОПТТИ и МСЕ се подготвят и изпълняват редица други такива, които съответстват на целите и стратегията на НКЖИ:
- Реконструкция на гарови комплекси – общо 6 бр. на стойност 28,176 млн. лв., финансирани по ОПТТИ. Проектите са в процес на изпълнение, като дейностите по Реконструкцията на Карнобат, Подуяне и Казичане са приключили.
 - „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“, финансиран по ОПТТИ, на стойност 28,34 млн. лв., съгласно ДБФП. Проектът няма да бъде изпълнен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014-2020 и са предприети действия за фазиране. След фазиране на проекта необходимите средства за изпълнение на дейности по ОПТТИ са 19,996 млн. лв. без ДДС, а необходимите средства за изпълнение на дейности по ПТС са 16,599 млн. лв. без ДДС.
 - „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ“ – стойност на проекта 6,012 млн. лв.
 - „Достъп от Коридор ОИС до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас“ - стойност на проекта 4,009 млн. лв., съгласно споразумение със CINEA 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 със CINEA за БФП. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.

➤ „Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътен участък: Мездра-Медковец" - стойност на проекта 11,291 млн. лв. съгласно споразумение със CINEA 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 със CINEA за БФП. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.

➤ „Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски“ - стойност на проекта 28,049 млн. лв. съгласно споразумение със CINEA за БФП. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.

През новия програмен период 2021-2027 г. са планирани за довършване големите инфраструктурни проекти фазирани по ОПТТИ, както и изпълнение на следните по-значими проекти:

➤ „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин – Костенец - фаза 2“ с индикативна стойност - 908 млн. лв.

➤ Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас – Фаза 2 - Етап 2 с индикативна стойност - 307 млн. лв.

➤ „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2“ – индикативна стойност 331 млн. лв.

➤ „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: жп участък Перник – Радомир“ – индикативна стойност - 406 млн. лв. без ДДС.

➤ „Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония“ – индикативна стойност - 65 млн. лв.

➤ Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия София-Перник и Перник-Радомир“ с индикативна стойност - 50 млн. лв.

➤ „Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра“ – индикативна стойност - 66,273 млн. лв.

➤ „Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък София-Перник“ – индикативна стойност - 632 млн. лв.

➤ Техническа помощ за подготовка на жп участъка Мездра - Столник – индикативна стойност - 20 млн. лв.

➤ „Изграждане на ERTMS, по жп линия Радомир – Кулата“ - индикативна стойност - 168 млн. лв.

➤ Доизграждане на съоръжения по жп линия Карнобат-Синдел“ – индикативна стойност - 462 млн. лв.

➤ „Развитие на жп възел 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.

➤ „Развитие на жп възел Пловдив, Фаза 2 – индикативна стойност - 195 млн. лв.

➤ „Модернизация на железопътната линия Видин- София: жп участък Медковец - Срацимир“ - индикативна стойност на проекта – 516,740 млн. лв.

➤ „Модернизация на жп линия Радомир-Гюешево“ – индикативна стойност - 1 230,000 млн. лв.

➤ „Модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участъка Драгоман-граница с Република Сърбия“ - индикативна стойност - 468 млн.лв.

В периода 2021-2025 г. ще бъдат изпълнени и следните 2 проекта на НКЖИ, включени в Националния 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 млн. лв.

➤ „Изграждане на Интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“ – индикативна стойност 58,627 млн. лв.

Вижда се от имената на проектите 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 средносрочни цели.

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

Таблица № 21. Прогнозни стойности на показателите от инвестиционната програма на НКЖИ

Показател	Мярка	Стойност в края на периода
Модернизирани линии за периода, вкл. КМ*	км	584
Линии с внедрен ERTMS/ETCS*	км	584
Модернизирани гарови централизации	брой	32
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;
- 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:

- Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства.
- Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Мездра - Червен бряг от 2-ра главна жп линия.
- Доставка, инсталиране и конфигуриране на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 5-та главна жп линия в участъка Благоевград – Кулата.
- "Модернизация на осигурителните системи по трета главна жп линия в участъка Дунавци - Желю войвода“ по обособени позиции:
 - Обособена позиция 1: „Инженеринг в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово и Желю войвода по трета главна линия, чрез модернизация на съществуващите осигурителни техники“.
 - Обособена позиция 2: „Проектиране и изграждане на компютърна визуализация за участъка Дунавци - Желю войвода при влаков диспечер в гара Пловдив“.
- 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.
- Проектиране, доставка и изграждане на МКЦ в гарите: Бов, Лакатник, Елисейна, Зверино, Мездра юг.
- Монтаж на апаратура от демонтирани АПУ след изграждане на надлези от обекта Пловдив -Бургас Фаза.
- Изграждане на цифрова телекомуникационна система за пренос на глас и данни в участък София – Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия.
- Модернизация на телекомуникационните системи в участъка по направление Русе - Горна Оряховица.
- Инсталиране на оптична кабелна линия в участъка София - Карлово от 3-та главна жп линия.
- Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии.
- Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове и кабелни линии.
- „Проектиране и изграждане на автоматизирана сензорна система за наблюдение и регистриране на различни промени в заобикалящата среда в опасни железопътни участъци (слаби места)“.

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 базираните 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.

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

- Рехабилитация на КМ по жп линия София - Горна Оряховица - Варна, спирка Караджата.

- Модернизация на тягови подстанции.

С изпълнението на проекта ще се постигне:

- повишаване надеждността, безопасността и цялостното функциониране на подсистемата, чрез замяна на съществуващото (морално остаряло) оборудване със съвременно;

- цялостно обновяване на всички конструкции и съоръжения, за постигане на надеждност и необслужваемост за не по-малко от 30 години общ жизнен цикъл, съответствие с действащите европейски и национални стандарти;

- намаляване разходите за заплащане на консумираната реактивна енергия, респективно повишаване качеството на захранващото напрежение.

- осигуряване на пълен мониторинг върху положението на съоръженията и стойностите на електрическите параметри в участъка;

- 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.

- Отстраняване забележки от Решение на Министерство на околната среда и водите за Оценка за въздействие върху околната среда за инвестиционно предложение Карнобат - Синдел.

С изпълнението на проекта ще се постигне:

- интегрирането на жп мрежата на Република България в Трансевропейската транспортна мрежа, чрез предоставяне на ефективни транспортни връзки и улесняване превоза на пътници и товари, и достъп до другите страни и пазари;

- железопътната линия Карнобат–Синдел е част от Общоевропейски транспортен коридор № VIII, свързващ Южна Адриатика - италианските пристанища Бари и Бриндизи, и албанските Дурас и Вльора с черноморските пристанища Бургас и Варна, а чрез тях, със страните от Коридора ТРАСЕКА (международен транспортен коридор Европа – Кавказ – Азия) - това е най-пряката връзка между Централна Азия и Западна Европа.

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

С изпълнението на проекта ще се постигне:

- гарантирано безопасно движение и увеличаване на товарния трафик, за реализацията на обекти по III-та главна жп линия;

- достигане на проектна скорост в участъците, които ще се ремонтират, като целта е за достатъчно дълъг период от време, да се създадат условия за безаварийна работа на всички технически системи на инфраструктурата, подобряване на комфорта при пътуване и намаляване на разходите за поддържане.

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

- Механизирано подновяване на железния път в междугарията Русе разпределителна - Образцов чифлик, Образцов чифлик - Ястребово, Ветово – Сеново, Висока поляна – Хитрино, Разград – Самуил и Просторно - Разград.

- Възстановяване на проектни параметри по гарите Образцов чифлик, Ветово, Разград, Хитрино, Плиска, 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.

✓ ПРОЕКТ 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.

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

- осигуряване на нормални условия за пътуващите и работещите в гаровите комплекси
- голяма част от тях са без отопление, с течове, без нормални санитарни възли;
- трайно отстраняване на течове върху съоръженията с високо напрежение за гарантиране безопасността на експлоатацията им;

- осигуряване на изискванията за противопожарна безопасност и енергийна ефективност;
- привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии.
- за осигуряване на равни условия за достъп на лица с намалена подвижност, съгласно разпоредбите на Наредба № 4 от 2009 г. за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хората с увреждания, и съобразени с разпоредбите на Регламент (ЕС) №1300/2014 на Комисията от 18.11.2014 г. относно Техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност и Конвенция за правата на хората с увреждания.

✓ 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 ограниченията 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”;
- заложи са за ремонт предимно отсечки, в които разликите между проектните и скоростите по книжка-разписания са най-големи, като приоритет се дава на главните железопътни линии.

В ремонтната програма на поделението са предвидени и средства за закупуване на нова механизация, която ще достигне общ ефект, изразяващ се в следното:

- устойчивост и необратимост на започналата тенденция на повишаване на средно претеглените скоростите в железопътната мрежа в Република България;
- осигуряване на надежден график за движението на влаковете;
- осигуряване и поддържане на необходимо ниво на безопасност по основните направления в железопътната мрежа.
- премахване на скоростни ограничения (съществуващи постоянни и временни намаления на скоростта) в междугария с изпълнен ремонт;
- намаляване на ръчния, физически, тежък, неефективен и непривлекателен труд, чрез механизирани на трудоемки операции при ремонта и поддържането на железния път, като смяна на траверси, смяна на релси, изсичане на растителност и други;
- бързо и ефективно отстраняване на възникнали аварии и последици от произшествия по железния път;
- обезпечаване/гарантиране на параметрите на железния път в участъците от железопътната мрежа със скорост на движение на влаковете над 130 км/час;
- създаване на възможност за добро и качествено поддържане на железния път, чрез влагане на повече нови железопътни материали и използване на нови технологии и специализирана тежка и лека механизация;
- увеличаване на ефективността на текущото поддържане и ремонта на железния път.

В сферата на своята компетентност *подделение „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 електрическият подвижен състав и осигуряване нормално по ниво напрежение в контактната мрежа, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 50163;
- постигане на оперативна съвместимост с трансевропейската железопътна система, чрез модернизация на тяговите подстанции и електрическият подвижен състав, като съставен елемент на структурна подсистема „енергия“, в съответствие с изискванията на Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на ЕС;
- повишаване пропускателната способност на съответните жп участъци и създаване предпоставки за по-пълно изпълнение графика за движението на влаковете, изпълнение изискванията по отношение на новия електрически подвижен състав, за поддържане нивото на напрежение в контактната мрежа в строго определени граници;
- 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.;
- подкрепа 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 плановете 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.

Поделение Сигнализация и телекомуникации, е отговорно звено за осигурителните системи, телекомуникационната мрежа и съоръженията на нетяговото електроснабдяване и енергиен контрол.

Основната дейност на Поделение СиТ е насочена към профилактика, поддържане, модернизация на съществуващи и строителство на нови устройства и системи на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването. Персоналът на поделението изпълнява своите задължения по текуща и планова профилактика, ремонти и строителство, съпътстващи дейности по ремонт на железния път – изместване, поставяне или изваждане на кабелни линии, подмяна на стрелкови обръщателни апарати и др., както и задачи по неотложно възстановяване на техническите параметри на съоръженията. През последните години са внедрени значителен брой нови съоръжения, което увеличава вида на апаратурата, чиято поддръжка се осигурява от квалифицирани специалисти. Същите се поддържат в 24 часово работно състояние от аварийно-ремонтен персонал разпределен в секции, райони и участъци съответно за всяка Секция по сигнализация и телекомуникации – София, Горна Оряховица и Пловдив.

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

Деятелностите с приоритет, които ще се реализират, чрез Ремонтната програма:

- модернизация на осигурителни системи по втора и трета главни жп линии и др.;
- проектиране, доставка и изграждане на МКЦ на гарите, Бов, Лакатник, Елисейна, Зверино, Любеново предавателна и Раднево;
- изграждане на Автоматични прелезни устройства;
- модернизация на телекомуникационни системи по втора, трета, четвърта и пета главни жп линии, изграждане на оптична кабелна мрежа, цифрова телекомуникационна апаратура и др.;
- проектиране, доставка, изграждане на фотоволтаични централи за производство на електроенергия за собствени нужди на жп гари с мощност до 30kW и др.;
- техническо обслужване, ремонтни дейности и монтаж на резервни части за устройствата за контрол на загрети букси, спирачни повърхности, основно натоварване на жп подвижен състав и регистриране/дерайлиране на подвижен жп състав в гарите и устройства за контрол на загрети букси и спирачни повърхности в участъците;
- доставка и инсталиране на съвременна система за осигуряване на видеоконферентни оперативно-диспечерски връзки с цел координация/управлението на влаковете за нуждите на звена Оперативно - диспечерски и Централно диспечерско ръководство в София, Пловдив и Горна Оряховица.

Ефектът от всички планирани и реализирани инвестиции в системата за сигнализация, телекомуникации и енергиен контрол е:

- високо ниво на безопасност на превозите;
- достигане на максимална пропускателна способност и точност на изпълнение на графика за движение на влаковете;
- подобряване на управлението на влаковото движение и осигуряване на функционален и визуален контрол върху състоянието на всички сигнали/светофори, стрелки и коловози в гарата;
- създаване на условия за пълна информираност на гаровия персонал;
- повишаване сигурността при преминаване на железопътните прелези и надеждна работа на АПУ;
- понижаване на общите разходи за поддръжка на системите за осигурителна техника, телекомуникации, електроснабдяване и енергиен контрол.

Чрез ежегодни инвестиции за поддръжка, ремонт и ново строителство на съоръжения на осигурителна техника, телекомуникации и електроснабдяване, поделението се стреми да постига своите цели, гарантиращи високата безопасност на движението на влаковете и повишаването на ефективността на превозния процес.

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 съответно в Приложения №№ 6, 7, 8.

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

Таблица № 22. 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	254,730
Механизиран среден ремонт на жп път	км	305,60
Извършен ремонт на железен път за укрепване на „слаби“ места	кв.м./м	242 268
Подновени стрелки	бр.	118
Ремонт на мостови съоръжения	кв.м.	59 760
Ремонт на тунелни съоръжения	кв.м.	18 240
Модернизирани ТПС	бр.	10
Електрифицирани нови жп линии	км	82
Изградени оптични линии за периода	км	140
Модернизирани гарови централизации	бр.	20
Пресъоръжаване на прелези с Автоматизирани прелезни устройства	бр.	29
Закупена тежка механизация	х.лв	136 530
Закупена лека механизация	х.лв	1 020

Видно от заложените показатели и разпределението на задачите между отделните подразделения 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 - Прогнозни ОНР за периода 2021-2025 г. по сценарии на развитие.

Приложение № 3 - Прогнозни Баланси за периода 2021-2025 г. по сценарии на развитие.

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 - Прогноза за средствата от държавния бюджет 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 отделение „Електроразпределение“ за периода 2021-2025 г.

Приложение № 8 - Ремонтна програма на отделение „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
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
1	Разходи за Отбранително мобилизационна подготовка на ДП НКЖИ	310	350	350	400	400	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	1 250	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	Осигуряване на лични предпазни средства	270	280	280	280	290	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	3 880	4 180	4 190	

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 2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
а	1	2	3	4	5	6
А. Разходи						
1. Намаление на запасите от прод.и незав.произв.						
2. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:	94 881	96 013	105 247	108 090	112 130	115 555
а) суровини и материали	54 025	56 547	63 321	63 390	65 775	67 717
аа) разходи за материали	40 365	38 295	42 560	39 650	41 157	42 310
бб) гориво	4 320	4 826	5 005	7 190	7 456	7 695
вв) електроенергия	8 999	12 957	15 270	15 770	16 353	16 877
гг) топлоенергия	341	469	486	780	809	835
б) външни услуги	40 856	39 466	41 926	44 700	46 355	47 838
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	210 141	217 883	240 040	283 055	341 080	379 110
а) разходи за възнаграждения	163 906	170 225	186 100	211 615	256 990	288 810
б) разходи за осигуровки	46 235	47 658	53 940	71 440	84 090	90 300
4. Разходи за амортизация и обезценка	193 481	192 699	201 529	205 558	208 755	241 378
5. Други разходи	33 450	16 352	17 925	15 806	16 407	17 030
Общо разходи за оперативна дейност (1+2+3+4+5)	531 953	522 947	564 741	612 509	678 372	753 073
6. Разходи от обезценка на финансови активи, вкл. инвестиции, признати като текущи/краткосрочни активи	4	7		4		
7. Разходи за лихви и други финансови разходи	49	22		664		
Общо финансови разходи (6 + 7)	53	29	-	668	-	-
Общо разходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	532 006	522 976	564 741	613 177	678 372	753 073
8. Отсрочени данъци	(2 619)	(2 872)				
Всичко (Общо разходи + 8)	529 387	520 104	564 741	613 177	678 372	753 073
Б. Приходи						
1. Нетни приходи от продажби, в т.ч.:	116 013	122 221	118 223	121 574	115 502	117 233
а) услуги	116 013	122 221	118 223	121 532	115 458	117 188
аа) приходи от инфраструктурни такси за:	62 461	67 027	63 943	58 512	47 618	48 783
преминаване по железен път	47 917	50 097	46 500	46 272	30 175	30 783
използ.електрозахр.обор. за задвижваща ел.енергия.	14 544	16 930	17 443	12 240	17 443	18 000
бб) други услуги	14 575	15 301	15 300	17 343	20 840	21 405
вв) приходи от разпределениена тягова ел. енергия	38 977	39 893	38 980	45 677	47 000	47 000
б) продукция						
в) стоки				42	44	45
2. Увеличение на запасите от продукция и незавършено производство	72	13	13	190	197	205
3. Разходи за придобиване на активи по стопански начин	16 637	19 052	19 814	19 280	20 013	20 773
4. Други приходи, в т.ч.:	319 776	357 130	415 817	456 455	485 432	553 445
а) приходи от финансираня, в т.ч.:	303 486	338 088	396 625	433 750	461 865	528 982
аа) свързани с покриване на разходи	171 383	208 091	260 303	296 127	319 830	363 983
бб) свързани с текущи активи	488	126	500	220	1 486	1 486
вв) свързани с нетекущи активи	131 615	129 871	135 822	137 403	140 549	163 513
б) приходи от продажби на нетекущи активи	2 305	1 268	1 268	1 270	1 318	1 368
в) приходи от продажби на материални запаси	1 925	2 816	2 816	7 120	7 391	7 671
г) други приходи	12 060	14 958	15 108	14 315	14 858	15 424
Общо приходи от оперативна дейност (1+ 2+ 3+ 4)	452 498	498 416	553 867	597 499	621 144	691 656
5. Приходи от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия	762	1 700	1 622	1 803	1 803	1 803
Общо финансови приходи (5 + 6 + 7)	762	1 700	1 622	1 803	1 803	1 803
8. Загуба от обичайна дейност	78 746	22 860	9 252	13 875	55 425	59 614
Общо приходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	453 260	500 116	555 489	599 302	622 947	693 459
9. Дял от печалбата от инвестиции отчетени по метода на собствен капитал						
9. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)	78 746	22 860	9 252	13 875	55 425	59 614
10. Загуба (9 + ред 10 и 11 от раздел А)	76 127	19 988	9 252	13 875	55 425	59 614
Всичко (Общо приходи + 10)	529 387	520 104	564 741	613 177	678 372	753 073

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

(хил. лв.)

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ/ПРИХОДИТЕ	Базова 2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
а	1	2	3	4	5	6
А. Разходи						
1. Намаление на запасите от прод.и незав.произв.						
2. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:	94 881	96 013	105 247	106 835	129 801	146 665
а) суровини и материали	54 025	56 547	63 321	62 135	72 861	83 445
аа) разходи за материали	40 365	38 295	42 560	39 650	49 242	56 215
бб) гориво	4 320	4 826	5 005	5 935	6 239	7 090
вв) електроенергия	8 999	12 957	15 270	15 770	16 560	19 230
гг) топлоенергия	341	469	486	780	820	910
б) външни услуги	40 856	39 466	41 926	44 700	56 940	63 220
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	210 141	217 883	240 040	281 555	347 080	388 110
а) разходи за възнаграждения	163 906	170 225	186 100	210 615	261 990	295 810
б) разходи за осигуровки	46 235	47 658	53 940	70 940	85 090	92 300
4. Разходи за амортизация и обезценка	193 481	192 699	201 529	205 558	213 755	247 380
5. Други разходи	33 450	16 352	17 925	15 806	16 280	16 940
Общо разходи за оперативна дейност (1+2+3+4+5)	531 953	522 947	564 741	609 754	706 916	799 095
6. Разходи от обезценка на финансови активи, вкл. инвестиции, признати като текущи/краткосрочни активи	4	7		4		
7. Разходи за лихви и други финансови разходи	49	22		664		
Общо финансови разходи (6 + 7)	53	29	-	668	-	-
Общо разходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	532 006	522 976	564 741	610 422	706 916	799 095
8. Отсрочени данъци	(2 619)	(2 872)				
Всичко (Общо разходи + 8)	529 387	520 104	564 741	610 422	706 916	799 095
Б. Приходи						
1. Нетни приходи от продажби, в т.ч.:	116 013	122 221	118 223	121 657	117 516	134 733
а) услуги	116 013	122 221	118 223	121 615	117 472	134 688
аа) приходи от инфраструктурни такси за:	62 461	67 027	63 943	58 272	48 163	63 783
преминаване по железен път	47 917	50 097	46 500	46 272	30 175	45 783
използ.електрозахр.обор. за задвижваща ел.енергия.	14 544	16 930	17 443	12 000	17 988	18 000
бб) други услуги	14 575	15 301	15 300	17 343	20 840	22 405
вв) приходи от разпределениена тягова ел. енергия	38 977	39 893	38 980	46 000	48 469	48 500
б) продукция						
в) стоки				42	44	45
2. Увеличение на запасите от продукцията и незавършено производство	72	13	13	190	195	203
3. Разходи за придобиване на активи по стопански начин	16 637	19 052	19 814	19 280	19 665	20 066
4. Други приходи, в т.ч.:	319 776	357 130	415 817	457 907	564 617	639 934
а) приходи от финансиране, в т.ч.:	303 486	338 088	396 625	435 202	541 031	615 434
аа) свързани с покриване на разходи	171 383	208 091	260 303	297 579	395 654	446 403
бб) свързани с текущи активи	488	126	500	220	1 486	1 505
вв) свързани с нетекущи активи	131 615	129 871	135 822	137 403	143 891	167 526
б) приходи от продажби на нетекущи активи	2 305	1 268	1 268	1 270	1 320	1 370
в) приходи от продажби на материални запаси	1 925	2 816	2 816	7 120	7 396	7 680
г) други приходи	12 060	14 958	15 108	14 315	14 870	15 450
Общо приходи от оперативна дейност (1+ 2+ 3+ 4)	452 498	498 416	553 867	599 034	701 993	794 936
5. Приходи от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия	762	1 700	1 622	1 803	1 853	1 910
Общо финансови приходи (5 + 6 + 7)	762	1 700	1 622	1 803	1 853	1 910
8. Загуба от обичайна дейност	78 746	22 860	9 252	9 585	3 070	2 249
Общо приходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	453 260	500 116	555 489	600 837	703 846	796 846
9. Дял от печалбата от инвестиции отчетени по метода на собствен капитал						
9. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)	78 746	22 860	9 252	9 585	3 070	2 249
10. Загуба (9 + ред 10 и 11 от раздел А)	76 127	19 988	9 252	9 585	3 070	2 249
Всичко (Общо приходи + 10)	529 387	520 104	564 741	610 422	706 916	799 095

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

(хил. лв.)

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ/ПРИХОДИТЕ	Базова 2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
а	1	2	3	4	5	6
А. Разходи						
1. Намаление на запасите от прод.и незав.произв.						
2. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:	94 881	96 013	105 247	112 910	117 150	120 745
а) суровини и материали	54 025	56 547	63 321	67 210	69 750	71 825
аа) разходи за материали	40 365	38 295	42 560	40 670	42 220	43 405
бб) гориво	4 320	4 826	5 005	8 940	9 275	9 575
вв) електроенергия	8 999	12 957	15 270	16 770	17 390	17 950
гг) топлоенергия	341	469	486	830	865	895
б) външни услуги	40 856	39 466	41 926	45 700	47 400	48 920
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	210 141	217 883	240 040	283 055	350 080	389 110
а) разходи за възнаграждения	163 906	170 225	186 100	211 615	263 990	296 810
б) разходи за осигуровки	46 235	47 658	53 940	71 440	86 090	92 300
4. Разходи за амортизация и обезценка	193 481	192 699	201 529	203 558	213 755	247 380
5. Други разходи	33 450	16 352	17 925	20 807	22 795	23 660
Общо разходи за оперативна дейност (1+2+3+4+5)	531 953	522 947	564 741	620 330	703 780	780 895
6. Разходи от обезценка на финансови активи, вкл. инвестиции, признати като текущи/краткосрочни активи	4	7		4		
7. Разходи за лихви и други финансови разходи	49	22		664		
Общо финансови разходи (6 + 7)	53	29	-	668	-	-
Общо разходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	532 006	522 976	564 741	620 998	703 780	780 895
8. Отсрочени данъци	(2 619)	(2 872)				
Всичко (Общо разходи + 8)	529 387	520 104	564 741	620 998	703 780	780 895
Б. Приходи						
1. Нетни приходи от продажби, в т.ч.:	116 013	122 221	118 223	119 652	112 386	108 883
а) услуги	116 013	122 221	118 223	119 612	112 344	108 838
аа) приходи от инфраструктурни такси за:	62 461	67 027	63 943	58 272	47 073	42 783
преминаване по железен път	47 917	50 097	46 500	46 272	30 175	25 783
използ.електрозахр.обор. за задвижваща ел.енергия.	14 544	16 930	17 443	12 000	16 898	17 000
бб) други услуги	14 575	15 301	15 300	16 340	19 740	20 055
вв) приходи от разпределениена тягова ел. енергия	38 977	39 893	38 980	45 000	45 531	46 000
б) продукция						
в) стоки				40	42	45
2. Увеличение на запасите от продукцията и незавършено производство	72	13	13	190	197	205
3. Разходи за придобиване на активи по стопански начин	16 637	19 052	19 814	19 280	20 012	20 770
4. Други приходи, в т.ч.:	319 776	357 130	415 817	454 628	488 264	556 930
а) приходи от финансираня, в т.ч.:	303 486	338 088	396 625	432 423	465 209	532 999
аа) свързани с покриване на разходи	171 383	208 091	260 303	296 127	319 830	363 983
бб) свързани с текущи активи	488	126	500	220	1 486	1 486
вв) свързани с нетекущи активи	131 615	129 871	135 822	136 076	143 893	167 530
б) приходи от продажби на нетекущи активи	2 305	1 268	1 268	1 270	1 320	1 370
в) приходи от продажби на материални запаси	1 925	2 816	2 816	7 120	7 395	7 676
г) други приходи	12 060	14 958	15 108	13 815	14 340	14 885
Общо приходи от оперативна дейност (1+ 2+ 3+ 4)	452 498	498 416	553 867	593 750	620 859	686 788
5. Приходи от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия	762	1 700	1 622	1 803	1 855	1 912
Общо финансови приходи (5 + 6 + 7)	762	1 700	1 622	1 803	1 855	1 912
8. Загуба от обичайна дейност	78 746	22 860	9 252	25 445	81 066	92 195
Общо приходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	453 260	500 116	555 489	595 553	622 714	688 700
9. Дял от печалбата от инвестиции отчетени по метода на собствен капитал						
9. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)	78 746	22 860	9 252	25 445	81 066	92 195
10. Загуба (9 + ред 10 и 11 от раздел А)	76 127	19 988	9 252	25 445	81 066	92 195
Всичко (Общо приходи + 10)	529 387	520 104	564 741	620 998	703 780	780 895

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

(хил. лв.)

РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ		Базова 2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
а			1	2	3	4	6
A.	ЗАПИСАН, НО НЕВНЕСЕН КАПИТАЛ						
Б.	НЕТЕКУЩИ (ДЪЛГОТРАЙНИ) АКТИВИ						
I.	ДЪЛГОТРАЙНИ МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ						
1	Земи (терени)	319 646	320 440	356 216	326 170	327 254	328 489
2	Сгради и конструкции	104 447	99 007	99 828	117 400	126 371	144 529
3	Машини, производствено оборудване и апаратура	222 353	200 048	210 023	165 765	183 956	266 713
4	Съоръжения	2 729 359	2 593 505	2 372 753	2 607 075	2 582 408	2 861 858
5	Транспортни средства	12 464	15 831	20 108	14 933	20 078	26 369
6	Други	5 370	4 207	3 296	12 364	10 952	5 492
7	Дълготрайни материални активи в процес на изграждане	504 563	742 167	1 253 288	1 501 295	1 708 298	1 917 663
8	Предоставени аванси за изграждане на активи	252 746	287 662	357 756	250 388	341 660	383 532
	ОБЩО ЗА ГРУПА I	4 150 948	4 262 867	4 673 268	4 995 390	5 300 977	5 934 645
II.	НЕМАТЕРИАЛНИ АКТИВИ						
1	Права върху собственост						
2	Програмни продукти	1 495	1 053	1 580	2 053	2 464	2 489
3	Други нематериални активи	12	340	15	15	15	15
	ОБЩО ЗА ГРУПА II	1 507	1 393	1 595	2 068	2 479	2 504
III.	ДЪЛГОСРОЧНИ ФИНАНСОВИ АКТИВИ						
1	Акции и дялове предприятия от група	5	5	5	5	5	5
2	Акции и дялове в асоциирани и смесени предприятия	2 883	2 883	2 883	2 883	2 883	2 883
	ОБЩО ЗА ГРУПА III	2 888	2 888	2 888	2 888	2 888	2 888
	ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б / I+II+III/	4 155 343	4 267 148	4 677 751	5 000 346	5 306 344	5 940 037
В.	ТЕКУЩИ (КРАТКОТРАЙНИ) АКТИВИ						
I.	МАТЕРИАЛНИ ЗАПАСИ						
1	Суровини и материали	55 279	62 859	62 859	64 859	68 370	69 053
2	Материали в ликвидация	8 133	7 870	7 634	7 405	7 673	7 750
3	Продукция	237	246	300	423	311	314
4	Стоки				10	10	10
	ОБЩО ЗА ГРУПА I	63 649	70 975	70 793	72 697	76 364	77 127
II.	ВЗЕМАНЯ						
1	Вземания от дъщерни и асоциирани предприятия	1					
2	Вземания от клиенти	94 812	93 249	91 384	86 665	85 776	84 896
3	Вземания от доставчици	255	679	679	1 480	1 480	1 480
4	Съдебни и присъдени вземания	4 117	3 898	3 898	4 398	4 325	4 368
5	Данъци за възстановяване	11 131	9 968	9 968	11 438	8 968	8 468
6	Други текущи вземания	3 133	4 147	4 354	4 572	4 113	4 154
	ОБЩО ЗА ГРУПА II	113 449	111 941	110 283	108 553	104 662	103 366
III.	ПАРИЧНИ СРЕДСТВА						
1	Парични средства в брой	34	14	50	29	29	29
2	Парични средства в банкови сметки	46 356	111 273	150 000	255 748	250 000	250 000
3	Парични еквиваленти	3	7	50	1	1	1
	ОБЩО ЗА ГРУПА III	46 393	111 294	150 100	255 778	250 030	250 030
	ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В / I+II+III/	223 491	294 210	331 176	437 028	431 056	430 523
Г.	РАЗХОДИ ЗА БЪДЕЩИ ПЕРИОДИ	1 171	1 878	500	226	1 500	1 500
	СУМА НА АКТИВА (А+Б+В+Г)	4 380 005	4 563 236	5 009 427	5 437 600	5 738 900	6 372 060
A.	СОБСТВЕН КАПИТАЛ						
I.	ЗАПИСАН КАПИТАЛ	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
II.	РЕЗЕРВ ОТ ПОСЛЕДВАЩИ ОЦЕНКИ	1 427 840	1 424 018	1 422 018	1 374 042	1 345 205	1 316 972
III.	ДРУГИ РЕЗЕРВИ	382 763	382 875	383 075	392 470	392 470	392 470
IV.	НАТРУПАНА ПЕЧАЛБА (ЗАГУБА) ОТ МИНАЛИ ГОДИНИ	1 810 603	1 806 893	1 805 093	1 766 512	1 737 675	1 709 442
1	Неразпределена печалба	236 613	239 233	239 233	286 876	286 876	286 876
2	Непокрита загуба	-795 679	-874 425	-655 180	-880 509	-894 384	-949 809
	ОБЩО ЗА ГРУПА IV	-559 066	-635 192	-415 947	-593 633	-607 508	-662 933
V.	ТЕКУЩА ПЕЧАЛБА (ЗАГУБА)	(76 127)	(19 988)	(9 252)	(13 875)	(55 425)	(59 614)
	ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ А	1 275 410	1 251 713	1 479 894	1 259 004	1 174 742	1 086 895
Б.	ПРОВИЗИИ И СХОДНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ						
1	Провизии за пенсии и други подобни задължения	24 912	28 212	30 712	38 736	44 159	50 342
2	Провизии за отсрочени данъци	96 391	96 391	93 891	80 997	76 948	73 100
	ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б	121 303	124 603	124 603	119 733	121 107	123 442
В.	ЗАДЪЛЖЕНИЯ						
1	Задължения към финансови предприятия		3 454		2 171	1 529	887
2	Задължения към асоциирани и свързани предприятия	14			36	36	36
3	Задължения към доставчици	12 959	14 440	13 440	17 088	11 395	10 395
4	Получени аванси						
5	Задължения към персонала	10 192	11 404	12 316	19 304	23 937	29 682
7	Осигурителни задължения	279	1 314	1 419	1 120	1 199	1 283
8	Данъчни задължения	1 221	359	366	374	381	389
9	Други текущи задължения	31 486	14 873	13 873	35 037	11 873	10 873
	ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В	56 151	45 844	41 414	75 130	50 350	53 545
Г.	ФИНАНСИРАНИЯ И ПРИХОДИ ЗА БЪДЕЩИ ПЕРИОДИ						
1	Финансирания	2 926 135	3 140 029	3 362 766	3 981 933	4 390 901	5 106 378
2	Приходи за бъдещи периоди	1 006	1 047	750	1 800	1 800	1 800
	ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Г	2 927 141	3 141 076	3 363 516	3 983 733	4 392 701	5 108 178
	СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В+Г)	4 380 005	4 563 236	5 009 427	5 437 600	5 738 900	6 372 060

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

(ХИЛ. ЛВ.)

РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ		Базова 2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
а			1	2	3	4	6
A.	ЗАПИСАН, НО НЕВНЕСЕН КАПИТАЛ						
B.	НЕТЕКУЩИ (ДЪЛГОТРАЙНИ) АКТИВИ						
I.	ДЪЛГОТРАЙНИ МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ						
1	Земни (терени)	319 646	320 440	356 216	326 170	327 254	328 489
2	Сгради и конструкции	104 447	99 007	99 828	117 400	126 371	144 529
3	Машини, производствено оборудване и апаратура	222 353	200 048	210 023	165 765	183 956	266 713
4	Съоръжения	2 729 359	2 593 505	2 372 753	2 607 075	2 582 408	2 861 858
5	Транспортни средства	12 464	15 831	20 108	14 933	20 078	26 369
6	Други	5 370	4 207	3 296	12 364	10 953	5 492
7	Дълготрайни материални активи в процес на изграждане	504 563	742 167	1 253 288	1 501 295	1 649 263	1 878 672
8	Предоставени аванси за изграждане на активи	252 746	287 662	357 756	250 388	329 853	375 734
	ОБЩО ЗА ГРУПА I	4 150 948	4 262 867	4 673 268	4 995 390	5 230 136	5 887 856
II.	НЕМАТЕРИАЛНИ АКТИВИ						
1	Права върху собственост						
2	Програмни продукти	1 495	1 053	1 580	2 053	2 464	2 489
3	Други нематериални активи	12	340	15	15	15	15
	ОБЩО ЗА ГРУПА II	1 507	1 393	1 595	2 068	2 479	2 504
III.	ДЪЛГОСРОЧНИ ФИНАНСОВИ АКТИВИ						
1	Акции и дялове в предприятия от група	5	5	5	5	5	5
2	Акции и дялове в асоциирани и смесени предприятия	2 883	2 883	2 883	2 883	2 883	2 883
	ОБЩО ЗА ГРУПА III	2 888	2 888	2 888	2 888	2 888	2 888
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б / I-II+III/		4 155 343	4 267 148	4 677 751	5 000 346	5 235 503	5 893 248
B.	ТЕКУЩИ (КРАТКОТРАЙНИ) АКТИВИ						
I.	МАТЕРИАЛНИ ЗАПАСИ						
1	Суровини и материали	55 279	62 859	62 859	64 859	68 369	69 053
2	Материали в ликвидация	8 133	7 870	7 634	7 405	7 673	7 750
3	Продукция	237	246	300	423	311	314
4	Стоки				10	10	10
	ОБЩО ЗА ГРУПА I	63 649	70 975	70 793	72 697	76 363	77 127
II.	ВЗЕМАНИЯ						
1	Вземания от дъщерни и асоциирани предприятия	1					
2	Вземания от клиенти	94 812	93 249	91 384	86 666	85 777	84 896
3	Вземания от доставчици	255	679	679	1 479	1 479	1 479
4	Съдебни и присъдени вземания	4 117	3 898	3 898	4 398	4 325	4 368
5	Данъци за възстановяване	11 131	9 968	9 968	11 438	8 968	8 468
6	Други текущи вземания	3 133	4 147	4 354	4 572	4 113	4 154
	ОБЩО ЗА ГРУПА II	113 449	111 941	110 283	108 553	104 662	103 365
III.	ПАРИЧНИ СРЕДСТВА						
1	Парични средства в брой	34	14	50	29	29	29
2	Парични средства в банкови сметки	46 356	111 273	150 000	255 748	250 000	250 000
3	Парични еквиваленти	3	7	50	1	1	1
	ОБЩО ЗА ГРУПА III	46 393	111 294	150 100	255 778	250 030	250 030
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В / I-II+III/		223 491	294 210	331 176	437 028	431 055	430 522
Г.	РАЗХОДИ ЗА БЪДЕЩИ ПЕРИОДИ	1 171	1 878	500	226	1 500	1 500
СУМА НА АКТИВА (A+B+V+Г)		4 380 005	4 563 236	5 009 427	5 437 600	5 668 058	6 325 270
A.	СОБСТВЕН КАПИТАЛ						
I.	ЗАПИСАН КАПИТАЛ	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
II.	РЕЗЕРВ ОТ ПОСЛЕДВАЩИ ОЦЕНКИ	1 427 840	1 424 018	1 422 018	1 374 042	1 345 205	1 316 972
III.	ДРУГИ РЕЗЕРВИ	382 763	382 875	383 075	392 470	392 470	392 470
IV.	НАТРУПАНА ПЕЧАЛБА (ЗАГУБА) ОТ МИНАЛИ ГОДИНИ	1 810 603	1 806 893	1 805 093	1 766 512	1 737 675	1 709 442
1	Неразпределена печалба	236 613	239 233	239 233	286 876	286 876	286 876
2	Непокрита загуба	-795 679	-874 425	-655 180	-880 509	-890 094	-893 164
	ОБЩО ЗА ГРУПА IV	-559 066	-635 192	-415 947	-593 633	-603 218	-606 288
V.	ТЕКУЩА ПЕЧАЛБА (ЗАГУБА)	(76 127)	(19 988)	(9 252)	(9 585)	(3 070)	(2 249)
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ А		1 275 410	1 251 713	1 479 894	1 263 294	1 231 387	1 200 905
B.	ПРОВИЗИИ И СХОДНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ						
1	Провизии за пенсии и други подобни задължения	24 912	28 212	30 712	38 736	44 159	50 342
2	Провизии за отсрочени данъци	96 391	96 391	93 891	80 997	76 947	73 100
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б		121 303	124 603	124 603	119 733	121 106	123 442
B.	ЗАДЪЛЖЕНИЯ						
1	Задължения към финансови предприятия		3 454		2 171	1 529	887
2	Задължения към асоциирани и свързани предприятия	14			36	36	36
3	Задължения към доставчици	12 959	14 440	13 440	17 088	11 395	10 395
4	Получени аванси						
5	Задължения към персонала	10 192	11 404	12 316	19 304	23 937	29 682
7	Осигурителни задължения	279	1 314	1 419	1 120	1 199	1 283
8	Данъчни задължения	1 221	359	366	374	381	389
9	Други текущи задължения	31 486	14 873	13 873	35 036	11 873	10 873
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В		56 151	45 844	41 414	75 129	50 350	53 545
Г.	ФИНАНСИРАНИЯ И ПРИХОДИ ЗА БЪДЕЩИ ПЕРИОДИ						
1	Финансирания	2 926 135	3 140 029	3 362 766	3 977 644	4 263 415	4 945 578
2	Приходи за бъдещи периоди	1 006	1 047	750	1 800	1 800	1 800
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Г		2 927 141	3 141 076	3 363 516	3 979 444	4 265 215	4 947 378
СУМА НА ПАСИВА (A+B+V+Г)		4 380 005	4 563 236	5 009 427	5 437 600	5 668 058	6 325 270

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

(ХИЛ. ЛВ.)

РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ		Базова 2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
а			1	2	3	4	6
A.	ЗАПИСАН, НО НЕВНЕСЕН КАПИТАЛ						
B.	НЕТЕКУЩИ (ДЪЛГОТРАЙНИ) АКТИВИ						
I.	ДЪЛГОТРАЙНИ МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ						
1	Земни (терени)	319 646	320 440	356 216	326 170	327 254	328 489
2	Сгради и конструкции	104 447	99 007	99 828	117 400	126 371	144 529
3	Машини, производствено оборудване и апаратура	222 353	200 048	210 023	165 765	183 956	266 713
4	Съоръжения	2 729 359	2 593 505	2 372 753	2 607 075	2 582 408	2 861 858
5	Транспортни средства	12 464	15 831	20 108	14 933	20 078	26 369
6	Други	5 370	4 207	3 296	12 364	10 953	5 492
7	Дълготрайни материални активи в процес на изграждане	504 563	742 167	1 253 288	1 501 295	1 585 818	1 795 279
8	Предоставени аванси за изграждане на активи	252 746	287 662	357 756	250 388	317 164	359 056
	ОБЩО ЗА ГРУПА I	4 150 948	4 262 867	4 673 268	4 995 390	5 154 002	5 787 785
II.	НЕМАТЕРИАЛНИ АКТИВИ						
1	Права върху собственост						
2	Програмни продукти	1 495	1 053	1 580	2 053	2 464	2 489
3	Други нематериални активи	12	340	15	15	15	15
	ОБЩО ЗА ГРУПА II	1 507	1 393	1 595	2 068	2 479	2 504
III.	ДЪЛГОСРОЧНИ ФИНАНСОВИ АКТИВИ						
1	Акции и дялове в предприятия от група	5	5	5	5	5	5
2	Акции и дялове в асоциирани и смесени предприятия	2 883	2 883	2 883	2 883	2 883	2 883
	ОБЩО ЗА ГРУПА III	2 888	2 888	2 888	2 888	2 888	2 888
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б / I-II+III/		4 155 343	4 267 148	4 677 751	5 000 346	5 159 369	5 793 177
B.	ТЕКУЩИ (КРАТКОТРАЙНИ) АКТИВИ						
I.	МАТЕРИАЛНИ ЗАПАСИ						
1	Суровини и материали	55 279	62 859	62 859	64 859	68 369	69 053
2	Материали в ликвидация	8 133	7 870	7 634	7 405	7 673	7 750
3	Продукция	237	246	300	423	311	314
4	Стоки				10	10	10
	ОБЩО ЗА ГРУПА I	63 649	70 975	70 793	72 697	76 363	77 127
II.	ВЗЕМАНИЯ						
1	Вземания от дъщерни и асоциирани предприятия	1					
2	Вземания от клиенти	94 812	93 249	91 384	86 666	85 777	84 896
3	Вземания от доставчици	255	679	679	1 479	1 479	1 479
4	Съдебни и присъдени вземания	4 117	3 898	3 898	4 398	4 325	4 368
5	Данъци за възстановяване	11 131	9 968	9 968	11 438	8 968	8 468
6	Други текущи вземания	3 133	4 147	4 354	4 572	4 113	4 154
	ОБЩО ЗА ГРУПА II	113 449	111 941	110 283	108 553	104 662	103 365
III.	ПАРИЧНИ СРЕДСТВА						
1	Парични средства в брой	34	14	50	29	29	29
2	Парични средства в банкови сметки	46 356	111 273	150 000	255 748	250 000	250 000
3	Парични еквиваленти	3	7	50	1	1	1
	ОБЩО ЗА ГРУПА III	46 393	111 294	150 100	255 778	250 030	250 030
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В / I-II+III/		223 491	294 210	331 176	437 028	431 055	430 522
Г.	РАЗХОДИ ЗА БЪДЕЩИ ПЕРИОДИ	1 171	1 878	500	226	1 500	1 500
СУМА НА АКТИВА (A+B+V+Г)		4 380 005	4 563 236	5 009 427	5 437 600	5 591 924	6 225 199
A.	СОБСТВЕН КАПИТАЛ						
I.	ЗАПИСАН КАПИТАЛ	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
II.	РЕЗЕРВ ОТ ПОСЛЕДВАЩИ ОЦЕНКИ	1 427 840	1 424 018	1 422 018	1 374 042	1 345 205	1 316 972
III.	ДРУГИ РЕЗЕРВИ	382 763	382 875	383 075	392 470	392 470	392 470
IV.	НАТРУПАНА ПЕЧАЛБА (ЗАГУБА) ОТ МИНАЛИ ГОДИНИ	1 810 603	1 806 893	1 805 093	1 766 512	1 737 675	1 709 442
1	Неразпределена печалба	236 613	239 233	239 233	286 876	286 876	286 876
2	Непокрита загуба	-795 679	-874 425	-655 180	-880 509	-905 954	-987 019
	ОБЩО ЗА ГРУПА IV	-559 066	-635 192	-415 947	-593 633	-619 078	-700 143
V.	ТЕКУЩА ПЕЧАЛБА (ЗАГУБА)	(76 127)	(19 988)	(9 252)	(25 445)	(81 066)	(92 195)
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ А		1 275 410	1 251 713	1 479 894	1 247 434	1 137 531	1 017 104
B.	ПРОВИЗИИ И СХОДНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ						
1	Провизии за пенсии и други подобни задължения	24 912	28 212	30 712	38 736	44 159	50 342
2	Провизии за отсрочени данъци	96 391	96 391	93 891	80 997	76 947	73 100
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б		121 303	124 603	124 603	119 733	121 106	123 442
B.	ЗАДЪЛЖЕНИЯ						
1	Задължения към финансови предприятия		3 454		2 171	1 529	887
2	Задължения към асоциирани и свързани предприятия	14			36	36	36
3	Задължения към доставчици	12 959	14 440	13 440	17 088	11 395	10 395
4	Получени аванси						
5	Задължения към персонала	10 192	11 404	12 316	19 304	23 937	29 682
7	Осигурителни задължения	279	1 314	1 419	1 120	1 199	1 283
8	Данъчни задължения	1 221	359	366	374	381	389
9	Други текущи задължения	31 486	14 873	13 873	35 036	11 873	10 873
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В		56 151	45 844	41 414	75 129	50 350	53 545
Г.	ФИНАНСИРАНИЯ И ПРИХОДИ ЗА БЪДЕЩИ ПЕРИОДИ						
1	Финансирания	2 926 135	3 140 029	3 362 766	3 993 504	4 281 137	5 029 308
2	Приходи за бъдещи периоди	1 006	1 047	750	1 800	1 800	1 800
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Г		2 927 141	3 141 076	3 363 516	3 995 304	4 282 937	5 031 108
СУМА НА ПАСИВА (A+B+V+Г)		4 380 005	4 563 236	5 009 427	5 437 600	5 591 924	6 225 199

Прогноза за необходимите средства за проекти, финансирани със средства от ЕСИФ 2014-2020

(млн.лв.)

No по ред	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	2021 г.							
		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 линия 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-сръбска граница, жп 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 ОПТТИ	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 - Волуяк	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	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	2022 г.						
		Средства по проекти за изпълнение през 2022 г. без ДДС	В т.ч. по източници на финансиране					ДДС
			ДБ/ Капиталов трансфер	КФ/МСЕ	ЕФРР	нац. съфин./ ДБ	РМС	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
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
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	9,700			8,245	1,455		1,940

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<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	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 - Волуяк	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	207,585	0,000	14,108	133,801	71,099
Предстоящи проекти, съфинансирани по програма "Транспортна свързаност" 2021-2027								
1	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волуяк-Драгоман - фаза 2	1,057	1,268					

1	2	3	4	5	6	7	8	9
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
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	36,064	0,000	0,636	0,000	7,340
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИТЕ		997,694	8,083	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

Прогноза за необходимите средства за проекти, финансирани със средства от ЕСИФ 2014-2020, ЕФСУ 2021-2027 и други източници на финансиране

(млн.лв.)

No по ред	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	2023 г.											
		Стойност/ Индикативна стойност без ДДС	Стойност/ Индикативна стойност с ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2023 г. без ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2023 г. с ДДС	в т.ч. по източници на финансиране							ДДС
						ДБ/ Капиталов трансфер	ДБ/ Субсиди я	Собств ени средств а	КФ/МСЕ/ НПВУ	ЕФРР	нап. съфин./ ДБ	РМС	
1	2	3	4	5		6	6	6	6	1	2	3	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>													
	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец фаза 1	402,304	482,765	149,274	179,129				126,883		22,391		29,855
	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас – Фаза 2	424,392	509,271	194,026	232,831				164,922		29,104		38,805
	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	13,255	15,906	1,623	1,948				1,380		0,243		0,325
	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: железопътен участък Волюяк-Драгоман	156,777	188,133	98,795	118,554				83,976		14,819		19,759
	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	19,996	23,995	2,766	3,319				0,851		1,915		0,553
	„Рехабилитация на железопътен коловоз от стрелка № 103 (Пристанище Бургас) до стрелка № 20 (гара Владимир Павлов)” по проект „От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас. Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“	5,967	7,161	5,843	7,012				4,967		0,876		1,169
<i>Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"</i>													
	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	6,256	7,507	0,700	0,840					0,595	0,105		0,140
	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	5,314	6,376	0,022	0,026					0,019	0,003		0,004
	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	16,519	19,823	10,962	13,154					9,318	1,644		2,192
<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	6,012	7,197	4,894	5,873					4,160	0,734		0,979
<i>Ос 5 "Техническа помощ"</i>													
1	Подкрепа за служителите на Дирекция СРИП на НКЖИ, при управлението и изпълнението на железопътните проекти, финансирани от ОПГТИ 2014-2020	1,675	1,684	1,340	1,340					1,139	0,201		
2	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани по ОПГТИ	0,260	0,301	0,011	0,012					0,009	0,002		0,001
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПГТИ		1 058,728	1 270,119	470,256	564,038	0,000	0,000	0,000	382,979	15,240	72,037	0,000	93,782
Проекти, съфинансирани по "Механизма за свързване на Европа" 2014-2020													
1	Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волюяк	286,146	343,375	27,315	32,778				27,315				5,463
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	132,966	159,559	2,986	3,583				2,986				0,597
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	443,448	532,138	37,948	45,538							37,948	7,590

1	2	3	4	5		6	6	6	6	1	2	3	10
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	243,882	292,658	35,745	42,894				35,745				7,149
5	Техническа помощ за проект "Удвояване на участъци от жп линия Пловдив-Свиленград-граница с Република Турция"	20,530	24,636	1,759	2,111				1,495		0,264		0,352
6	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп линията Видин - София железопътен участък Мездра - Медковец"	11,291	13,549	2,997	3,596				2,547		0,450		0,599
7	Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	4,009	4,811	1,802	2,162				1,505		0,297		0,360
8	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия"	5,542	6,651	0,975	1,170				0,406		0,569		0,195
9	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“	28,049	33,659	0,387	0,464				0,387				0,077
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2014-2020		1 175,864	1 411,036	111,914	134,297	0,000	0,000	0,000	72,386	0,000	1,580	37,948	22,383
Проекти, съфинансирани по "Механизма за свързване на Европа" 2021-2027													
1	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир	516,740	620,088	0,012	0,014				0,010		0,002		0,002
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2021-2027		516,740	620,088	0,012	0,014	0,000	0,000	0,000	0,010	0,000	0,002	0,000	0,002
ПРОЕКТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ПО "НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ"													
2	Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан	205,860	244,974	18,149	21,779				18,149				3,630
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО НПВУ 2021-2027		205,860	244,974	18,149	21,779	0,000	0,000	0,000	18,149	0,000	0,000	0,000	3,630
ПРОЕКТИ С НЕОСИГУРЕНО ФИНАНСИРАНЕ													
1	Консултантска дейност и извършване на оценка на съответствието с основните изисквания към строежите на техническите проекти в участък от железопътната линия София – Перник – Радомир и железопътен възел София в участъците: „гара Подуяне – гара Биримирци“, „гара Биримирци – гара Подуяне разпределителна“, „гара София – гара Елин Пелин“ и „гара Казичене – гара Равно поле – гара Столник“, включително ново приемно здание на нова жп гара Обеля и ново приемно здание на съществуваща жп гара Волюяк	0,067	0,080	0,007	0,008	0,007							0,001
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ С НЕОСИГУРЕНО ФИНАНСИРАНЕ		0,067	0,080	0,007	0,008	0,007	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001

Прогноза за необходимите средства за проекти, финансирани със средства от ЕСИФ 2014-2020, ЕФСУ 2021-2027 и други източници на финансиране

(млн.лв.)

№ по ред	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	2024 г.					ДДС
		Средства по проекти за изпълнение през 2024 г. без ДДС	в т.ч. по източници на финансиране				
			КФ/МСЕ/НПВУ	ЕФРР	нац. съфин./ДБ	РМС	
1	2	3	4	5	6	7	8
ПРОЕКТИ СЪФИНАНСИРАНИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА (МСЕ) НА ЕК							
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волюяк	22,628	22,628				4,526
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	3,700	3,700				0,740
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	3,184				3,184	0,637
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	30,000	30,000				6,000
5	Техническа помощ за проект Удвояване на участъци по жп линия Пловдив-Свиленград- Граница с Република Турция	10,858	9,229		1,629		2,171
6	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп участък Мездра-Медковец"	0,781	0,664		0,117		0,156
7	Достъп от Коридор ОЕМ до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	0,000					0,000
8	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия	1,373	1,167		0,206		0,275
9	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски	6,376	5,420		0,956		1,275
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		78,900	72,808	0,000	2,908	3,184	15,780
ПРОЕКТИ, СЪФИНАНСИРАНИ ПО ПРОГРАМА "ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ" 2021-2027							
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин – Костенец - фаза 2	266,558	226,575		39,983		53,312
2	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас – Фаза 2 - Етап 2	221,791	188,522		33,269		44,358
3	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2	127,720	108,562		19,158		25,544

1	2	3	4	5	6	7	8
4	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 - Фаза 2	15,812	13,440		2,372		3,162
5	Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица - Фаза 2	2,330		1,980	0,350		0,466
6	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	8,846	7,519		1,327		1,769
7	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	1,239		1,053	0,186		0,248
8	Разширяване функционалния обхват на Географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ	2,016		1,714	0,302		0,403
9	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък Перник-Радомир	0,000					0,000
10	Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия София-Перник-Радомир	0,000					0,000
11	Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра	6,010	5,109		0,901		1,202
12	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ София	0,500		0,425	0,075		0,100
13	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ Горна Оряховица	0,200		0,170	0,030		0,040
14	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ Видин	0,350		0,298	0,052		0,070
15	Техническа помощ за Достъп от Коридор ОИС до летище Пловдив. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Пловдив	0,655		0,557	0,098		0,131
16	Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония	6,500	5,525		0,975		1,300
17	Изграждане на системи за трансгранична комуникация на гранични гари	0,200	0,170		0,030		0,040
18	Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел	46,200	39,270		6,930		9,240
19	Развитие на жп възел Пловдив, Фаза 2	19,500	16,575		2,93		3,900
20	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп участък Михайлово – Димитровград“	0,609		0,52	0,09		0,122
21	Техническа помощ за подготовка на железопътни проекти за програмен период 2021-2027	0,287		0,24	0,04		0,057
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ПТС		727,323	611,267	6,959	109,097	0,000	145,465
ПРОЕКТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ПО "МЕХАНИЗЪМ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА" 2021-2027							
1	Модернизация на железопътната линия Видин- София: жп участък Медковец - Срацимир"	60,717	51,609		9,108		12,143
2	Модернизация на железопътната линия Видин – София: железопътен участък Видин – Срацимир“,	63,174	53,698		9,476		12,635
3	Замяна на прелезни устройства с АПУ на ключови прелези с концентрация на инциденти МСЕ	3,000	2,55		0,45		0,600
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2021-2027		126,891	107,857	0,000	19,034	0,000	25,378
ПРОЕКТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ПО "НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ"							
1	Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране за България - Русе						

1	2	3	4	5	6	7	8
2	Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан	18,149	18,149				3,630
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО НПВУ 2021-2027		18,149	18,149	0,000	0,000	0,000	3,630
ПРОЕКТИ С НЕОСИГУРЕНО ФИНАНСИРАНЕ							
1	Изготвяне на предпроектни проучвания с предложение за варианти, анализ „Разходи-ползи“, трафик прогнози и капацитет за изграждане на жп линия между Р.България и Република Турция, осигурявайки втори граничен преход между тях	0,407			0,407		0,081
2	„Изготвяне на предпроектно проучване за изграждане на високоскоростна железопътна линия от Мездра до Варна с връзка към Русе“	2,117			2,117		0,423
3	Предпроектни проучвания за изграждане на жп линия в участъка София-Волуяк-Храбърско - Батановци	0,133			0,133		0,027
4	Предпроектни проучвания за изграждане на жп линия в участъка Разделна-Кардам	0,287			0,287		0,057
5	Техническа помощ за модернизация на железопътния участък Радомир - Кулата	6,163			6,163		1,233
6	Изготвяне на предпроектни проучвания с предложение за варианти, анализ „Разходи – ползи“, трафик прогнози и капацитет за изграждане на връзка към втори нов граничен комбиниран (пътен и жп) мост на р. Дунав при Русе	0,005			0,005		0,001
7	Внедряване на Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение	14,299			14,299		2,860
8	"Разширяване функционалния обхват на Географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ"	4,072			4,072		0,814
9	Проектиране и внедряване на платформа за централизирано синхронизиране, интегриране и анализ на данни на внедрените системи в ДП НКЖИ	0,430			0,430		0,086
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ С НЕОСИГУРЕНО ФИНАНСИРАНЕ		27,913	0,000	0,000	27,913	0,000	5,583

Прогноза за необходимите средства за проекти, финансирани със средства от ЕСИФ 2014-2020, ЕФСУ 2021-2027 и други източници на финансиране

(млн.лв.)

№ по ред	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	2025 г.					ДДС
		Средства по проекти за изпълнение през 2025 г. без ДДС	в т.ч. по източници на финансиране				
			КФ/МСЕ/НПВУ	ЕФРР	нац. съфин./ДБ	РМС	
1	2	3	4	5	6	7	8
	ПРОЕКТИ СЪФИНАНСИРАНИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА (МСЕ) НА ЕК						
	Развитие на железопътен възел София: София - Волюяк	40,600	40,600				0,812
	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участък София - Елин Пелин	24,657	24,657				0,493
	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участъка Костенец - Септември	0,000					0,000
	Развитие на железопътен възел Пловдив	40,983	40,983				0,820
	Техническа помощ за проект: Удвояване на участъци по жп линия Пловдив-Свиленград-Турска граница	4,106	3,490		0,616		0,082
	Техническа помощ за подготовка на проект: Модернизация на жп линията Видин - София: железопътен участък - Мездра - Медковец	2,259	1,920		0,339		0,045
	Достъп от Коридор OEM до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	0,802	0,682		0,120		0,016
	Техническа помощ за подготовка на проект: „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия	1,108	0,942		0,166		0,022
	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски	5,609	4,768		0,841		0,112
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ	120,124	118,042	0,000	2,082	0,000	2,402
	ПРОЕКТИ, СЪФИНАНСИРАНИ ПО ПРОГРАМА "ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ" 2021-2027						
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин – Костенец - фаза 2	224,124	190,506		33,618		4,482
2	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас – Фаза 2 - Етап 2	85,139	72,369		12,770		1,703
3	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2	86,477	73,506		12,971		1,730
4	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 - Фаза 2	0,787	0,669		0,118		0,016
5	Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица - Фаза 2	10,591		9,002	1,589		0,212
6	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония" фаза 2	0,000					
7	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	3,469		2,949	0,520		0,069
8	Изграждане на системи за трансгранична комуникация на гранични гари	0,200		0,17	0,03		0,004

1	2	3	4	5	6	7	8
10	Разширяване функционалния обхват на Географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ	6,000		5,100	0,900		0,120
11	Техническа помощ за подготовка на жп участъка Мездра - Столник	6,000		5,10	0,90		0,120
12	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък Перник-Радомир	47,030	39,976		7,054		0,941
13	Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония	22,250	18,913		3,338		0,445
14	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък София-Перник	0,000					0,000
15	Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия София-Перник-Радомир	10,499		8,924	1,575		0,210
17	Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра	30,379	25,822		4,557		0,608
18	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линията Русе-Стара Загора"	0,230		0,196	0,034		0,005
19	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп участък Михайлово – Димитровград“	1,809		1,538	0,271		0,036
20	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ София	2,499		2,124	0,375		0,050
21	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ Горна Оряховица	1,000		0,850	0,150		0,020
22	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ Видин	1,800		1,530	0,270		0,036
23	Техническа помощ за Достъп от Коридор ОИС до летище Пловдив. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Пловдив	2,294		1,950	0,344		0,046
24	Техническа помощ за подготовка на железопътни проекти за програмен период 2021-2027	2,585		2,196	0,389		0,052
26	Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел	92,400	78,540		13,860		1,848
27	Изграждане на ERTMS по жп линия Радомир-Кулата	25,257		21,468	3,789		0,505
28	Развитие на жп възел Горна Оряховица, Русе и Варна	0,000					0,000
29	Изграждане на жп връзка с летище Бургас	10,320	8,772		1,548		0,206
30	Изграждане на жп връзка с летище Пловдив	0,000					0,000
31	Развитие на жп възел Пловдив, Фаза 2	29,250	24,862		4,388		0,585
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ПТС	702,389	533,935	63,097	105,358	0,000	14,048
	ПРОЕКТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ПО "МЕХАНИЗЪМ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА" 2021-2027						
1	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир	91,075	77,414		13,661		18,215
2	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Видин - Срацимир	150,000	127,500		22,500		30
3	Замяна на прелезни устройства с АПУ на ключови прелези с концентрация на инциденти	5,500	4,675		0,825		1,1
4	Модернизация на жп линията Радомир-Гюешево	123,000	104,550		18,450		50,497
	"Модернизация на жп участък Мездра-Медковец"	77,800	66,130		11,670		0,02
	Модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участъка Драгоман-граница с Република Сърбия	23,400	19,890		3,510		3,641
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2021-2027	470,775	400,159	0,000	70,616	0,000	103,473
	ПРОЕКТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ПО "НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ"						
1	Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране за България - Русе	20,000	17,000		3,000		4,000
2	Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан	65,189	65,189				1,304
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО НПВУ 2021-2027	85,189	82,189	0,000	3,000	0,000	5,304
	ПРОЕКТИ С НЕОСИГУРЕНО ФИНАНСИРАНЕ						
	„Изготвяне на предпроектно проучване за изграждане на високоскоростна железопътна линия от Мездра до Варна с връзка към Русе“	2,117			2,117		0,042
	Предпроектни проучвания за изграждане на жп линия в участъка София-Волюяк-Храбърско - Батановци	0,133			0,133		0,003
	Предпроектни проучвания за изграждане на жп линия в участъка Разделна-Кардам	0,287			0,287		0,060

1	2	3	4	5	6	7	8
	Изготвяне на предпроектни проучвания с предложение за варианти, анализ „Разходи – ползи“, трафик прогнози и капацитет за изграждане на връзка към втори нов граничен комбиниран (пътен и жп) мост на р. Дунав при Русе	0,041			0,041		0,001
	"Разширяване функционалния обхват на Географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ"	16,088			16,088		0,322
	Проектиране и внедряване на платформа за централизирано синхронизиране, интегриране и анализ на данни на внедрените системи в ДП НКЖИ	3,600			3,600		0,007
	Изготвяне на предпроектни проучвания с предложение за варианти, анализ „Разходи-ползи“, трафик прогнози и капацитет за изграждане на жп линия между Р.България и Република Турция, осигурявайки втори граничен преход между тях	0,407			0,407		0,008
1	Техническа помощ за модернизация на железопътния участък Радомир - Кулата	6,163			6,163		1,233
2	Внедряване на Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение	14,299			14,299		2,860
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ С НЕОСИГУРЕНО ФИНАНСИРАНЕ	43,135	0,000	0,000	43,135	0,000	4,536

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	25,966	13,947	13,383
2	Проект № 4: "Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства"	21,746	18,405	11,816	26,647	36,902
3	Проект № 5: "Модернизация и реконструкция на тягови подстанции"	1,496	1,900	0,925	0,785	0,929
4	Проект № 7 "Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел"	2,927	21,715	12,561	17,118	38,800
5	Проект № 8 " Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница"	3,349	0,331	0,002	1,062	0,929
6	Проект № 20: "Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания"	3,117	5,935	6,760	7,345	9,880
7	Проект № 11: "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна"	32,557	38,522	34,985	36,937	57,908
8	Проект № 11.1: "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна" - междугария	27,525	22,930	15,070	17,464	27,547
9	Проект № 11.2: "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна" - гари	5,032	15,592	19,914	19,473	30,361
10	Доставка жп механизация	1,091	8,809	29,366	62,340	60,034
11	Проект: "Транспортни средства"	1,011	3,370	0,003	2,538	3,317
12	Допълнително финансиране за проект: "Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин – Костенец, фаза 1"		1,969	0,290	10,000	9,483
13	Допълнително финансиране за проект: "Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, Фаза 2"		0,056			
14	Допълнително финансиране за проект: "Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане"		0,438	0,317		
15	Допълнително финансиране за проект: „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София- Волуяк “	16,668	2,000	2,072	0,711	1,772
16	Допълнително финансиране за проект: "Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин"		0,550	0,100	10,181	19,782
17	Допълнително финансиране за проект: "Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември"	0,502	0,102	26,480	16,787	39,320
18	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект : Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп участък Мездра - Медковец"			0,091		
19	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътната линия Видин - София: жп участък Видин - Срацимир"			0,500	3,002	2,000
20	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			
21	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-сръбска граница: жп участък Волуяк-Драгоман“ – фаза 1"					
22	Допълнително финансиране за проект: „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волуяк-Драгоман - фаза 2“.		1,268			
	Всичко с ДДС:	137,832	140,000	152,234	209,399	294,438

Разчети за ремонтната програма на поделение „Железен път и съоръжения“ за периода 2021-2025 г.

(ХИЛ.ЛВ.)

№	Обект	Общо:	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
I.	Общо обекти за финансиране с капиталови средства-ДБ, в т.ч.:	403 040	67 304	61 765	73 402	96 288	104 281
1	Проект № 3: "Ремонт на железен път и съоръжения за поддържане на достигнатите скорости"	117 628	37 676	26 656	25 966	13 947	13 383
2	Проект № 11.1: "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна" - междугария	110 537	27 526	22 930	15 070	17 464	27 547
3	Доставка жп механизация	161 639	1 091	8 809	29 366	62 339	60 034
4	Проект: "Транспортни средства"	13 236	1 011	3 370	3 000	2 538	3 317
II.	Общо обекти с преки разходи за ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	236 759	41 752	41 850	46 271	50 898	55 988
1.	Част Железен път, стрелки и др.	68 654	9 741	12 694	13 963	15 360	16 896
2.	Част Инженерни съоръжения	4 505	1 047	745	820	901	992
3.	Част Механизация	92 633	14 957	16 737	18 411	20 252	22 277
4.	Част Железопътни материали	70 967	16 007	11 674	13 077	14 385	15 824
	ОБЩО ОБЕКТИ ПОДЕЛЕНИЕ "Железен път и съоръжения" за периода 2021-2026 г.	639 799	109 056	103 615	119 673	147 186	160 269

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)	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък
1	2	3	4	5	6	7	8
2021 година							
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	2	Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горица-Ся) ПРЕХОДЕН	КТ, ПРН№3	8,722	80	65	80
2	2	Своге	КТ, ПРН№3	по проект	70	70	70
3	2	Каспичан - Провадия път № 2	КТ, ПРН№3	13,235	130	80	100
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, ПРН№3	5,715	70	70	70
5	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, ПРН№3	3,840	75	75	75
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, ПРН№3	14,591	120	105	120
7	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, ПРН№3	4,560	80	40	80
8	9	Възстановяване на проектите параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик	КТ, ПРН№11	9,382	80	70	80
9	9	Възстановяване на проектите параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово	КТ, ПРН№11	10,538	80	70	80
10	9	Възстановяване на проектите параметри в междугарието Самуил-Висока поляна ПРЕХОДЕН	КТ, ПРН№11	6,025	80	50	80
11	9	Възстановяване на проектите параметри в междугарието Хитрино – Плиска ПРЕХОДЕН	КТ, ПРН№11	18,380	80	60	80
12	9	Възстановяване на проектите параметри в междугарието Ветово - Сеново	КТ, ПРН№11	8,601	95	80	80
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2021 ГОД.				103,589			
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	1	Вакарел - Веринско път № 2	ИТ	3,450	100	80	80
2	2	гара Курило, 4-ти коловоз, път № 1	ИТ	0,393	70	70	70
3	2	Зверино - Мездра юг, път № 1	ИТ	2,110	70	70	70
4	2	Езерово - Тополите, път № 1	ИТ	2,460	90	90	90
5	2	Езерово - Тополите, път № 2	ИТ	2,540	90	90	90
6	3	Дунавци - Казанлък	ИТ	2,380	120	80	80
7	3	Шивачево - Гавраилово	КТ, ПРН№3	0,440	60	60	60
8	3	РП Прилеп - Завет, път № 2	ИТ	4,940	130	60	60
9	3	Величково - Юнак	ИТ	5,350	130	100	100
10	4	Долапите - Иваново	ИТ	1,540	65	65	65
11	6	гара Храбърско, 3-ти коловоз	ИТ	0,667	70	60	60
12	7	Криводол - Бойчиновци	ИТ	5,000	80	80	80
13	7	Мърчево - Медковец	ИТ	8,180	70	70	70
14	72	Брусарци - Лом	ИТ	2,260	90	90	90
15	83	Гълъбово - Любеново предавателна	ИТ	7,420	80	60	60
16	83	Любеново предавателна - Раднево	ИТ	0,920	80	60	60
17	9	Разград - Самуил	ИТ	3,276	80	75	75
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2021 ГОД.				53,326			
ОБЩО РЕМОНТИ 2021 ГОД.				156,915			
2022 година							
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	2	Бов - Лакатник път № 2	КТ, ПРН№3	6,450	70	70	70
2	2	Своге	КТ, ПРН№3	по проект	70	70	70
3	2	Реброво-Своге път № 1	КТ, ПРН№3	7,171	70	70	70
4	2	Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горица-Ся) ПРЕХОДЕН	КТ, ПРН№3	8,722	80	65	80
5	2	Каспичан - Провадия път № 2	КТ, ПРН№3	13,235	130	80	100
6	3	Дъбово - Гурково (Преходен 2022 - 2023 години)	КТ, ПРН№3	15,810	120/100	100/70	100/70
7	3	Гурково - Твърдица и 2-ри коловоз Твърдица (Преходен 2022 - 2023 години)	КТ, ПРН№3	8,537	100	70	70
8	9	Възстановяване на проектите параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик	КТ, ПРН№11	9,382	80	70	80
9	9	Възстановяване на проектите параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово	КТ, ПРН№11	10,538	80	70	80
10	9	Възстановяване на проектите параметри в междугарието Самуил-Висока поляна ПРЕХОДЕН	КТ, ПРН№11	6,025	80	50	80
11	9	Възстановяване на проектите параметри в междугарието Хитрино – Плиска ПРЕХОДЕН	КТ, ПРН№11	18,380	80	60	80
12	9	Възстановяване на проектите параметри в междугарието Ветово - Сеново (Преходен 2022 - 2023 години)	КТ, ПРН№11	8,601	95	80	80

1	2	3	4	5	6	7	8
13	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино (Преходен 2022 - 2024 години)	КТ, ПРН№11	13,518	80	70	80
14	31	Световрачене - Курило	КТ, ПРН№3	4,560	80	40	80
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2022 ГОД.				130,929			
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	2	Търговище - Хан Крум, път №2	ИТ	6,000	130	100	100
2	2	Белослав - Езерово, път №1	ИТ	4,950	100	80	90
3	2	Белослав - Езерово, път №2	ИТ	4,975	100	80	90
4	2	Ресен - Горна Оряховица разпределителна	ИТ	3,550	60	60	60
5	2	Шумен - Мътница път №1 и 2	ИТ	2,630	130	100	100
6	3	Сахране - Дунавци	ИТ	3,850	120	70	70
7	4	Русе - Долапите	ИТ	3,130	65	65	65
8	4	Петко Каравелово - Янтра	ИТ	1,500	70	70	70
9	4	Поликрайще - рп Акация	ИТ	1,800	40	40	40
10	4	Димитровград - Хасково	ИТ	2,400	65	65	65
11	7	Мърчево-Медковец	ИТ	4,500	80	80	80
12	24	Левски - Дойренци	ИТ	1,010	130	105	105
13	24	Левски - Морава	ИТ	1,227	75	60	60
14	26	Шумен - Смядово	ИТ	4,455	90	60	60
15	72	Брусарци - Лом	ИТ	3,900	90	90	90
16	83	Любеново предавателна - Раднево	ИТ	7,755	80	60	60
17	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 20 бр.	ИТ				
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2022 ГОД.				57,632			
ОБЩО РЕМОНТИ 2022 ГОД.				188,561			
2023 година							
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	2	Своге (Преходен)	КТ, ПРН№3	по проект	70	70	70
2	2	Каспичан - Провадия път № 2 (Преходен)	КТ, ПРН№3	13,235	130	80	100
3	3	Дъбово - Гурково (Преходен)	КТ, ПРН№3	15,810	120/100	100/70	100/
4	3	Гурково - Твърдица (Преходен)	КТ, ПРН№3	7,845	100	70	70
5	9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Русе разпределителна - Образцов чифлик от км 0+823 до км 10+205 с дължина 9349 м (Преходен)	КТ, ПРН№11	9,349	80	70	80
6	9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Образцов чифлик – Ястребово от км. 11+064 до км. 21+550 с дължина 10 486 метра (Преходен)	КТ, ПРН№11	10,486	80	70	80
7	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово - Сеново (Преходен)	КТ, ПРН№11	8,633	95	80	80
8	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино (Преходен)	КТ, ПРН№11	13,520	80	70	80
9	5	Възстановяване на проектните параметри на железния път на отсечки с обща дължина 2 697 м в междугарието Дяково-Дупница по 5 -та жп линия	ИТ	2,697	70	70	70
10	6	Възстановяване на проектните параметри на железния път с дължина 8700 м в междугарието Разменна - Батановци по 6 -та жп линия (Преходен)	ИТ	8,700	70	40	40
11	2	Механизирано подновяване по стопански начин на 3-ти приемо-отправен коловоз в гара Реброво с дължина 760 м, по 2-ра жп линия	ИТ	0,760	70	70	70
12	2	Механизирано подновяване на железния път по стопански начин със СТБ траверси СТ 6 и полагане на БРП в междугарието Лакатник - Елисейна път № 2 от км 57+650 до км 63+300 с дължина 5 650м по 2-ра жп линия	ИТ	5,650	70	70	70
13	4	Механизирано подновяване на текущия път (коловоз № 2) в гара Змейово с релси тип 60 и траверси СТ-6	ИТ	0,700	75	75	75
14	3	Механизирано подновяване на железния път на 3-ти коловоз в гара Гавраилово с дължина 753 метра	ИТ	0,753	65/100	65/90	65/90
15	8	Механизирано подновяване на железния път на 12-ти коловоз с дължина 582 м и на 13-ти коловоз с дължина 693 м в гара Бургас, с материали 2-ра употреба тип 49 на Възложителя	ИТ	1,275	40	40	40
16	4	Механизирано подновяване на железния път от км 138+050 до км 139+000 в междугарието Велико Търново - Дебелец	ИТ	0,950	65	65	65
17	91	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дулово - Силистра с материали втора употреба от км 69+565 до км 73+340 с обща дължина 3775 м по стопански начин	ИТ	3,775	75	65	65
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2023 ГОД.				104,138			
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Лакатник - Елисейна Път №1	ИТ	4,000	70	70	70
2	83	Механизиран среден ремонт в междугарието Любеново предавателна - Раднево	ИТ	4,000	80	60	60
3	83	Механизиран среден ремонт в междугарието Раднево - Нова Загора	ИТ	4,000	80	60	60
4	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Ресен - Горна Оряховица разпределителна	ИТ	3,550	60	60	60
5	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Поликрайще - рп Акация	ИТ	1,790	40	40	40
6	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Стражица - Славяново Път № 2	ИТ	3,682	80	80	80
7	3	Механизиран среден ремонт в междугарието Столник - Саранци	ИТ	3,478	90	80	80
8	4	Механизиран среден ремонт в междугарието Русе - Долапите	ИТ	5,188	65	65	65
9	4	Механизиран среден ремонт в междугарието Борово - Моруница	ИТ	3,460	65	65	65
10	4	Механизиран среден ремонт в междугарието Бяла - Полски Тръмбеш	ИТ	0,735	65	65	65
11	4	Механизиран среден ремонт в междугарието Петко Каравелово - Янтра	ИТ	1,937	70	65	65
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2023 ГОД.				35,820			
ОБЩО РЕМОНТИ 2023 ГОД.				139,958			

1	2	3	4	5	6	7	8
2024 година							
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	2	Своге (Преходен)	КТ, ПРН№3	по проект	70	70	70
2	2	Бов - Лакатник път № 2 (Преходен)	КТ, ПРН№3	6,450	70	70	70
3	3	Дъбово - Гурково (Преходен)	КТ, ПРН№3	15,810	100	100/70	100
4	3	Гурково - Твърдица (Преходен)	КТ, ПРН№3	7,845	100	70	70
5	9	Възстановяване на проекните параметри в междугарието Ветово - Сеново (Преходен)	КТ, ПРН№11	8,633	95	80	95
6	9	Възстановяване на проекните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино (Преходен)	КТ, ПРН№11	13,520	80	70	80
7	6	Възстановяване на проекните параметри на железния път с дължина 8700 м в междугарието Разменна - Батановци по 6 -та жп линия (Преходен)	ИТ	8,700	70	40	40
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2024 ГОД.				60,958			
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	1	Драгоман - Калотина	ИТ	2,500	70	70	70
2	3	Антон - Копривщица	ИТ	6,000	100	80	100
3	5	Черниче - Пею Яворов	ИТ	3,000	75	70	70
4	3	Сопот - Карлово	ИТ	5,000	120	80	90
5	3	Калофер - Тъжа	ИТ	5,000	100	70	70
6	3	Тъжа - Сахране	ИТ	5,000	120	70	80
7	3	Сахране - Дунавци	ИТ	3,850	120	70	70
8	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник Път № 1 и Път № 2	ИТ	17,740	130	110	120
9	2	Телиш-Горни Дъбник, път №1	ИТ	10,797	130	110	120
10	4	Русе разпределителна - 3, 4, 5 и 6 коловози	ИТ	3,013	40	40	40
11	4	Велико Търново - Дебелец	ИТ	3,000	65	65	65
12	24	Левски - Дойренци	ИТ	1,010	130	105/75	105/75
13	24	Левски - Морава	ИТ	1,227	75	60	60
14	4	Димитровград - Хасково	ИТ	2,400	65	65	65
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2024 ГОД.				69,537			
ОБЩО РЕМОНТИ 2024 ГОД.				130,495			
2025 година							
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	2	Бов - Лакатник път № 2 (Преходен)	КТ, ПРН№3	6,450	70	70	70
2	2	Дъбово - Гурково (Преходен)	КТ, ПРН№3	15,810	130	100	110
3	2	Провадия - Синдел път № 2 (Преходен)	КТ, ПРН№3	19,400	130	80/60	80/60
4	2	спирка Невша - Провадия път № 2	КТ, ПРН№3	14,782	130	80	110
5	9	Възстановяване на проекните параметри в междугарието Ветово - Сеново (Преходен)	КТ, ПРН№11	8,633	95	80	95
6		Възстановяване на проекните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино (Преходен)	КТ, ПРН№11	13,520	80	70	80
7	9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Разград - Самуил с дължина 21177 метра (Преходен)	КТ, ПРН№11	21,177	80	75/80	75/80
8	9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Просторно - Разград с дължина 9 024 метра (Преходен)	КТ, ПРН№11	11,248	95	80	95
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2025 ГОД.				111,020			
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	4	Дебелец - Соколово	ИТ	2,300	65	65	65
2	4	Соколово - Дряново	ИТ	9,600	65	65	65
3	2	Кунино - Карлуково Път № 2	ИТ	6,500	130	100	110
4	2	Славяново - Попово Път № 2	ИТ	7,363	130	80	100
5	2	Търговище - сп. Надарево Път № 1	ИТ	11,400	130	100	110
6	2	Повеляново - Белослав Път № 1	ИТ	4,405	120	100	110
7	3	Илиянци - Световрачене	ИТ	6,000	100	60	80
8	4	Русе разпределителна - Русе запад	ИТ	4,929	60	40	40
9	4	Русе запад - Русе	ИТ	1,990	60	40	40
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2025 ГОД.				54,487			
ОБЩО РЕМОНТИ 2025 ГОД.				165,507			
ОБЩО РЕМОНТИ ЗА ПЕРИОДА 2021-2025 ГОД.				781,436			
В ТОВА ЧИСЛО:							
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ				510,634			
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ				270,802			

Разчети за ремонтната програма на поделение „Електроразпределение“ 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.:	124 592	14 764	29 975	22 486	33 268	24 100
1.	Доставка на материали за контактната мрежа	43 095	4 356	12 085	7 746	9 708	9 200
2.	Обекти за ремонт на контактната мрежа, външни изпълнители	24 558	113	5 854	2 691	9 000	6 900
3.	Обекти ремонт на к.мрежа в у-ци с ремонт на железния път	56 939	10 295	12 036	12 049	14 560	8 000
II.	Общо обекти за финансиране със собствени средства, в т.ч.:	82 723	7 070	18 490	11 274	25 064	20 825
1.	Обекти Тягови подстанции	56 197	2 271	10 510	6 478	18 814	18 125
2.	Обекти Ремонт механизация	5 481	141	1 140	2 000	1 100	1 100
3.	Обекти Ремонт сгради на подрайони и подстанции	9 127	1 370	2 308	1 500	2 850	1 100
4.	Доставка на механизация	11 918	3 289	4 533	1 296	2 300	500
III.	Общо обекти за финансиране с капиталови средства-ДБ, в т.ч.:	49 556	1 496	7 679	7 456	17 472	15 453
	Модернизация тягови подстанции и контактна мрежа	6 035	1 496	1 900	925	785	929
	Доставка на механизация	43 521	0	5 779	6 531	16 687	14 524
	ОБЩО ОБЕКТИ ПОДЕЛЕНИЕ "Електроразпределение" за периода 2021-2025 г. / I+II+III /-	256 872	23 330	56 144	41 216	75 804	60 377

Разчети за ремонтната програма на поделение „Електроразпределение“, 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	43 095	4 356	12 085	7 746	9 708	9 200
1	Доставка на бронзови носещи въжета- Bz 70 мм2- 387 км, и Bz 10 мм2 за струни /317 км /	20 181	1 294	5 015	5 166	5 000	5 000
2	Доставка на бронзови носещи въжета- Bz 70 мм2- 387 км, и Bz 10 мм2 за струни /150 км/	3 000	0	3 000	0	0	0
3	Доставка на свързващи възли и детайли-клеми екви потенциални	6 072	1 529	1 386	1 386	1 500	1 800
4	Доставка на контактен проводник ф 100 мм2	6 495	1 383	1 800	695	2 000	2 000
5	Доставка на медни въжета -ф4 и МГВ 95 мм2	676	0	132	144	200	200
6	Доставка на полимерни изолятори за г.София	180	70	180	0	0	0
7	Доставка на въже Diera 9,5 m.	144	0	72	0	72	0
8	Доставка на сигнални, телекомуникационни кабели и кабели средно и ниско напрежение (кабели за управление на р-ли)	141	0	71	0	70	0
9	Доставка на секционни изолятори за контактна мрежа	572	0	286	0	286	0
10	Доставка на хербициди	544	0	144	0	200	200
11	Доставка на специализирани инструменти за КМ	655	0	0	355	300	0
12	Доставка на клеми за снаждане	80	80	0	0	80	0
II.	Обекти за ремонт на контактна мрежа - външни изпълнители	24 558	113	5 854	2 691	9 000	6 900
1.	Подмяна на носещо въже и контактен проводник по обес.позиции:						
1.1	Подмяна на носещо въже и конт. проводник в района на ЕНС Сф,Го,По - 2022 - 2026 г.	6 910	0	910	0	3 000	3 000
2.	Подмяна на наклонени и напукани стълбовена от контактната мрежа по обособени позиции.	0					
2.1.	1. обособена позиция - Подмяна на наклонени и напукани стълбовена от контактната мрежа в района на РП Енергосекция София	900	0	300	0	300	300
2.2.	2. обособена позиция - Подмяна на наклонени и напукани стълбовена от контактната мрежа в района на РП Енергосекция Горна Оряховица	900	0	300	0	300	300
2.3.	3. обособена позиция - Подмяна на наклонени и напукани стълбовена от контактната мрежа в района на РП Енергосекция Пловдив	900	0	300	0	300	300

№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
3.	Ремонт на контактна мрежа по обособени позиции:	0					
3.1	Ремонт на контактна мрежа в участъка София - Перник - 2022 - 2025 г.	7 250	0	50	0	4 200	3 000
3.2	Ремонт на контактна мрежа в участъка Волюяк - Разменна - 2022 - 2023 г.	75	0	75	0	0	0
3.3	Ремонт на контактна мрежа в участъка Медковец - Видин - 2022 - 2023 г.	975	0	75		900	0
4.	Преустройство на контактната мрежа на 5 и 7-ми коловози на гара Искър	1 344	0	1 344	0	0	0
5.	Ремонт на контактна мрежа в междугария по обособени позиции:	0					
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.	1 280	0	80	1 200	0	0
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.	80	0	80	0	0	0
6	Ремонт контактна мрежа в локомотивно депо София - 2022 г.	180	0	180	0	0	0
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"	2 091	0	1 200	891		0
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"	1 560	0	960	600	0	0
9	Ремонт на контактната мрежа в гари и междугария	0	113	0	0	0	0
III	Обекти за ремонт на контактна мрежа в участъци с ремонт на железния път	56 939	10 295	12 036	12 049	14 560	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.	3 100	0	1 200	1 900	0	0
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.	2 815	1 115	1 200	500	0	0
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	600	1 400	0
4	Преустройство на КМ в г.Разград - 2022 - 2023 г.	2 589	0	380	2 209	0	0
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.	3 000	0	200	1 000	1 800	0
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	0	200	1 000	660	0
7	Преустройство на контактната мрежа в участъка Каспичан - Провадия от км 472+200 до км.473+800“, сп.Невша-15,7- 2022 - 2024 г.	210	0	210			0
8	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дъбово – Гурково. Част: Ремонт на контактна мрежа- 2022 - 2024 г.	3 100	0	500	2 000	600	0

№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Гурково- Твърдица. Част: Ремонт на контактна мрежа - 2022 - 2023 г.	1 940	0	500	1 440	0	0
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.	480	1 420	480		0	0
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	0	0	0
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	0	0	0
13	Преустройство на КМ в г.Синдел преходен 2020-2022 г., окончателно плащане по ДО № 6627/ 19.11.2019 г.	120	1 270	120	0	0	0
14	Ремонт на контактната мрежа в междугарието Бов - Лакатник път 2	3 660	0	60	0	3 600	0
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	0	0	0
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	0	60	0	1 500	0
17	„Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге , изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация" , Част : Ремонт на контактната мрежа - 2022 - 2023 г.	3 900	0	2 500	1 400	0	0
18	Възстановяване на к.мрежа в у-ка Курило-Световрачане - 2022 - 2023 г.	1 500	0	1 500	0	0	0
19	Обекти -ремонт на контактна мрежа в участъци с ремонт на железен път - 2025 - 2026 г.	13 000	2 254	0	0	5 000	8 000
Общо обекти от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия /хил.лв. с ДДС/		124 592	14 764	29 975	22 486	33 268	24 100
Общо обекти от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия /хил.лв. без ДДС/		103 827	12 303	24 979	18 738	27 723	20 083

Разчети за ремонтната програма на поделение „Електроразпределение“, 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	56 197	2 271	10 510	6 478	18 814	18 125
1	Изграждане на система SCADA-София, Дупница , Г.Тодоров	3 059	2 136	924	0	0	0
2	Доставки на уреди и апарати за тягови подстанции	3 642	100	1 512	660	685	685
3	Сервизно обслужване на тягови подстанции	1 635	35	300	420	440	440
4	Ремонт уреди,апарати,релейни защиты в ТПС	990	0	238	246	253	253
5	Изграждане на система за следене и контрол изправността на токоснемателите на железопътните състави	792	0	396	396	0	0
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	0	240	300	0	0
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	11 958	0	993	355	5 395	5 215
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	16 647	0	1 191	1 027	5 969	8 460
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	16 416	0	4 416	3 000	6 000	3 000
10	Строителен надзор на обекти	518	0	300	74	72	72
Б.	Механизация	5 481	141	1 140	2 000	1 100	1 100
1	Ремонт на специализирана механизация РССМ	5 041	141	900	2 000	1 000	1 000
2	Изграждане на система за видеонаблюдение на токоснемателите на РССМ	120	0	120	0	0	0
3	Премахване на широколистна и иглолистна растителност нарушаваща ел.габарит на КМ	320	0	120	0	100	100
В.	Доставка на механизация	11 918	3 289	4 533	1 296	2 300	500
1	Доставка на машини на двоен ход,мотокари, колооси, камион	5 165	3 289	1 476	0	200	200

№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
2	Доставка на резервни части за РССМ	272	0	72	0	100	100
3	Доставка на 10 броя оборудвани колооси комплект за РССМ GEISMAR тип VMT 865 C/GR	1 161	0	1 161	0	0	0
4	Доставка на комбинирано (шосе-релси) товарно превозно средство /стойността е без ДДС/	5 320	0	1 824	1 296	2 000	200
Г.	Ремонт сгради на подрайони и тягови постанции	9 127	1 370	2 308	1 500	2 850	1 100
1	Ремонт сгради на подрайони и тягови подстанции	2 159	82	577	500	500	500
2	Реконструкция на дежурен пункт подрайон енергоразпределителен /ПЕ/ Г.Оряховица	3 204	58	396	1 000	1 750	0
3	Изграждане склад ПЕ Крумово	1 800	0	600	0	600	600
4	Реконструкция на дежурен пункт подрайон енергоразпределителен /ПЕ/ гр. Шумен	1 965	1 230	735	0	0	0
II.	Общо обекти собствени средства /хир. лв. с ДДС/	82 723	7 070	18 490	11 274	25 064	20 825
	Общо обекти собствени средства /хил. лв. без ДДС/	68 936	5 892	15 409	9 395	20 887	17 354

**Разчети за ремонтната програма на поделение „Електроразпределение“,
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	5 835	1 496	1 700	925	785	929
2	Рехабилитация на контактната мрежа от км.363+500 до км. 365+200 по П-ра Главна жп линия София - Горна Оряховица- Варна	2 625	0	1 700	925		
3	Модернизация на тягови подстанции	3 210	1 496			785	929
	Доставка на специализирана механизация	87 114	0	5 779	6 531	16 687	14 524
1	Доставка, хомология и гаранционно поддържане на 16 (осем) + 4 (четири) броя релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за изграждане, поддържане и инспекция на контактна мрежа, оборудвани с кранова уредба, подвижна работна площадка, мачти, измерителна система и свързаните с тях допълнителни устройства	87 114	0	5 779	6 531	16 687	14 524
	ОБЩО:	92 949	1 496	7 479	7 456	17 472	15 453

РЕМОНТНА ПРОГРАМА

на обектите от Проект 4 "Модернизиране 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.	6 684	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.	1 765	2 529	1 645		
3	Електрификация на 83 жп линия в участъка Нова Загора - Симеоновград част СиТ	746	292	108		
4	Електрификация на 83 жп линия в участъка Нова Загора - Симеоновград част ЕРП	885	907	229		
5	Проектиране, доставка и изграждане на обект: "Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участъка София - Карлово".	8 664	1 457	45		
6	"Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства".	2 478	1 864	390		
7	Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове.	59	120	1	1 027	4 790
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"	0	3 393	1	120	120
9	Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии.	259	1 170	1	3 616	3 410
10	„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 позиции.	0	4 251		810	810
11	"Проектиране, доставка и изграждане на МКЦ в гарите: Бов, Лакатник, Елисейна и Зверино".			2 831		
14	Изпълнение на строително-монтажни работи и доставки по реализация на проект: Изграждане на маршрутно-релейна централизация (МРЦ) в гара Раднево.			1	6 480	7 300
15	„Монтаж на апаратура от демонтирани АПУ след изграждане на надлези от обекта Пловдив -Бургас Фаза 2 – 6 броя за 2023 г.“			1	2 305	3 143
16	„Проектиране и изграждане на автоматизирана сензорна система за наблюдение и регистриране на различни промени в заобикалящата среда в опасни железопътни участъци (слаби места)“			110	250	
19	„Модернизация на телекомуникационните системи в участъка по направление Русе - Горна Оряховица“	0	0	1	1 642	7 000
20	"Инсталиране на оптична кабелна линия в участъка София - Карлово от 3-та главна жп линия".			1	4 299	3 593
22	Доставка, инсталиране и конфигуриране на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 5-та главна жп линия в участъка Благоевград – Кулата.	0	2 220	1	2 515	3 400
23	"Модернизация на осигурителните системи по трета главна жп линия в участъка Дунавци - Желю войвода“ по обособени позиции: Обособена позиция 1: „Инженеринг в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово и Желю войвода по трета главна линия, чрез модернизация на съществуващите осигурителни техники“ Обособена позиция 2: „Проектиране и изграждане на компютърна визуализация за участъка Дунавци - Желю войвода при влаков диспечер в гара Пловдив“			4 005	337	

№	НАИМЕНОВАНИЕ	План за 2021 г.	План за 2022 г.	План за 2023 г.	План за 2024 г.	План за 2025 г.
24	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.	0	84	2 445	3 246	3 336
25	Изграждане на електрозахранване от възобновяеми енергийни източници /ВЕИ/ на жп гара Стамболийски.	47	0			
26	Доставка и монтаж на апаратура за модернизация на компютърната визуализация на релейни централизации в гарите Дамяница и Генерал Тодоров	29	0			
27	Доставка и монтаж на апаратура за модернизация на микрокомпютърна визуализация за релейни централизации в гарите Петрич и Кулата	36	0			
28	Доставка на дизелагрегат за МКЦ в гара Свиленград	36	0			
29	Изграждане на мобилна сграда "тип контейнер" на гара Раднево	58	0			
ОБЩО		21 746	18 405	11 816	26 647	36 902