

ОДОБРЯВАМ:

X

---

Гроздан Караджов

*Заместник министър-председател и  
министър на транспорта и съобщенията*

## ГОДИШНА ПРОГРАМА

**ЗА ИЗГРАЖДАНЕТО, ПОДДЪРЖАНЕТО, РЕМОНТА,  
РАЗВИТИЕТО И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА  
ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА 2026 Г.**

2026 г.

---

*Национална компания „Железопътна инфраструктура“*

**СЪДЪРЖАНИЕ**

|                                                                                                                                  |                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ</b>                                                                                           | <b>3</b>                            |
| <b>СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ</b>                                                                                            | <b>5</b>                            |
| <b>ВЪВЕДЕНИЕ</b>                                                                                                                 | <b>6</b>                            |
| <b>1. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ</b>                                                                                               | <b>7</b>                            |
| 1.1 ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА НКЖИ                                                                                 | 7                                   |
| 1.2 СТРУКТУРНИ И ОРГАНИЗАЦИОННИ ПРОМЕНИ ПРЕЗ 2026 Г.                                                                             | 7                                   |
| 1.3 ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ                                                                                                         | 7                                   |
| 1.4 ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ                                                                                                         | 8                                   |
| 1.5 МЕРКИ В ГОДИШЕН ПЛАН ЗА ЕФЕКТИВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ                                                            | 8                                   |
| <b>2. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ</b>                                                                                             | <b>9</b>                            |
| 2.1 УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА                                                                           | 9                                   |
| 2.2 ДЕЙНОСТИ ПО ПОДДЪРЖАНЕ И РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ                                                                              | 12                                  |
| 2.3 ДЕЙНОСТИ ПО СИГНАЛИЗАЦИЯТА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЯТА                                                                               | 16                                  |
| 2.4 ДЕЙНОСТИ ПО ЕНЕРГЕТИЧНИТЕ И ЕЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ                                                                     | 21                                  |
| 2.5 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК                                                               | 24                                  |
| 2.6 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД                                                                                                   | 29                                  |
| 2.7 СЪСТОЯНИЕ НА СРЕДСТВАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ, СИГУРНОСТ И ОТБРАНИТЕЛНО-МОБИЛИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ ПРИ БЕДСТВИЯ И КРИЗИСНИ СИТУАЦИИ | 30                                  |
| 2.8 МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА                                                                                                        | 33                                  |
| <b>3. УЧАСТИЕ НА ДЪРЖАВАТА В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА</b>                                                      | <b>34</b>                           |
| <b>4. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ</b>                                                            | <b>35</b>                           |
| <b>5. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ</b>                                                                                          | <b>44</b>                           |
| 5.1 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ДЪРЖАВНИЯ БЮДЖЕТ                                                                        | 44                                  |
| 5.2 ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА НКЖИ ПО ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ ОТ ЕФСУ                                                                 | 47                                  |
| 5.3 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИТЕ ФОНДОВЕ ПРИ СПОДЕЛЕНО УПРАВЛЕНИЕ                                           | 48                                  |
| 5.3.1 ПРОЕКТИ ПО ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027                                                                     | 48                                  |
| 5.3.2 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2021 - 2027                                                                    | 49                                  |
| 5.3.3 ПРОЕКТИ ПО НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ                                                                 | 49                                  |
| 5.4 ПОДДРЪЖКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА, ИЗГРАДЕНА С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ          | 49                                  |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЯ</b>                                                                                                                | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |

**СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ**

|                |                                                               |
|----------------|---------------------------------------------------------------|
| <b>АПУ</b>     | Автоматични прелезни устройства                               |
| <b>АРП</b>     | Анализ разходи-ползи                                          |
| <b>ГДВ</b>     | График за движение на влаковете                               |
| <b>(Д)БФП</b>  | (Договор за предоставяне на) Безвъзмездна финансова помощ     |
| <b>(Д)ОВОС</b> | (Доклад за) Оценка на въздействието върху околната среда      |
| <b>ЕК</b>      | Европейска комисия                                            |
| <b>ЕМЦ</b>     | Електромеханични централизации                                |
| <b>ЕП</b>      | Европейски парламент                                          |
| <b>ЕРП</b>     | Поделение „Електроразпределение“                              |
| <b>ЕС</b>      | Европейски съюз                                               |
| <b>ЕС</b>      | Електроснабдяване                                             |
| <b>ЕФРР</b>    | Европейски фонд за регионално развитие                        |
| <b>ЕФСУ</b>    | Европейски фондове при споделено управление 2021-2027         |
| <b>ЖИ</b>      | Железопътна инфраструктура                                    |
| <b>ЖПС</b>     | Поделение „Железен път и съоръжения“ или „Железопътна секция“ |
| <b>ЖТ</b>      | Железопътен транспорт                                         |
| <b>ЗЖТ</b>     | Закон за железопътния транспорт                               |
| <b>ЗУТ</b>     | Закон за устройство на територията                            |
| <b>ИАЖА</b>    | Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“              |
| <b>ИМТ</b>     | Интермодален терминал                                         |
| <b>КЕВР</b>    | Комисия за енергийно и водно регулиране                       |
| <b>КФ</b>      | Кохезионен фонд                                               |
| <b>МКЦ</b>     | Маршрутно-компютърни централизации                            |
| <b>МПС</b>     | Моторно превозно средство                                     |
| <b>МРЦ</b>     | Маршрутно-релейни централизации                               |
| <b>МСЕ</b>     | Механизъм за свързване на Европа                              |
| <b>МФР</b>     | Многогодишна финансова рамка                                  |
| <b>НКЖИ</b>    | Национална компания „Железопътна инфраструктура“              |
| <b>НПВУ</b>    | Национален план за възстановяване и устойчивост               |
| <b>ОТ</b>      | Осигурителна техника                                          |
| <b>ПДВМ</b>    | План за действие на военна мобилност                          |
| <b>ПМС</b>     | Постановление на Министерски съвет                            |
| <b>ПТС</b>     | Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.                |
| <b>ПУП</b>     | Подробен устройствен план                                     |
| <b>РМС</b>     | Решение на Министерски съвет                                  |
| <b>РП</b>      | Разделен пост                                                 |
| <b>РССМ</b>    | Релсова самоходна специализирана машина                       |
| <b>РУКЗ</b>    | Релейни уредби за ключови зависимости                         |
| <b>СИТ</b>     | Поделение „Сигнализация и телекомуникации“                    |
| <b>СМР</b>     | Строително-монтажни работи                                    |
| <b>ТЖК</b>     | Товарни железопътни коридори                                  |
| <b>ТК</b>      | Телекомуникации                                               |
| <b>ТКМ</b>     | Тръбоканална мрежа                                            |

|              |                                                                                                                                              |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ТПС</b>   | Тягови подстанции                                                                                                                            |
| <b>ТСОС</b>  | Техническа спецификация за оперативна съвместимост                                                                                           |
| <b>УДВК</b>  | Поделение „Управление движението на влаковете и капацитета“                                                                                  |
| <b>УЖИ</b>   | Управител на железопътна инфраструктура                                                                                                      |
| <b>ФК</b>    | Формуляр за кандидатстване                                                                                                                   |
| <b>CINEA</b> | Европейска изпълнителна агенция за климат, инфраструктура и околна среда (European Climate, Environment and Infrastructure Executive Agency) |
| <b>ERTMS</b> | Европейска система за управление на железопътния трафик (European Rail Traffic Management System)                                            |
| <b>ETCS</b>  | Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация) (European Train Control System)                                      |
| <b>GSM-R</b> | Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации) (Global System for Mobile Communications – Railway)               |
| <b>SCADA</b> | Система за контрол, визуализация и събиране на данни (Supervisory Control and Data Acquisition)                                              |
| <b>TEN-T</b> | Трансевропейска транспортна мрежа (Trans-European Transport Network)                                                                         |

## СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ

При изготвяне на настоящата Годишна програма за 2026 г. са взети предвид следните документи:

- Закон за железопътния транспорт, приет от XXXVIII Народно събрание на 15.11.2000 г. и в сила от 01.01.2002 г. с последващите го изменения и допълнения;
- Европейски директиви и Регламенти на ЕК за развитие на железопътния транспорт с последващите ги изменения и допълнения;
- Национална програма за развитие: България 2030;
- Програма „Транспортна свързаност” 2021-2027 г.;
- Механизъм за свързване на Европа, сектор „Транспорт“ 2021-2027 г.;
- Национален план за възстановяване и устойчивост на Република България;
- Споразумение за партньорство с Република България за периода 2021-2027 г., одобрено от Европейската комисия;
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
- Договор между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и заложените в него показатели за качество на услугата и допустими ангажменти на държавата;
- Национална концепция за пространствено развитие за актуалния период;
- Конвергентна програма на Република България за актуалния период;
- Закон за управление на отпадъците;
- Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;
- Актуализиран национален план за изпълнение на ТСОС относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в ЕС;
- Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система в Република България (2013-2030);
- Решение № 860 на Министерския съвет от 8 декември 2025 г. за одобряване на законопроект за държавния бюджет на Република България за 2026 г. и материалите към него;
- Решение № 886 на Министерския съвет от 15.12.2025 г. за одобряване на проекта на Закон за събирането на приходи и извършването на разходи през 2026 г. до приемането на Закона за държавния бюджет на Република България за 2026 г., Закона за бюджета на държавното обществено осигуряване за 2026 г. и Закона за бюджета на Националната здравноосигурителна каса за 2026 г.;
- Проект на Бизнес-програма на НКЖИ за периода 2026-2030 г.

## ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящата програма е краткосрочен оперативен документ за изпълнение на основните приоритети и цели на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, залегнали в бизнес програмата на НКЖИ. Годишната програма е изготвена на основание изискванията на чл. 28, ал. 1 от Закон за железопътния транспорт, съгласно който министърът на транспорта и съобщенията утвърждава Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, която е неразделна част от Договора между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

Годишната програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2026 г. съдържа:

- Инвестиционна дейност на НКЖИ за 2026 г.
- Дейностите, свързани с анализ и изпълнение на задачите и целите на оперативната производствена дейност на НКЖИ за 2026 г.
- Дейностите, свързани с анализ и изпълнение на технологичните, финансовите и управленски цели и задачи за 2026 г.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ е със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон и е Управител на железопътната инфраструктура, като организира, осъществява и отговаря за изпълнението на своите задължения по дългосрочен Договор, сключен между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“. НКЖИ организира цялостната си дейност въз основа на проучвания, прогнози и програми за развитие на железопътната инфраструктура в съответствие с този Договор.

Дейностите на УЖИ са регламентирани от ЗЖТ, подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане, международните споразумения за жп превози, по които Република България е страна, и са съобразени с изискванията на директивите на ЕК и на регламентите на ЕП и на Съвета.

С приемането на Република България в ЕС, приетите от ЕП регламенти, директиви, решения и разпоредби в областта на железопътния транспорт имат силата на закон за страната, респ. за жп предприятия и НКЖИ.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ осъществява международно научно-техническо сътрудничество чрез участието си в: Международен съюз на железниците (UIC); Югоизточна регионална група (SERG); Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER); Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД); Организацията на европейските управители на железопътна инфраструктура „Rail Net Europe“ (RNE); Платформа на железопътните инфраструктурни управители в Европа (PRIME).

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



**1.4 ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ**

На база заявки за обучение, през 2026 г. се изготвя Програма за професионално обучение на персонала в НКЖИ. През настоящата година приоритетно ще бъде обучението за придобиване на професионална квалификация и правоспособност за експлоатационни длъжности в НКЖИ, за които предприятието изпитва сериозен недостиг, както и задължителните периодични обучения по силата на нормативни документи.

С цел презентирание на компанията като работодател и привличане на млади и образовани кадри, ДП НКЖИ всяка година участва в организирани кариерни мероприятия.

Като част от мерките за насърчаване на заетостта и преодоляване на кадровия дефицит на предприятието през 2026 г. ще бъдат сключени договори за сътрудничество с висши учебни заведения и професионални гимназии.

На база сключено споразумение между НКЖИ и КНСБ, през 2024 г. стартира обучение по дигитални компетенции на служителите на компанията, което ще продължи и през 2026 г.

**1.5 МЕРКИ В ГОДИШЕН ПЛАН ЗА ЕФЕКТИВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ**

Мерките в Годишния план за ефективно управление на човешките ресурси са представени в следната таблица:

| № по ред | Вид мярка                                                                                                                                                                                                | Срок за реализиране             | Необходими средства                                                                                                         | Ефект                                                                                           |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1        | 2                                                                                                                                                                                                        | 3                               | 4                                                                                                                           | 5                                                                                               |
| 1        | Обвързване на експлоатационната и инвестиционна програма на всяко поделение с необходимия човешки ресурс за изпълнението ѝ. Изготвяне на разписания на длъжностите и основните заплати за тях за 2026 г. | м.януари – м. декември 2026 г.  | Средства за възнаграждения на персонала.                                                                                    | Осигуряване на необходимия човешки капитал за изпълнение на целите на предприятието.            |
| 2        | Годишно атестиране на персонала                                                                                                                                                                          | м. ноември– м. декември 2026 г. | При взето решение от работодателя и при наличие на финансов ресурс - стимулиране на получилите отлична атестационна оценка. | Стимулиране за получилите отлична оценка и идентифициране нуждите от обучение.                  |
| 3        | Провеждане на събрание на пълномощниците (за приемане на план-сметка за социалните разходи за 2027 г.)                                                                                                   | м. декември 2026 г.             | Средства за организация на мероприятията.                                                                                   | Приемане на план-сметка за социалните разходи.                                                  |
| 4        | Идентифициране и планиране необходимостта от професионално обучение. Изготвяне на годишна програма за обучение за 2026 г.                                                                                | м. януари– м. февруари 2026 г.  | Средства заложи в финансовите сметки.                                                                                       | Повишаване на квалификацията на персонала; намаляване на свободните работни места и осигуряване |

**ГОДИШНА ПРОГРАМА 2026 г.**

| <b>№ по ред</b> | <b>Вид мярка</b>                                                                      | <b>Срок за реализиране</b> | <b>Необходими средства</b>                                                                                     | <b>Ефект</b>                                                                 |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
|                 |                                                                                       |                            |                                                                                                                | на ресурс за ключовите позиции.                                              |
| 5               | Сключване на договори за сътрудничество с висшите училища и професионалните гимназии. | 2026 г.                    | Не са необходими финансови средства.                                                                           | Осигуряване на кадрови капацитет.                                            |
| 6               | Изпълнение ангажиментите на работодателя по КТД 2024 г.                               | до 31.05. 2026 г.          | Средства за изпълнение на социалната програма и за повишаване на доходите съобразно договореното в КТД 2024 г. | Повишаване доходите на персонала; привличане на кадри и задържането им.      |
| 7               | Провеждане на преговори за сключване на нов Колективен трудов договор 2026 г.         | м. март-м. май 2026г.      | Средства за договорени възнаграждения и социални придобивки.                                                   | Повишаване доходите на персонала и повишаване социалния статус на работещите |
| 8               | Изготвяне на Стратегия за управление на човешките ресурси на НКЖИ 2026-2030 г.        | м. януари 2026 г.          | Средства за реализиране на стратегията.                                                                        | Ефективно управление и развитие на човешките ресурси.                        |

## **2. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ**

### **Производствен капацитет**

Национална компания „Железопътна инфраструктура“, в качеството си на Управител на железопътна инфраструктура на Република България, предоставя използването ѝ от лицензирани жп превозвачи при равнопоставени условия.

Всички услуги, които НКЖИ предоставя на жп превозвачите, са посочени в *Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура*, издадена от министъра на транспорта и съобщенията (обн., ДВ, бр. 64 от 20.07.2001 г.).

### **2.1 УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА**

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

### **План за дейността на поделение УДВК през 2026 г.:**

➤ Очаквани приходи от такса преминаване и очаквана влакова работа по железопътната инфраструктура.

Прогнозните приходи са изчислени съгласно Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от УЖИ, изменена и допълнена с ПМС № 283/14.11.2019 г. Направените разчети са на база заявени влакове от превозвачите, разработения ГДВ за 2026 г., статистически данни за обемите превози за минали години и очаквания за трафика през 2026 г. Одобрените от ИАЖА размери на ставките за 2026 г. са както следва:

**В сила от 01.02.2026 г.:**

- Инфраструктурна такса за брутотонкилометър – 0,00083 евро за брутотонкилометър;
- Инфраструктурна такса за брутотонкилометър от комбинирани превози с блок-влакове – 0,00075 евро за брутотонкилометър;
- Инфраструктурна такса за брутотонкилометър от превоз на товарни автомобили с блок-влакове – 0,00058 евро за брутотонкилометър;
- Инфраструктурна такса за влаккилометър – 0, 2495 евро за влаккилометър;
- Инфраструктурна такса за влаккилометър от комбинирани превози с блок-влакове – 0,22451 евро за влаккилометър;
- Инфраструктурна такса за влаккилометър от превоз на товарни автомобили с блок-влакове – 0,17462 евро за влаккилометър;
- Инфраструктурна такса за заявен и неизползван капацитет за влаккилометър – 0,7940 евро за влаккилометър от неизползвания заявен, под формата на трасе на влак.

***Очакваната извършена работа и приходи от такса преминаване за 2026 г. са както следва:***

- 29 892 303 влаккилометри и 13 611 748 763 брутотонкилометри, в т.ч.:
  - от пътнически превози – 20 515 042 влаккилометри и 4 205 582 802 брутотонкилометри;
  - от товарни превози – 8 522 859 влаккилометри и 9 309 566 302 брутотонкилометри;
  - от изолирани локомотиви – 854 402 влаккилометри и 96 599 659 брутотонкилометри.
- Приходи от такса преминаване – 19 000 535 евро, в т.ч.:
  - приходи от пътнически превози – 8 777 852 евро;
  - приходи от товарни превози – 9 923 481 евро;
  - приходи от изолирани локомотиви – 299 202 евро.
- Очаквани приходи от такса за заявен и неизползван капацитет и предоставяни услуги в обхвата на дейностите на поделение УДВК в размер на 4 536 437 евро;
- Разработване на ГДВ за периода 2026/2027 г. с разпределение на капацитета на мрежата при наличието на повече от един превозвач при спазване на ЗЖТ;
- Начисляване на дължимите от превозвачите инфраструктурни такси и цени за допълнителни услуги;
- Ежедневно отчитане на реализираната работа и на заявения капацитет по ЖИ;
- Изготвяне на статистически данни за:
  - начислените инфраструктурни такси и цени за услуги;
  - реализираната работа по жп мрежата;
  - изпълнението на ГДВ;
  - закъсненията на влаковете;
  - използването на предоставяните услуги;
- Денонощно управление на движението на влаковете;
- Приемане и обработване на допълнителни заявки за капацитет и осигуряване на достъп до ЖИ;
- Подобряване на условията за работа на персонала по управление на движението в гарите и прелезите: ръководители движение, постови стрелочници и прелезопазачи;
- Актуализиране на основните нормативни документи по безопасността на превозите и хармонизирането им с европейското законодателство и изискванията за оперативна

съвместимост. Координация на дейностите, извършвани от гаровия персонал с останалите подразделения на Компанията и превозвачите при извършване на строителни, ремонтни и профилактични дейности с цел провеждане на превозния процес при пълна безопасност;

➤ Разработване на нови технологии за организация на работата в гарите и управление на движението на влаковете след приключване на извършващите се модернизации на ЖИ;

➤ Контролни измервания на теглата на вагоните, измерени на вагонни везни, които не са собственост на НКЖИ;

➤ Инициране и участие във внедряването на съвременна осигурителна техника с цел елиминиране на субективния фактор при осигуряване на движението на влаковете, издигане на по-високо ниво на работата на гаровия персонал, увеличаване на пропускателната способност и подобряване на безопасността на движението при спазването на следните приоритети:

– Модернизиране на жп линията от София до Септември. Изграждане на диспечерска централизация от Пловдив до Бургас, като част от гарите в участъка ще бъдат оборудвани с нови осигурителни техники – МКЦ. Изграждане на диспечерска централизация от Русе до Каспичан, като част от гарите в участъка ще бъдат оборудвани с нови осигурителни техники – МКЦ. Развитие на жп възел София, жп участък София – Волуяк – гара София, както и жп възел Пловдив – гара Пловдив;

– Проектиране и изграждане на диспечерски центрове за управление на влаковото движение, които да осигуряват диспечерско регулиране и контрол на движението на влаковете по жп линии и възлови гари чрез микропроцесорни (компютърни) системи за управление в участъка Русе – Каспичан;

– Изграждане на нови и усъвършенстване на съществуващи системи за ОТ за междугарие и точки за контрол на подвижен железопътен състав, приоритетно по протежението на жп магистралите и жп линии I-ва категория, както и пристъпване към внедряване на ETCS и последващо изграждане на ERTMS с цел постигане на съвместимост с жп администрации на страните от ЕС;

– Изграждане и внедряване на компютърни телекомуникационни системи за връзка между гарите, влаковите диспечери и енергодиспечерите. Създаване на национална система за предаване на информация и координация на транспортните процеси и други, чрез използване на оптична преносна среда;

– Изграждане на системи за запис на електронен носител на всички служебни разговори, които провежда експлоатационния персонал при осигуряване на движението на влаковете и извършването на маневрената дейност;

– Интензивно пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери в прелези с АПУ. С елиминирането на субективния фактор при управлението на прелезите се повишават многократно сигурността и безопасността на превозите, както и се намалява времето, през което същите са затворени за преминаване на жп возила;

– Изграждане на система от устройства за динамично следене на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав, разположени по цялата жп мрежа. Чрез тях в много по-голяма степен ще се гарантира безопасността на превозите и ще се предотврати разрушаването на инфраструктурата, която поддържа и управлява НКЖИ;

➤ Инициране и участие в съоръжаването на гари с пътнически информационни табла.

➤ Надграждане на функционалностите на „Система за управление на влаковата работа“ за покриване на изискванията на Регламента за разпределяне на железопътния капацитет, който се очаква да бъде приет през 2026 г.

➤ Ремонт и модернизация на сградния фонд – гари и спирки съобразно съвременните функционални и санитарно-хигиенни изисквания;

➤ За приемните здания и пространствата около тях се прилагат изискванията на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на ЕП и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията

на пътниците, използващи ЖТ и на Регламент (ЕС) № 1300/2014 на ЕК от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на жп системата на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност. От 07 юни 2023 г. за приемните здания и пространствата около тях се прилагат изискванията на Регламент (ЕС) 2021/782 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2021 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи ЖТ (преработен текст);

➤ Поделение УДВК участва в разработването на стратегия на НКЖИ за модернизация на определени гари с цел задоволяване на нуждите от капацитет за превозвача;

➤ През 2026 г. поделение УДВК ще продължи да повишава ефективността на работата чрез:

- Промяна в организацията на работа в гарите;
- Закриване на гари за службата по движението за част от денонощието, като това ще доведе до реализирана икономия от работно време;
- Управление на две или повече гари от един началник гара;
- Участие в работните групи на Товарните железопътни коридори, на които НКЖИ е член, за повишаване на конкурентоспособността на ЖТ;
- Инициране и постигане на изменения в правилата за работа на граничните жп преходи с Гърция и Турция с цел облекчаване на процедурите за осъществяване на трафика.

В изпълнение на горното, поделение УДВК очаква следните ефекти:

- Повишаване на приходите от допълнителните услуги, предоставяни от НКЖИ;
- Подобряване на условията на работа на експлоатационния персонал;
- Оптимизиране на числеността на персонала;
- Подобряване на комфорта и достъпността на пътниците до гарите;
- Повишаване на безопасността на ЖТ, чрез намаляване на субективния фактор при осигуряването на движението на влаковете и изграждането на нови системи за контрол на подвижния състав;
- Повишаване на конкурентоспособността на ЖТ чрез облекчаване на вътрешните и международните процедури за осъществяване на трафик.

## **2.2 Дейности по поддържане и ремонт на железния път**

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

### **Основни параметри на железопътната мрежа на НКЖИ към 31.12.2025 г.**

- Обща разгъната дължина на железопътната мрежа – 6 440 км, от които с нормално междурелсие 1 435 мм са 6 287 км, в т.ч.:
  - дължина на открит железен път с нормално междурелсие – 3 900 км;
  - двойни жп линии – 995 км;
  - теснопътни жп линии (760 мм) – 125 км;
  - дължина на гарови коловози – 1 420 км, от които:
    - с междурелсие 1 435 мм – 1 392 км;
    - с междурелсие 760 мм – 13 км;
    - с междурелсие 1 520 мм – 15 км.
- Железопътни съоръжения:
  - железопътни тунели – 186 бр. с обща дължина 47,9 км;
  - железопътни мостове – 995 бр. с обща дължина 43,1 км;
  - железопътни прелези – 732 бр.

**Проблеми, свързани с управлението на поддържането на железния път и съоръженията**  
Контролът върху техническото състояние на пътя и прилежащите към него съоръжения е една от основните насоки по управлението на процесите в поддържането.

За своевременното откриване, оценяване и вземане на бързи решения за преодоляване на възникналите проблеми по безопасността, в поделение ЖПС действат системите за обективен и субективен контрол върху състоянието на пътя и съоръженията, изградени в съответствие със съществуващите на настоящия етап възможности.

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

***Обективен контрол***

- измерване на параметрите на железния път и жп стрелките в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория;
- ултразвукова дефектоскопия на релсите и елементите на жп стрелките.

***Измерване на параметрите на железния път с пътеизмерителна лаборатория***

През 2025 г. беше подготвена и проведена процедура по Закона за обществените поръчки за избор на изпълнител за диагностика на железния път. Сключен е Договор № 111713/21.10.2025 год. за извършване на диагностика на железния път с пътеизмерителна лаборатория за срок от три години.

***Ултразвукова дефектоскопия на релсите и елементите на жп стрелките***

Обективният контрол на релсите и релсовите елементи в жп стрелките се основава на изградената система за дефектоскопия. Нормативно това е регламентирано чрез „Правила за организация на безразрушителен контрол на релси, жп стрелки, заварени настави и на възстановени чрез напластяване на елементи на железния път“ от 2012 г. и „Каталог на неизправностите в релсовите елементи“, утвърдени от Генералния директор на НКЖИ през 2006 г. Наличната дефектоскопна апаратура позволява в жп стрелките да бъдат контролирани някои от техните елементи (раменни, междинни релси и част от езика). От 2008 г. е разработена и внедрена методика и система за оценка на дефектността в преходното сечение на езиците на стрелката, където дефектите възникват най-често.

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

Ултразвукова дефектоскопия се извършва от създадените във всяка жп секция звена за безразрушителен контрол.

През 2026 г. съгласно нормативните изисквания, на релсовите и стрелковите елементи ще бъде извършена ултразвукова дефектоскопия два пъти по главните жп линии и един път по второстепенни жп линии.

***Субективен контрол***

Субективният контрол се извършва съгласно процедура по безопасност по СУБ ПБ 4.01 „Правилата за текущо поддържане на железния път“ и представлява осъществяван от жп кантонери, охранители на слаби места и технически персонал от жп участъците, периодичен визуален оглед на състоянието и годността на елементите от горното строене на железния път – релси, траверси, баластова призма, скрепление.

Железопътните кантонери и охранители на слаби места извършват ежедневен контрол по предварително одобрени графици. Охранителите на слаби места са ангажирани основно с контрола на срутища и свлачища в планинските участъци на мрежата, като същите извършват и оглед на горното строене.

Във всеки жп участък ежесечно със субективен контрол за състоянието на железния път и съоръженията са ангажирани и началник жп участък и техник/ръководител група. Същите извършват измерване с ръчни инструменти на параметрите (ниво, флеш и междурелсие основно в кривите) на железния път и жп стрелките. При констатиране на стойности, близки

или над регламентираните в нормативната уредба, се предприемат коригиращи мерки по привеждане на състоянието им в съответствие с нормативите.

#### *Оценка за техническото състояние на съоръженията*

Голяма част от съоръженията на долното строене (мостове, тунели, плъзгачи, водостоци, подпорни стени) са в експлоатация от втората половина на XX век. Ограниченото финансиране в годините е довело до просрочие на ремонти по немалка част от тези съоръжения и това е предпоставка за поява на различни видове откази (повреди и неизправности), които намаляват носимоспособността и устойчивостта на съоръженията или техните елементи и водят до отклонения от изискванията на нормативните документи по отношение на натоварванията от подвижен товар и строителните габарити.

#### *Проблеми при извършване на субективния контрол на железния път и съоръженията*

Контролът върху техническото състояние на пътя и прилежащите към него съоръжения е една от основните насоки по управлението на процесите в поддържането на железния път и съоръженията. Системата за контрол върху състоянието на пътя и съоръженията е изградена в съответствие със съществуващите на настоящия етап възможности.

*Резултатите от субективния контрол се определят основно от работата на длъжностните лица, осъществяващи контрол.* Ефективността от работата на кантонерите се определя от дължината на наблюдавания от тях участък. Със субективен контрол в мрежата са ангажирани около 780 кантонери, кантонери/охранители слабо място и охранители на слаби места, което не позволява да се постигне необходимото ниво на „плътност“ на системата за контрол.

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

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

#### **План за дейността на поделение ЖПС през 2026 г.**

При съществуващото ниво на технологиите и техническата съоръженост поделение ЖПС няма възможности за амбициозни промени в краткосрочен план, но целите на УЖИ са чрез изпълнението на големите инфраструктурни проекти да се осъществи модернизация на ЖИ, техническа и ефективна поддръжка на железния път, възстановяване при възможност на проектните параметри на жп мрежата и експлоатация на същата при високо ниво на безопасност.

Базовите данни, на които се основава планирането на средствата от инвестиционната програма през 2026 г., са:

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

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

Чрез инфраструктурните такси през 2026 г. ще се финансират ремонтите на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости.

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

- управлението на влаковата работа в ЖИ при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- скоростни условия, гарантиращи устойчив ГДВ;
- капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по жп мрежата;
- комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти;
- увеличаване на срока на експлоатация.

Ремонтите ще се извършат по стопански начин, с жп механизация, стопанисвана от железопътна секция Враца.

През 2026 г. със средства от инфраструктурни такси ще се изпълняват следните обекти:

Неотложно възстановяване на железния път, контактната мрежа и осигурителната техника в междугарието Разменна–Батановци; Механизирано подновяване на железния път в междугарието Филипово – Съединение от км 1+250 до км 8+100 по 81-ва жп линия с готови звена 2-ра употреба (без извършване на механизирани пресявка); Възстановяване на състоянието и проектните параметри на железния път по 2-ри коловоз в гара Дунавци; Възстановяване на състоянието и проектните параметри на железния път по 2-ри коловоз в гара Сахране; Възстановяване на състоянието и проектните параметри на железния път по 3-ти коловоз в гара Казанлък; Механизирано подновяване на железния път от км 138+050 до км 139+000 /Тунел № 3/ в междугарието Велико Търново – Дебелец; Механизирано подновяване на железния път в междугарието Търнак – РП Струя – Аспарухово (от км 70+000 до км 73+040 (НС№2 РП Струя) с обща дължина 3040 метра; Механизирано подновяване на железния път по стопански начин на четвърти коловоз в гара Карлово, в междугарието Бели Извор – Криводол, трети коловоз в гара Реброво, междугарието Курило – Реброво, втори коловоз в гара Дъбово, втори коловоз в гара Иваново и втори коловоз в гара Борово. Механизирано подновяване на железния път в следните междугария: Сопот – Карлово, Тъжа – Сахране, Сахране – Дунавци, Телиш – Горни Дъбник път № 2, Любеново предавателна – Раднево, Тулово – Дъбово път № 1, Поликраище – РП Акация, Ресен – Горна Оряховица, Велико Търново – Дебелец, Дебелец – Дряново, Дряново – Царева ливада, Левски – Дойренци, Левски – Морава, Търговище – Хан Крум, Мътница – Каспичан, както и в гарите Горна Оряховица, Симитли, Черниче, Кресна, Струмяни, Сандански и Ген. Тодоров.

### **Очакван ефект**

В резултат на изпълнението на предвидените ремонтни работи по железния път и съоръженията, ще бъде постигнат следният ефект:

- възстановяване на проектни скорости в 1 бр. междугарие с обща дължина L=8,633 км;
- увеличаване на скоростта на движение в 1 бр. участък с дължина L=8,070 км;
- премахване на съществуващи ограничения на скоростта в междугария от железопътната мрежа;
- задържане на достигнатите скорости по железния път – 2 400 км;
- подобряване на техническото състояние на жп стрелки – 450 бр.;
- стабилизиране на земното платно в подновените участъци;
- гарантиране на устойчив ГДВ;

- гарантиране на устойчива работа на кариера „Карлуково“ и цеха за направа на безнаставов релсов път в гр. Шумен;
- качествено подобряване на състоянието на прелезните настилки;
- ефективно използване на работната сила, пряко ангажирана с поддържане на железния път и съоръженията;
- подобряване на нивото на транспортната съоръженост на жп участъците.

С осигурените средства за ремонт и поддържане на железния път и съоръженията през 2026 г., ще се обезпечи максимално възможното количество жп материали, в т.ч. доставка на различни видове дървени траверси, доставка на стоманобетонени траверси, скрепителни и свързочни материали, консумативи за алумино-термитни заварки, стрелки и стрелкови части, гориво-смазочни материали и създаване на добри условия за поддържане на горното строене на железния път и съоръженията към него.

### **Проблеми и рискове**

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

- Задълбочаване на процесите на влошаване на техническото състояние на железния път по главните жп линии в мрежата (отнася се за немодернизирани и нерехабилитирани жп линии) поради нарушени междуремонтни цикли през последните 15-20 години. Трайното решаване на проблема е пряко свързано с реализирането на големите инфраструктурни проекти и средносрочната програма на УЖИ.
- Задълбочаване на процесите на влошаване на техническото състояние на съоръженията. Просрочените ремонти са предпоставка за поява на различни видове откази (повреди и неизправности), които намаляват носимоспособността и устойчивостта на съоръженията или техните елементи и водят до отклонения от изискванията на нормативните документи по отношение на натоварванията от подвижен товар и строителните габарити.
- Недостиг на квалифицирани специалисти и изпълнителски персонал. Все по-осезаем става дефицитът от квалифициран и мотивиран инженерно-технически персонал и квалифицирана специализирана работна сила. Проблемът се задълбочи след стартирането на големи инфраструктурни проекти и обекти с национално значение. Тежкия непривлекателен труд и липсата на квалифицирани специалисти следва да бъде заменен от достатъчно тежка и лека специализирана механизация за поддържане на железния път и съоръженията към него.
- Недостатъчна механо-, енерго- и транспортна осигуреност. Техническото състояние на жп мрежата е в пряка зависимост от състоянието на тежката пътна механизация на поделение ЖПС.

### **2.3 Дейности по СИГНАЛИЗАЦИЯТА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЯТА**

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

Основната дейност на поделение СИТ е насочена към профилактика, поддържане, модернизация на съществуващи и строителство на нови устройства и системи на осигурителна техника, телекомуникации, електроснабдяване и енергиен контрол. Тези системи са основата на централизираното диспечерско управление, обективния контрол и безопасността на влаковото движение.

Основна задача в 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.

**Състояние на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването:*****Осигурителна техника***

Осигурителната техника осъществява: обективен 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, работещи по медни и оптични кабели), контрол и управление на скоростта на движение на влаковете чрез европейската система АЛС/ETCS и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете. За контрол на състоянието на преминаващите железопътни возила в движение на определени контролни пунктове са монтирани устройства за контрол на подвижен жп състав.

Състоянието на осигурителната техника влияе пряко върху безопасността, качеството и ефективността на жп услугата. Безопасното движение на влаковете по жп мрежата се сигнализира (разрешава) чрез подаване на светлинни сигнали от светофори по скоростната или по обикновената сигнализация. Сигналните показания се регламентират съгласно Наредба № 58 от 02.08.2006 г. за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, издадена от министъра на транспорта през 2006 г.

Действащите в момента експлоатационни пункта са съоръжени със средства на ОТ, както следва: МКЦ – 35 бр.; МРЦ – 149 бр.; ЕМЦ – 28 бр.; РУКЗ – 65 бр. (гара Септември е съоръжена с МКЦ за основната жп мрежа и РУКЗ за теснолинейката, гара Варна е съоръжена с ЕМЦ на основната мрежа и отделна ЕМЦ за товарния парк). Без осигурителна инсталация са 30 бр. гари, като в 15 от тях движението на влаковете се управлява чрез пултове за временно управление на входни светофори/семафори. Временно закрити за служба по движението на 5 бр. гари.

Преобладаващата част от устройствата на осигурителната техника, с изключение на обектите по линиите с Европейско финансиране, са с изтекъл експлоатационен живот и са с ограничени възможности за прилагане на съвременни технологии за пренос на информация, както и контрол и управление на превозния процес (управление от диспечерски център) – ETCS.

Въпреки усилията, които се полагат, действащите съоръжения от базовото ниво за безопасност (гарови централизации, прелезни устройства, системи за блокировка), както и елементите от тях (стрелкови апарати, светофори, релсови вериги) постепенно изчерпват своя технически ресурс, като рискът от опасен отказ нараства поради продължителен срок на експлоатация, отсъствие на резервна апаратура, недостатъчен персонал за техническо обслужване. Голяма част от действащата ОТ е с изтекъл полезен живот, като 45% от нея е въведена в експлоатация преди повече от 50 г.

Безопасното преминаване на влаковете през жп прелезите се осъществява чрез автоматични прелезни устройства. От всички 732 бр. жп прелези, 502 бр. са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза, както следва: АПУ с бариери и сигнализация – 149 бр.; АПУ със сигнализация – 237 бр.; електрически бариери в район на гара – 116 бр.

На 332 прелезни устройства са инсталирани шосейни светофари с трета бяла бавно мигаща светлина в съответствие на изискванията на чл. 24 от Наредба № 17 от 23.07.2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали. Бялата бавно мигаща светлина показва на водачите на пътни превозни средства, че автоматичното прелезно устройство е изправно и към прелеза не приближава жп возило.

**Участъци с АЛС/ETCS в експлоатация:**

– Участъците Септември – Пловдив и Крумово – Свиленград са съоръжени с оперативно съвместима система ERTMS (ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice) – обща дължина 262,20 км. Участъкът Дунав мост 2 – РП Капитановци – Видин товарна – Видин пътническа – 16,314 км е съоръжен със система ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d, като полевото оборудване е изградено и има Разрешение за ползване по ЗУТ.

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 допускат да се движат по тези линии със скорост, не по-висока от 130 км/ч.

Участъци с диспечерски централизации:

- Световрачене – Сопот – Дължината на железопътния участък е 138 км, като включва 16 бр. гари: Световрачене, Кремиковци, Яна, Столник, Саранци, Макоцево, Долно Камарци, Мирково, Златица, Пирдоп, Антон, Копривщица, Стряма, Клисура, Христо Даново и Сопот. Всички гари от участъка могат да работят както на самостоятелно управление, така и да се управляват от Център за управление на трафика, ситуиран в сградата на Централна жп гара София;
- Крумово – Свиленград – Дължината на железопътния участък е 133 км и включва 12 бр. гари с изградени маршрутно-компютърни централизации: Крумово, Катуница, Поповица, Първомай, Караджалово, Ябълково, Димитровград, Нова Надежда, Симеоновград, Харманли, Любимец и Свиленград. В този участък контролът и управлението на влаковото движение се извършват от диспечерска централизация, ситуирана в централен диспечерски център в гр. Пловдив.

Устройства за контрол на подвижен жп състав:

Монтирани са следните устройства за контрол на подвижен жп 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 на км 161+840 двупътна;
- В междугарието Ябълково – Димитровград – Система за контрол на горещи букси и колела Димитровград-Запад на км 227+228;
- В междугарието Димитровград – Нова Надежда – Система за контрол на горещи букси и колела Димитровград-Изток на км 238+239;
- В междугарието Димитровград – Хасково – Система за контрол на горещи букси и колела Димитровград-Юг на км 3+874;
- В междугарието Любимец – Свиленград – Система за контрол на горещи букси и колела Свиленград-Запад на км 291+183;
- В междугарието Свиленград – Капъкуле – Система за контрол на горещи букси и колела Свиленград-Изток на км 302+000;
- В междугарието Маноле – Белозем – Система за контрол на горещи букси и колела на км 26+532.

**Телекомуникации**

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, като на този етап оптичната кабелна мрежа е 1 330,261 км или 53,64% от необходимото покритие на главните жп линии. В момента със средства от капиталов трансфер се модернизират телекомуникациите в участъка Русе – Горна Оряховица, което включва подземно изграждане на тръбна канална мрежа и инсталиране на 114,850 км оптични кабелни линии с голям капацитет. Така не само ще се гарантира безопасност за работа, 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.

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 в жп мрежата; пътнически информационни системи – електронни информационни табла в чакални и перони и оповестителни високоговорящи системи; часовникови системи за информация на пътниците.

В участъка София – Пловдив – Свиленград е изградена цифрова радиокомуникационна 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, като представлява основа и преносна среда за внедряването на ETCS, 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.

На всички модернизирани участъци и самостоятелно ремонтирани гари (с извършен основен ремонт) по програми на ЕС и национално финансиране, се инсталират съвременни информационни уредби и системи за пътници – оповестителни високоговорящи и електронни табла (в чакални и на перони). На останалите гари работят основно оповестителни информационни уредби за пътници. Във всички служебни помещения, свързани с организацията на превозните процеси и движението на влаковете по гарите, както и в голяма част от административно-служебните помещения и сградите на НКЖИ има функциониращи часовникови системи, показващи точното време.

Телефонните централи покриват напълно цялата жп мрежа в страната и предоставят стандартни общослужебни телефонни връзки за организиране на технологичните жп процеси и превози. Въведено е и се ползва напълно автоматично избиране в цялата мрежа, както и към съседни железопътни инфраструктурни администрации. Цифровите телефонни централи предоставят и редица допълнителни услуги, характерни за цифровите системи и по желание на абонатите, включително и връзки към обществените телекомуникационни мрежи за абонатите в някои големи жп възли.

СИТ поддържа 38 бр. телефонни централи – 34 цифрови и 4 електромеханични, с общ капацитет – 25 338 абоната.

Изградени са и се поддържат системите за видеонаблюдение на 100 бр. прелези, 52 жп гари и 11 бр. спирки.

### ***Електроснабдяване и енергиен контрол***

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

Поделение СИТ поддържа: трафопостове 20 (10) kV/0.4 kV, желязо-решетъчни стълбове и пилони с монтирани осветителни тела, въздушни и кабелни линии средно напрежение и ниско напрежение (медни, алуминиеви и маслени) с дължина около 2 400 км, разпределителни уредби средно напрежение, разпределителни уредби ниско напрежение, разпределителни касети, разпределителни и електромерни табла.

Паралелно с дейностите по поддръжка на апаратурата и съоръженията за електроснабдяване се осъществява контрол и отчет на консумацията на електроенергия. Фактът, че не малка част от оборудването е морално и физически остаряло води до повишени загуби на електрическа енергия. Част от сградите с трафомашини и оборудване са с амортизирани конструкции, което създава предпоставки за течове, както и за нерегламентирано проникване на външни лица. Част от кабелните линии, свързващи трансформаторите с разпределителните уредби, са физически остарели с влошени параметри.

Съоръженията за отопление на стрелки се модернизират в участъците от железопътни линии, на които се извършва реконструкция и модернизация. 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 НКЖИ.

НКЖИ изпълнява програма за изграждане на фотоволтаични централи за производство на електроенергия за собствени нужди. Монтирането на новото съвременно алтернативно електрозахранване, базирано на възобновяеми източници на електроенергия, ще гарантира непрекъсваемо и качествено електрозахранване за електрически централизации, ще доведе до понижаване разходите за електроенергия, както и спестяване на средства за скъпоструващото гориво и консумативи за дизелови агрегати. Използването на повече енергия от възобновяеми източници е и от решаващо значение за намаляване на въглеродния отпечатък и емисиите от парникови газове.

В изпълнение на програмата са изградени фотоволтаични централи на жп гари Стамболийски, Сандански и Граф Игнатиево.

### **Проблеми и рискове**

- Голям дял морално и физически остарели съоръжения на ОТ, ТК и ЕС. Експлоатационните параметри на тези съоръжения са причина за честите им повреди, което води до нарушения в ГДВ и намаляване на безопасността на движение на влаковете.
- Липса на резервни части за амортизирана апаратура на ОТ, ТК и ЕС. Липсата на резервни части за апаратура, поради отдавна спряло производство или прекратени връзки с доставчици и производители, допринася за некачественото извършване на профилактика на съоръженията. Това води до прекъсвания в работата им и намаляване на безопасността на движение на влаковете.
- Недостиг на аварийни автомобили. Недостигът на аварийни автомобили затруднява работата по отстраняването на повреди, където съоръженията са отдалечени, трудно достъпни, силно амортизирани и се налагат чести ремонти. Създадена е организация на работа за обслужване на по-големи участъци от мобилни групи.
- Кражби и унищожаване на кабели и апаратура на ОТ, ТК и ЕС. Посегателствата на съоръжения водят до застрашаване на сигурността на влаковото движение и маневрената дейност и представляват сериозна заплаха за живота на пътниците. НКЖИ ежегодно плаща големи суми за възстановяване на този вид щети.
- Текучество на кадри. Неконкурентните заплати и непривлекателните условия на труд водят до текучество на кадри. Най-големият дял от трайно незаетите длъжности е в експлоатационните звена. Установилата се тенденция в последните години за овакантаване на длъжностите, създава сериозни проблеми за нормална експлоатационна работа.

### **План на дейността на поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за 2026 г.**

Прогнозната финансова рамка на програмата за поддръжане и развитие на съоръженията на поделение СИТ за 2026 г. е разчетена на база планираното финансиране на ниво Централно управление на НКЖИ. За да бъдат преодолените натрупаните в годините техническо и технологично изоставане, извън финансовите средства, предоставяни на Република България от европейските програми, са необходими в дългосрочен план инвестиции за модернизация, обновяване и поддръжка на системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване.

**Очакван ефект**

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

**2.4 ДЕЙНОСТИ ПО ЕНЕРГЕТИЧНИТЕ И ЕЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ**

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, ЗЖТ и лицензията, издадена от Комисия за енергийно и водно регулиране за територията на цялата страна.

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

**Състояние на енергетичните и електротехническите съоръжения**

Захранването на контактната мрежа (КМ) 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, ръководени от три регионални поделения Енергосекции – София, Пловдив и Горна Оряховица. Поддръжката на контактната мрежа се извършва със специализирани релсови самоходни машини на железопътен ход от квалифициран персонал.

Подобряването на състоянието на контактната мрежа и енергосъоръженията в тяговите подстанции и привеждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (Техническа спецификация за оперативна съвместимост и произтичащите от тях стандарти и европейските норми) е предпоставка за намаляване на технологичните разходи и загуби в мрежата 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 жп превозите и се постига чрез:

- ежедневна профилактика на контактната мрежа и ТПС 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 контактната мрежа;
- ревизия и регулиране 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 ЖИ 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.

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;
- подмяна на компенсиращите устройства на компенсираната контактна мрежа с газови компенсатори, които облекчават експлоатационната ѝ поддръжка;
- монтаж на мощностни разединители и надеждни моторни задвижвания за открит и закрит монтаж в тяговите подстанции и контактната мрежа;
- подмяна на 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 бр. тягови подстанции на територията на железопътната инфраструктура, 22 бр. са модернизирани, на 28 бр. е изградена система SCADA за управление на съоръженията им. На 17 бр. от въведените SCADA системи в подстанциите има изградена оптична връзка с диспечерския център, от където се управляват. От оставащите за модернизация 32 бр. подстанции, има подписани договори за модернизация на 12 бр. и има подписани договори за нови 3 бр. подстанции.

Една част от тяговите подстанции се модернизират със средства от оперативни програми. 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.

### ***Прогноза на дейността за 2026 година***

Поделение „Електроразпределение“ реализира приходи от предоставянето на услугата „разпределение на тягова електроенергия по разпределителни мрежи на железопътния транспорт“, която заплащат железопътните оператори и се формират при цена на услугата, нормативно определена от КЕВР. С тези приходи се покриват разходите на дейност „Електроразпределение“ и се гарантира безотказността и ефективността на енергийната система, обслужваща железопътните превозвачи.

На основание Закона за енергетиката и Наредба №1 от 14.03.2017 г. за регулиране на цените на електрическата енергия, при необходимост КЕВР изменя утвърдените цени на

електрическата енергия по време на ценовия период. С Решение №Ц-26 от 01.07.2025 г. утвърдената цена от КЕВР за тягово разпределение е в размер на 70,34 евро/MWh. Планираният приход от разпределение на тягова електрическа енергия е в размер на 22 861 650 евро без ДДС.

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

Планираните приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия са изчислени съгласно Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от УЖИ, изменена и допълнена с ПМС № 283/14.11.2019 г. и са на база заявени влакове от превозвачите и разработения ГДВ за 2026 г. Одобреният от ИАЖА размер на ставката, в сила от 01.02.2026 г. за такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия е в размер на 17,29 евро/MWh. Планираните приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия са в размер на 5 618 203 евро без ДДС.

Планираните приходи са на база 325 000 MWh прогнозна консумирана тягова електрическа енергия.

### ***Инвестиционна програма***

Основно инвестициите в енергийните съоръжения са насочени за възстановяване и модернизация на контактната мрежа за осигуряване на безопасност и безаварийност на жп транспорта, намаляване на отказите в енергийните съоръжения и времезакъснението на влаковете, повишаване на 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 поддръжка на контактната мрежа.

За 2026 г. обектите са формирани на база предвижданията за ремонт на контактната мрежа, които се определят като преки разходи, влизащи в пакета за минимален достъп, и обекти за финансиране със собствени средства и държавен бюджет.

### ***Тягови подстанции***

Предвижда се пълна модернизация на тяговите подстанции, модернизация на секционните постове, както и изграждане на система, обединяваща системите за телеуправление и телесигнализация SCADA.

*Основните видове дейности при осъществяване на предстоящи проекти са:*

- подмяна на съоръженията на тяговите подстанции, изграждане на система за телеуправление;
- централизирано управление на съоръженията за тягово енергоснабдяване от енергодиспечерите и подобряване на оперативността при експлоатацията им от съответните енергодиспечерски участъци;
- повишаване на надеждността на захранване на контактната мрежа, респективно електрическия подвижен състав и осигуряване на нормално по ниво напрежение в контактната мрежа, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 50163;
- постигане на оперативна съвместимост с Трансевропейската жп система, чрез модернизация на тяговите подстанции и електрическия подвижен състав, като съставен елемент на структурна подсистема „Енергия“, в съответствие с изискванията на Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната жп система с жп системата в рамките на ЕС;
- повишаване на пропускателната способност на съответните жп участъци и създаване на предпоставки за по-пълно изпълнение на ГДВ, изпълнение на изискванията по отношение на новия електрически подвижен състав, за поддържане на нивото на напрежение в контактната мрежа в строго определени граници;

– намаляване на вредното влияние върху околната среда, чрез подмяна на съоръженията, съдържащи вредни, отровни и канцерогенни вещества (трансформаторно масло, течен електролит в акумулаторните и кондензаторните батерии и др.);

– намаление на персонала, зает с експлоатацията на тягови подстанции, поради безотказната работа на съвременните съоръжения и липсата на възможност за профилактични изпитания (комплексната разпределителна уредба е херметически затворена и съоръженията разположени в нея, не се нуждаят от профилактични изпитания), необходимостта от постоянен оперативен персонал отпада и служителите, заети с тази дейност, се предвижда да бъдат пренасочени към експлоатационните подрайони.

Внедряването на SCADA системата дава възможност за автоматично управление и наблюдение както от подстанцията, така и дистанционно от Диспечерските центрове, което допринася за цифровизацията и дигитализацията в жп сектора.

Цифровите технологии предоставят огромен потенциал за оптимизация на системата на транспорта и разкриват нови възможности за производство и услуги. Те подпомагат интегрирането на транспорта с други системи на икономиката, като например, тази на енергетиката, и значително повишават ефективността на сектора.

Тяговите подстанции са самостоятелни обекти, представляващи съвкупност от стационарни съоръжения, чието предназначение е да трансформират полученото захранващо напрежение 110 kV от енергийната мрежа на Република България във вид и стойност, подходящи за захранване на въздушната контактна мрежа. Захранващото напрежение на контактната мрежа е монофазно с номинална стойност от 25 kV.

### **Контактна мрежа**

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 на състоянието на съоръженията;
- привеждане на параметрите на съоръженията към действащите „Технически изисквания“ (ТСОС и произтичащите от тях стандарти и европейските норми);
- намаление на разходите за планови и аварийни ремонти, поради сигурността, безотказността и дълготрайността на комутационните и измервателни апарати от ново поколение, вградени в обектите.

Ремонтът на контактната мрежа обхваща подмяна на стълбове – напукани, наклонени и силно амортизирани, които са предпоставка за аварийни ситуации и застрашаващи ГДВ, фундаменти, конзоли, секционни изолатори, компенсиращи устройства, подмяна на носещите въжета и контактен проводник, свързващи възли и детайли, антикорозионно боядисване на железорешетъчни стълбове.

Поддържането на участъците и обектите от железопътната инфраструктура, които са изградени/рехабилитирани с европейски средства ще се извършва съгласно инструкциите за текущо поддържане на енергийните съоръжения, като се изготвят месечни и годишни графици за профилактика и преглед на тези съоръжения. При констатиране на нередности на обектите, които са в гаранционен срок, същите се отстраняват от изпълнителите на обектите.

## **2.5 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК**

### **Поделение „Железен път и съоръжения“**

От състоянието на железния път и съоръженията към него в много голяма степен зависи качеството на услугата, която ЖИ предлага – скорост, трафичен капацитет, ниво, качество и безопасност на превозите. За качеството и обема на изпълняваните по жп мрежата 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 са морално и физически остарели, 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:

✓ **РССМ за поддържане и ремонт на железния път**, включват:

- Тежка жп механизация: Траверсоподбивни линейни машини; Баластопланировъчни машини; Баластопресовни машини; Траверсоподбивни стрелкови машини; Баластоплътнителни; Машина за шлайфане на релси; Машина за смяна на траверси (SVP);
- Роторен снегорин;
- Моторни влекачи (дрезини).

✓ **Подвижен жп състав**, в т. ч.: Вагони хопер-дозатори „Фассрр“ и „Е“, за превоз и разтоварване на баласт; Вагон водачи „Фассрр“, за осигуряване на влаковете композиции; Платформени вагони „Res“ и „Smmps“, за превоз на жп материали; Нови „Фсррр“ вагони (малък хопер), за превоз и разтоварване на баласт; Стари „Frlloo“ вагони (малък хопер съчленен); Вагон жилища; Пътнически вагони; Вагони за отсечки MFS; Вагон снегорини; Вагонетки 12 тонни, за локален превоз на жп материали; Теснопътни товарни вагони; Вагон цистерни; Вагон рамка; Обезтревителни вагони; Вагони за превоз на дълги релси; Покрити вагони 181 серия.

✓ **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 за пробиване на отвори за стълбовете на КМ, почистване на габарита от растителност, изкопаване на отводнителни канавки, смяна на траверси при локални ремонти.
- Багери на комбиниран ход „Жисмар“ за извършване на земни работи, товаро-разтоварни работи.
- Багери на комбиниран ход /железопътен и автомобилен/ „JCB“ (почистване на габарита от растителност, изкопаване на отводнителни канавки, смяна на траверси при локални ремонти, подбиване на железен път, разбиване на скални маси и др.).
- Комбинирани колесни багери „JCB“.

✓ **Оперативни кранове, монтирани на жп вагони**: оперативни кранове „ХИАБ“ на релсов ход; оперативни кранове „ФЕРАРИ“ на релсов ход; оперативни кранове „ШИПКА“ на релсов ход.

✓ **Лека пътна механизация**, която включва: тирфоногаечни машини; релсоотрезни машини; траверсопробивни машини; траверсоподбивни машини с ЕШП /електрошпалоподбоек/; релсопробивни машини; ръчни подбивки „Жисмар“ с ДВГ; ръчни подбивки „Робел“ комплект с генератор; ръчни подбивки с ДВГ; друга механизация – машини за контурно шлайфане, моторни триони, кастрани, хресторези и др.

✓ **Автомобилен парк**, състоящ се от: леки автомобили; микробуси и лекотоварни автомобили; автобуси; товарни автомобили над 3,5 т.; цистерни за превоз на гориво; кранове; фадроми; багери на автомобилен ход и др.

✓ **Възстановителни средства за възстановяване на инфраструктурата** след жп произшествия: възстановителни кранове; възстановителни средства тип „Унимог“ с оборудване за възстановяване на инфраструктурата след жп произшествия.

✓ **Карьера със съответната техника за добив и производство на инертни материали** за ЖИ, съоръжена със стационарна трошачно-пресовна инсталация и мобилна трошачна инсталация в гара Карлуково.

✓ **Инсталация за стационарно заваряване на жп 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.**

Силно амортизираната техника изисква значителен финансов ресурс за доставка на резервни части, разход на консумативи (гориво-смазочни материали и др.) и ремонтни дейности за ежедневно текущо поддръжане. С изпълнението на оперативните програми на Компанията, нарасна и продължава да нараства делът 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, която е морално остаряла не винаги е в състояние да гарантира необходимите технически параметри на железния път за скорости над 120 км/ч, с изключение на доставените през 2015 г. и 2016 г. 2 бр. траверсopодбивни машини.

Във връзка с влошеното техническо състояние на влекачите тип ДГку и АДМ (всички са над 36 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 жп състав, автомобилната и транспортна техника. Възрастта им е над 36 години. Годишните разходи за доставка на резервни части и консумативи, ремонтни дейности и поддръжане на тази технологично необходима техника възлизат на над 4 000 000 лв.

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

За нуждите на поддръжането на железния път през 2026 г. са очаква да бъдат доставени:

- Доставка на един брой железопътни моторни влекачи за междурелсие 760 мм. Очакваната доставка до средата на 2026 г.;
- Доставка на баластопресевна машина е към средата на 2026 г.;
- Доставка и монтаж на 3 бр. специализирани, радиоуправляеми хидравлични и стрелови крана се очаква към средата на 2026 г.;
- Доставка на нова лека пътна механизация. Очаквана доставка на нова лека механизация към края на 2026 г.
- Доставка на 6 бр. нови тежкотоварни автомобили с монтиран на всеки един от тях хидравличен кран. Очаквана доставка е м. март 2026 г.

През 2026 г. са планирани да стартират следните обществени поръчки, свързани с доставката на нова жп механизация:

- Доставка на 1 бр. специализирана машина за подбиване, нивелиране и рихтоване на железопътни стрелки и железен път за междурелсие 760 мм. Очакваната доставка е към края на 2028 г.;
- Доставка на 3 бр. автомобили за превоз на течни горива. Очакваната доставка е към средата на 2027 г.;
- Доставка на 12 бр. железопътни моторни влекачи тежък „тип“ за междурелсие 1435 мм с товарна платформа и краново устройство. Очакваната доставка е към края на 2028 г.;
- Доставка на 6 бр. електрически винтови крикове /комплект/ с товароподемност 25 тона. Очакваната доставка е към края на 2026 г.;
- Доставка на 3 бр. автомобили за възстановителна дейност на автомобилен и железопътен ход за междурелсие 1435 мм. Очакваната доставка е към средата на 2027 г.;
- Доставка на 3 бр. нови камион-самосвали, 2 бр. нови челни товарачи, един брой хидравлична сонда с долен чук за пробивно-взривни работи за нуждите на кариера „Карлуково“. Очакваната доставка е към края на 2027 г.;

- Доставка на нова автотранспортна и пътностроителна техника за нуждите на Поделение „Железен път и съоръжения“. Очакваната доставка е към края на 2026 г.

**Със закупуването на нова механизация ще се постигне общ ефект, изразяващ се в следното:**

- устойчивост и необратимост на започналата тенденция на повишаване на средно претеглените скорости в жп мрежата на Република България;
- осигуряване на надежден график за движението на влаковете;
- стабилен трафичен капацитет;
- осигуряване и поддържане на необходимо ниво на безопасност по основните направления в жп мрежата;
- премахване на скоростни ограничения в междугария с изпълнен ремонт;
- чувствително подобряване на скоростните условия по основните направления от железопътната мрежа;
- 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, откриване на габарит (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 жп мрежата със скорост на движение на влаковете над 120 км/ч;
- поддържане на железния път и съоръженията в жп мрежата като техническа система в „балансирано състояние“, гарантиращо сигурност на превозите;
- създаване на възможност за добро и качествено поддържане на железния път, чрез влагане на повече нови жп материали и използване на нови технологии и специализирана тежка и лека механизация;
- увеличаване на ефективността на текущото поддържане и ремонта на железния път;
- увеличаване на производителността на труда;
- намаляване на разходите за труд (оптимизация на работна сила и персонал);
- годишна икономия на финансови средства за ремонтни работи, доставка на резервни части, експлоатационни разходи и непроизводителни престои на механизацията;
- увеличение на извършвания механизирани среден ремонт на железен път със собствена тежка пътна механизация в участъци от жп мрежата с влошено техническо състояние и замърсена баластова призма;
- увеличение на укрепващия ремонт на текущ път и гарови коловози (механизирано поддържане със собствена тежка пътна механизация);
- увеличение на укрепващия ремонт на железопътни стрелки и изпълнение на среден ремонт по железопътни стрелки;
- увеличение на положения безнаставов релсов път в отделни участъци от железопътната мрежа с работници на железопътните секции;
- гарантиране на устойчива работа на кариера за производство на баласт. Увеличаване на годишното производство на баласт за жп линии с размери 22.4÷63 мм до 60 000 м<sup>3</sup>.

За постигането на ефект от закупуването на нова жп механизация и транспортна техника е необходимо предварително да бъде извършено:

- ремонт на съществуващи ремонтни бази в гр. София и гр. Горна Оряховица, включващ доставка на специализирани стендове и машини и доокомплектоване на съществуващото технологично оборудване;
- изграждане на допълнителни ремонтни бази за поддържане на наличната жп механизация;
- редовна доставка на резервни части, възли и агрегати, необходими за капитални, средни и аварийни ремонти на машините;

- назначаване на необходимия допълнителен работен персонал (машинисти, ревизор-вагони и технически лица, свързани с експлоатацията и поддържането на машините) със съответното образование и квалификация;
- намаляване на възрастовата граница на технически лица, свързани с експлоатацията и поддържането на машините, назначаване на млади и перспективни специалисти;
- увеличаване на мотивацията за работа на технически лица, свързани с експлоатацията и поддържането на новодоставената жп механизация и транспортна техника, подобряване на социалния им статус, основно чрез осигуряване на съвременно по-високо ниво на брутно трудово възнаграждение и допълнително стимулиращо възнаграждение.

### **Поделение „Електроразпределение“**

#### ***Състояние на специализираната механизация***

Поделение „Електроразпределение“ извършва действия по инспекция, поддръжка и ремонт на съоръженията на контактната мрежа в електрифицираните участъци от републиканската железопътна мрежа, с помощта на 84 бр. РСММ за поддръжка, планов ремонт, преустройство и аварийно-възстановителни работи по контактната мрежа от железопътната инфраструктура и 13 бр. товарни вагони. От РСММ – 3 бр. са комбинирани (шосе-релси) товарни превозни средства за поддръжка на параметрите на контактната мрежа. Машините са разпределени в 46 подрайона, обособени от своя страна в 3 регионални поделения.

Около 57% от наличните РСММ са остарели, морално и физически амортизирани и преминали експлоатационния си жизнен цикъл (около 30 години), за който са проектирани, а именно:

- 24 % от РСММ са в експлоатация над 50 години;
- 22 % от РСММ са в експлоатация над 35 години;
- 11 % от РСММ са в експлоатация над 30 години;
- 20 % от РСММ са в експлоатация над 20 години;
- 21 % от РСММ са в експлоатация до 20 години.

Друг основен проблем е, че само 28% от наличните РСММ са технически оборудвани, съответстват на актуалните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд и са в състояние да реагират адекватно при необходимост от замяна на елементи от контактната мрежа, отстоящи на височина над 8 метра, както и отстраняване на растителност, отстояща на по-голямо разстояние от ос железен път.

Технически остарелите РСММ 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.

Остарялата и непригодна специализирана механизация, както и недостига на машини за работа по контактната мрежа е експлоатационен проблем, който наложи спешното обновяване на машинния парк на поделение „Електроразпределение“, за да бъде то в състояние да осъществява своята дейност.

От 2023 г. започна поэтапното подновяване на специализираната механизация, като по договори за доставянето на 20 бр. 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 са доставени 15 бр., като до края на 2026 г. се очаква доставката на оставащите 5 бр.

#### ***Състояние на експлоатационния автомобилен парк***

Поделение ЕРП 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 ТПС.

Приблизително около 50% от автомобилния парк на ЕРП е доставен и въведен в експлоатация през 2008 г. 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 и намаляване на готовността за реакция, като по този начин се затруднява работата при възникване на аварийни ситуации, засягащи контактната мрежа и тяговата електропреносна мрежа.

През 2026 г. се предвижда доставката на 3 броя нови тежкотоварни автомобили с доставката и монтаж на 3 броя нови хидравлични, стрелови крана.

#### **Поделение „Сигнализация и телекомуникации“**

Наличната специализирана механизация и експлоатационният автомобилен парк, с които разполагат експлоатационните звена на поделение СИТ, се състои от 136 бр. МПС, както следва: 116 бр. експлоатационни автомобили, 6 бр. багери, 6 бр. мотокари и електрокари, 4 бр. товарни автомобили с кран, 4 бр. лабораторни автомобили.

През 2025 г. ДП НКЖИ сключи договор за доставка на 12 нови тежкотоварни автомобили с кран, като след изпълнението на договора за ПСТ ще бъдат доставени 3 бр. тежкотоварни автомобили с монтирани кранови устройства.

Поделението има нужда от закупуване още на 23 бр. автомобили с повишена проходимост, 3 бр. ремаркета (платформи) за превоз на строителна техника, 5 бр. верижни мини багери, 6 бр. товарни автомобили с двойна шаси кабина, 1 бр. пътнически бус, 3 бр. закрити буса 3,5 тона и 3 бр. мобилни лабораторни коли предназначени за провеждане на високоволтови изпитвания и локализиране на повреди по електрически кабели.

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

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

#### **2.6 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД**

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

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

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

- Осигуряване на нормални условия за пътуващите и работещите в гаровите комплекси – голяма част от тях са без отопление, с течове, без нормални санитарни възли.
- Трайно отстраняване на течове върху съоръженията с високо напрежение за гарантиране на 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.

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

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., в състояние са да достигнат засегнатите райони на страната и да доставят необходимите хуманитарни помощи или строителни материали.

Изготвени са Планове съдържащи класифицираната информация, Планове за действие при кризисни ситуации, за действие при терористичен акт и други. Изготвена, утвърдена и въведена в действие е система за оповестяване при привеждане в по-висока степен на готовност. Обезпечено е управлението на движението на влаковете при кризисни ситуации. За стабилизиране на свързочните възможности, в съответствие с извършваните реконструкции и модернизация на ЖИ, се залага подмяна на магистралните кабели с оптични, вкл. и необходимите крайни устройства в съответните обекти. Извършен е контрол и съдействие по заповеди на Държавна агенция „ДР и ВВЗ“, както и постоянно съдействие на инспектори Вътрешна сигурност от страната.

Към служител „Сигурност на информацията“ в НКЖИ са създадени и функционират 7 бр. регистратури за класифицирана информация с цел изпълнение на поставената военновременна задача и оперативно функциониране на сигурността и отбранително-мобилизационната подготовка в НКЖИ. При извършвани месечни и годишни проверки на регистратурите за класифицирана информация по спазване на физическа, документална и информационна сигурност в регистратурите не е установен нерегламентиран достъп или нарушение на мерките за защитата на класифицираната информация. Извършва се постоянен мониторинг и контрол съгласно чл. 130 от Правилника за прилагане на Закона за защита на класифицираната информация. Изготвен е Анализ на риска, съгласно който всички мерки за защита на класифицираната информация са спазени и остатъчната заплаха се свежда до нейното допустимо проявление, т.е. природни бедствия или външни фактори, които не биха могли да бъдат предвидени за защита на класифицираната информация в извънредни кризисни ситуации, включително и от военен характер, в НКЖИ има създадена необходимата организация за преминаване на сценарийно управление.

Усилията на поделенията са насочени към усъвършенстване на управлението и координацията в дейностите за понижаване на риска от бедствия и повишаване на устойчивостта на обектите от критичната инфраструктура.

Във връзка с изготвяне на годишния план за 2026 г. за изпълнение на Националната програма за намаляване на риска от бедствия 2026-2030 г. са заложили конкретни дейности по поделения, които да бъдат включени в плана за изпълнение на програмата за 2026 г., както следва:

**Поделение ЖПС:** обезопасяване на скални откоси чрез обрушване и полагане на предпазни мрежи по алпийски способ; изграждане на подпорни и предпазни джоб-стени; отводняване на железния път и изграждане на дренажни системи в жп тунели; укрепване на слаби насипи чрез монтаж на габиони или ракли; монтаж на снегозадържащи мрежи; предприемане на процедури за проектиране в определени жп участъци, където периодически възникват събития от аварийен характер, с което да се предотвратят бъдещи аварийни ситуации и да се подобри безопасността на движението на влаковете.

**Поделение СИТ:** изграждане на видеонаблюдение с цел намаляване на риска от бедствия, вследствие на свлачища и срутища; осигуряване на устойчивост на работата на съобщителните връзки чрез подмяна на медни съобщителни кабели с оптичен кабел и съответна апаратура за интерфейс; укрепване на кабели на ОТ и ТК по мостове и водостоци; осигуряване на оптимален оперативен резерв от външни съоръжения и кабелна мрежа; резервиране на системите на осигурителната техника, с което се осигурява устойчива работа на експлоатационните пунктове и междугаровите системи – светофори и стрелкови обръщателни апарати.

**Поделение ЕРП:** с цел повишаване на устойчивостта и надеждността на съоръженията се извършва обновяване на съоръженията на контактната мрежа, както и на съоръжения в ТПС и основни секционни постове; подмяна на контактен проводник, носещо въже и изолатори на контактната мрежа.

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

Съвременните реалности в Република България като държава членка на НАТО и ЕС и усложнената обстановка в световен мащаб налагат все по-масовото използване на средства за видеонаблюдение и пожароизвестяване, като мярка за подобряване на сигурността в обектите, предоставени за управление от УЖИ. В изпълнение на РМС № 669/02.11.2017 г. са разработени планове за противодействие на тероризма и защита при терористична дейност за стратегическите обекти на УЖИ. Същите са съгласувани с органите на Министерство на вътрешните работи и Държавна агенция „Национална сигурност“.

Сключени са договори за физическа охрана на обекти и охрана на обекти със сигнално-охранителна техника. Договорите са със срок за изпълнение от 36 месеца. За подобряване на качеството на охраната в обектите на НКЖИ се предвиждат множество съвместни обследвания относно периметър, начини и методи на охрана.

Към момента в обектите на НКЖИ са изградени 219 бр. системи за видеонаблюдение, от които 22 бр. са на жп гари София, Пловдив, Варна, Бургас, Плевен, Драгоман, Крумово, Катуница, Поповица, Първомай, Караджалово, Ябълково, Видин, Кулата, Мездра, Горна Оряховица, Шумен, Кардам, Русе, Русе разпределителна, Стара Загора и Свиленград. Обхванати са всички гранични жп гари на територията на Република България.

В обектите на ЖИ са изградени и функционират 150 бр. пожароизвестителни системи, 2 пожарогасителни и 2 системи за управление на дим и топлина. С пожароизвестителни системи следва да се оборудват всички административни сгради и помещения с инсталирана апаратура.

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

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

Съгласно Постановление № 181/20.07.2009 г. на Министерски съвет, дейността, осъществявана от НКЖИ, е определена за стратегическа и е от значение за националната сигурност. За стратегически обекти от значение за националната сигурност са определени Железопътни възли – София, Пловдив, Горна Оряховица, Варна и Русе. Със Заповеди № 3-265/09.02.2024 г. и № 3-580/21.03.2024 г. на Генералния директор са определени стратегическите зони на стратегическите обекти от състава на НКЖИ. Въведени са мерки за сигурност и е организиран пропускателен режим в стратегическите зони съгласно разпоредбите на Закона за Държавна агенция „Национална сигурност“ и правилника за прилагането му. Изготвени са указания за осъществяване на пропускателния режим в стратегическите зони при осигуряване на достъп за извършване на конкретно възложена задача и посещения, свързани с практическо обучение.

### **ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА**

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

Основен приоритет на европейската политика за околна среда е интегрирането на екологичните съображения в останалите секторни политики като транспорт, земеделие,

енергетика, промишленост и туризъм. Политиката на ЕС по опазване на околната среда се развива в контекста на международните ангажименти и е насочена към достигането на висока степен на защита на база превантивни действия.

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

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

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

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

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

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

В изпълнение на Националната статистическа програма и изискванията на ЕС, НКЖИ ежегодно отчита:

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

Съгласно Наредба № РД-02-20-1 от 5 февруари 2015 г. за условията и реда за влагане на строителни продукти в строежите на Република България при проектирането на строежите се предвиждат, а при изпълнението им – се влагат строителни продукти, осигуряващи изпълнението на основните изисквания към строежите, определени в приложение I на Регламент (ЕС) № 305/2011 за определяне на хармонизирани условия за предлагането на пазара на строителни продукти и за отмяна на Директива 89/106/ЕИО на Съвета, както следва:

- ✓ механично съпротивление и устойчивост на строежите/строителните конструкции и на земната основа при натоварвания по време на строителството и при експлоатационни и сеизмични натоварвания;
- ✓ безопасност в случай на пожар;

- ✓ хигиена, здраве и околна среда;
- ✓ достъпност и безопасност при експлоатация;
- ✓ защита от шум;
- ✓ икономия на енергия и топлосъхранение – енергийна ефективност;
- ✓ устойчиво използване на природните ресурси.

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

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

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

## **2.8 *МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА***

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ предоставя по недискриминационен начин на всички жп предприятия, включително лицензирани превозвачи, равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, допълнителните и спомагателните услуги, съобразно разпоредбите на ЗЖТ, Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура, Наредба № 42 за лицензиране на жп предприятия за превоз на пътници и/или товари.

Таксите за ползване на железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения, допълнителните и спомагателните услуги, се заплащат на НКЖИ и се използват за финансиране на дейността.

Определянето на таксите, събирани от НКЖИ се основава на принципите, залегнали в законовата нормативна рамка, и са съобразени с изискванията на Директива 2012/34/ЕС на ЕП и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско жп пространство и последващите ѝ изменения, Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на ЕК от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга и Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на ЕК от 22 ноември 2017 г. относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги.

Управителят на железопътната инфраструктура определя размера на инфраструктурната такса за използване на услугите от пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктурата, която свързва обслужващите съоръжения, съгласно ПМС № 283/14.11.2019 г. за изменение и допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от Управителя на железопътната инфраструктура, приета с ПМС № 92/04.05.2012 г.

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

Таксата за достъп и използване се състои от два компонента: такса за преминаване по железопътната инфраструктура и такса за използване на електрозахранващо оборудване за

задвижваща електроенергия. Таксата за преминаване зависи от действително преминатите километри, като измерителите са брутотонкилометри и влаккилометри. Таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия зависи от действително разпределената и потребена електрическа енергия по преносната мрежа на управителя, като измерителят е мегаватчас (MWh). Двата компонента отчитат участието на експлоатационните звена в извършването на влаковата услуга и направените за тази цел преки разходи.

Регламентира се и такса за заявен и неизползван капацитет, която осигурява стимул за ефективно използване на капацитета. Тя представлява такса, която покрива разходите на УЖИ, направени за поддържане на жп мрежата в състояние, позволяващо осигуряване на нормално и безпрепятствено извършване на влаковата услуга в зависимост от потребностите на жп превозвачите, заявени и утвърдени в годишния ГДВ.

Планираните приходи за 2026 г. са изчислени съгласно Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от УЖИ, изменена и допълнена с ПМС № 283/14.11.2019 г.

### **3. УЧАСТИЕ НА ДЪРЖАВАТА В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА**

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

– *Субсидии за НКЖИ* – Съгласно действащото законодателство на НКЖИ е възложено стопанисването и управлението на предоставените ѝ активи – публична и частна държавна собственост. Чрез средства за субсидии ще се осигури финансирането и изпълнението на дейностите по текущо поддържане, експлоатация и обновяване на железопътната инфраструктура, които не могат да бъдат възстановени, чрез реализираните приходи от дейността.

– *Капиталови трансфери за НКЖИ* – В основната си част капиталовите трансфери са парични средства с инвестиционен характер, насочват се за поддържане на техническото и експлоатационното състояние на съществуващата железопътна инфраструктура и съоръженията по сигнализация и безопасно управление на превозната дейност. Предвидена е възможност част от капиталовите трансфери да се насочват и за осигуряване на съфинансиране на бенефициента НКЖИ по европейски проекти.

За по-добра оптимизация на дейността на Управителя на железопътна инфраструктура и с цел оценяване на степента на изпълнение на поставените ѝ цели и задачи, в Договора между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ са въведени обективно измерими показатели, чрез които УЖИ се задължава:

- Да изгражда, поддържа и развива железопътната инфраструктура в съответствие с годишната програма, която е неразделна част от Договора.
- Да подобрява качеството на железопътната инфраструктура и експлоатационните ѝ характеристики по отношение на скоростта на линиите, надеждността и удовлетворението на клиента.
- Да осигурява възможно най-ефективно използване на инфраструктурния капацитет.
- Да използва и управлява ефективно активите, осигуряващи предоставянето на влаковата услуга.
- Да планира дейността си по начин, който да допринася за увеличаване на обема на превозите по железопътната инфраструктура.
- Да се стреми към повишаване на нивото на безопасност на превозите.
- Да осигурява създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително-мобилизационни мероприятия на страната.

- Да разработва правила за справяне със значителни прекъсвания на движението и извънредни ситуации, включително планове за действие в непредвидени ситуации, а също и своевременно информирание на потребителите.
- Да опазва околната среда и да не допуска влошаването ѝ.
- При възникнала необходимост, да предоставя своевременно информация относно степента на възможно забавяне на дейности по поддържането на активи, които ще бъдат постепенно извадени от употреба и следователно ще доведат до промяна във финансовите потоци.
- При осигуряване на стимули от страна на Държавата, да използва средствата за стимули само за подобряване на качеството на железопътната инфраструктура, като с 50% от техния размер задължително се намаляват инфраструктурните такси за следващата година.

#### **Политика в областта на инфраструктурни такси за достъп и използване на железопътната инфраструктура**

Следването на Европейските директиви и политиката на НКЖИ да поддържа прозрачна и справедлива структура на таксите за достъп и използване на ЖИ от пътнически и товарни жп предприятия се постига чрез сключване на договори за достъп и използване на железопътната инфраструктура, което гарантира прозрачност и недискриминационен достъп до ЖИ и прилежащите ѝ съоръжения.

Съответно превозвачите заплащат инфраструктурни такси на НКЖИ.

#### **4. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

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

##### **Европейска стратегическа рамка**

Като част от дебата относно бъдещето на Европа, започнал с Бялата книга от 1 март 2017 г., ЕК 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 Организацията 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 ЖТ, 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 ЖТ има за цел да завърши изграждането на Единното европейско жп пространство и да бъде подобрена неговата оперативна съвместимост. На 14 декември 2016 г., ЕП прие пазарния стълб на 4-ти жп пакет.

На 13 юни 2024 г. е приет Регламент (ЕС) № 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013. С приемането на новия Регламент Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) следва да се развива постепенно на три етапа с общата цел за реализиране на мултимодална и оперативна съвместима европейска мрежа по стандарти за високо качество, като същевременно се зачитат общите цели на Съюза за неутралност по отношение на климата и в областта на околната среда. 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.нар. „разширена основна мрежа“ – „Extended Core Network“, чийто срок за завършване е фиксиран до края на 2040 г.

Също така се поставя край на досега съществуващите Коридори от „основната“ TEN-T мрежа и на Товарните железопътни коридори, като вместо тях се създават Европейски транспортни коридори, обединяващи мрежата от Коридори от „основната“ мрежа и мрежата на ТЖК.

С приемане на новите Насоки се отменя, считано от 18.07.2024 г., Регламент (ЕС) № 1315/2013, който очертаваше досега действащите насоки за развитие на TEN-T мрежата на ЕС и се правят

промени в Регламент (ЕС) 2021/1153\* за създаване на МСЕ-2, както и в Регламент (ЕС) № 913/2010† относно Европейска жп 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 преминаваше през територията на страната ни. Вместо него се създават нови Европейски транспортни коридори – „Балтийско море – Черно море – Егейско море“ и „Западни Балкани – Източно Средиземноморие“, които преминават през територията на България.

На 6.09.2024 г. е прието Решение (ЕС) 2024/2383 на Комисията за определяне на европейските координатори за Европейските транспортни коридори, Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) и европейското морско пространство (EMS) и установяване на подробните правила за изпълнението на мисията и задачите им.

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

- **внедряване на ERTMS** – процесът ще доведе до повишаване на нивото на безопасност и сигурност в ЖТ. Двете подсистеми на ERTMS са: ETCS и GSM-R, която представлява базирана на GSM стандарт радиосистема. Въвеждането на ERTMS ще допринесе за увеличаване на капацитета и по-добро управление на движението по интензивно използваните жп линии и ще намали разходите по малодейтелните и регионалните жп линии. В съответствие с новия Стратегически подход на ЕК за внедряване на ERTMS по „основната“ трансевропейска 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., на „разширената основна“ мрежа до 2040 г. и до 2050 г. по „широкообхватната“.

- Регламент (ЕС) 2021/2085 на Съвета от 19 ноември 2021 г. за създаване на съвместните предприятия в рамките на програмата „Хоризонт Европа“ – създадено е съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ (Europe's Rail). Това е новото европейско партньорство за жп изследвания и иновации, създадено в рамките на програмата „Хоризонт Европа“ (2021-2027) и 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 ЕК, представители на жп сектора, 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 ЕС (ERA) и на Европейския консултативен съвет за научни изследвания в жп сектора (ERRAC). Окончателното решение относно състава на групата се взема от ЕК.

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 ЕК набелязва частите от TEN-T, които са подходящи за военен транспорт, както и необходимите за целта подобрения на съществуващата инфраструктура, напр. височината или товароносимостта на мостовете. Изготвен е списък с приоритетни проекти.

\* Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 година за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014

† Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 година относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз

С РМС № 442/08.06.2021 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.

На 10 август 2021 г. е приет Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/1328 на Комисията за определяне на изискванията за инфраструктурата, приложими за определени категории действия в областта на инфраструктурата с двойна употреба съгласно Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014.

На 10.11.2022 г. ЕК публикува версия 2 на **План за действие на военна мобилност(ПДВМ)**. Планът има за цел да улесни движението на въоръжени сили в Европа, за по-добра, по-бърза и в достатъчен мащаб реакция за посрещане на кризи, възникващи по външните граници на ЕС и извън него. Чрез този План за действие се адресират аспекти на техническите изисквания към инфраструктурата относно размери и капацитет.

На 21 март 2025 г. Европейската комисия и Европейската служба за външна дейност публикуват **Съвместен доклад до Европейския парламент и Съвета относно изпълнението на ПДВМ 2.0 (JOIN(2025) 11)**. Докладът представя актуалното състояние на изпълнението на ПДВМ и подчертава, че необходимостта от бързо и мащабно придвижване на военен персонал и техника е станала още по-актуална след започналата руска агресия срещу Украйна. В документа е посочено, че Съветът на ЕС е приел на 17 март 2025 г. обновеното **Приложение II „Мултимодални транспортни коридори“**, което е част от актуализираните **„Военни изисквания за военна мобилност в рамките на ЕС и извън него“**, първоначално одобрени от Съвета на 23 октомври 2023 г. Приложението идентифицира **четири приоритетни военни коридора**, предназначени за придвижване на въоръжени сили и техника, като се препоръчва то да бъде актуализирано ежегодно. Тъй като документът съдържа оперативна и стратегическа информация (маршрути, инфраструктурни обекти, капацитет, гранични пунктове), той не е публично достъпен, но наличната информация показва, че България е включена в обхвата на тези коридори.

#### **Програмен период 2021-2027 г.**

На 24 юни 2021 г. е одобрен Регламент (ЕС) 2021/1060 на ЕП и на Съвета за установяване на общоприложимите разпоредби (ROP), като в него са дефинирани правила за финансиране на седем фонда със споделено управление: Кохезионен фонд; Европейски фонд за регионално развитие; ЕСФ+ – Европейски социален фонд+; ЕФМДР – Европейски фонд за морско дело, рибарство и аквакултури; ФУМИ – Фонд „Убежище, миграция и интеграция“; ИУГВ – Инструмент за управление на границите и визовата политика; ФВС – Фонд „Вътрешна сигурност“.

На 24 юни 2021 г. е приет и Регламент (ЕС) 2021/1058 на ЕП и на Съвета относно ЕФРР и относно КФ, с което се определят специфичните цели и обхватът на подпомагането от двата фонда.

На 23 септември 2024 г. е одобрен Регламент (ЕС, Евратом) 2024/2509 за финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза, с който се отменя досега действащият финансов Регламент (ЕС, Евратом) 2018/1046 на Европейския парламент и на Съвета.

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 ЕС до 2050 г., чрез обединяване на разходите от бюджета на ЕС 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. ЕК 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 Европейския зелен пакт – в реалност. ЕК 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 приетата Директива на ЕП и на Съвета 2023/2413 от 18 октомври 2023 година за изменение на Директива (ЕС) 2018/2001, Регламент (ЕС) 2018/1999 и Директива 98/70/ЕО по отношение на насърчаването на енергията от възобновяеми източници и за отмяна на Директива (ЕС) 2015/652 на Съвета, се поставя по-висока цел – до 2030 г. 40% от енергията да се произвежда от възобновяеми източници.

### **Споразумение за партньорство 2021-2027 г.**

Основният стратегически документ, който обуславя отношенията между държавата членка и ЕК 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 г.-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 ЕК за изменение на програмата. За разлика от предишния програмен период, за изразходване на средствата и автоматичното им освобождаване, за последната година от програмния период 2027 г., ще бъде валидно правилото N+2, т.е. допустимостта на разходите ще бъде до 31.12.2029 г., поради което е възможно това условие да доведе до значителни затруднения за бенефициента при изпълнение 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 ЕК 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 ЕП и на Съвета от 24 юни 2021 г. за установяване на общоприложимите разпоредби за ЕФРР, Европейския социален фонд плюс, КФ, 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“ 2021-2027 г.**

На 03.10.2022 г. е одобрена от ЕК Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г., като НКЖИ е конкретен бенефициент, с водещо ведомство Министерство на транспорта и съобщенията.

Приоритетите на ПТС 2021-2027 г. допринасят за реализацията 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 новият метод за растеж на транспортния сектор. За развитие на транспортната система и отстраняване на регионалните неравенства, инвестициите 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.

Формулираните приоритети по ПТС са:

- 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, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“
- Приоритет 4 „Интермодалност в градска среда“
- Приоритет 5 „Техническа помощ“.

НКЖИ е бенефициент за програмен период 2021-2027 г. по приоритети 1, 3, 4 и 5.

Предвидените инвестиции по Приоритет 1 ще допринесат за привличането на пътнически и товарен трафик към железопътния транспорт чрез подобряване на 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 съвет. 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.

В рамките на Приоритет 1 по първоначално одобрената Програма се предвиждаше 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.

С решение на ЕК от 13.05.2025 г. е одобрено изменение на Програмата, според което в обхвата на същата се включва завършване на модернизацията на жп линията Пловдив – Бургас, фаза 2, отпада модернизацията на жп отсечките София - Перник и Перник - Радомир, а доизграждането на съоръженията по жп линия Карнобат - Синдел се редуцира като обхват само до удвояване и електрификация на жп участък Лозарево - Прилеп.

Инвестициите по Приоритет 3 са разделени съобразно фонда за финансиране, както следва:

1. Инвестиции от ЕФРР предвиждат модернизация на терминали и пристанищни съоръжения за натоварване и претоварване, реконструкция на пристанища за обществен транспорт, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации, развитие на жп възли, доставка на мултифункционални плавателни съдове, мерки за техническа помощ за проектите.

Съгласно първоначално одобрената Програма, с инвестиции от ЕФРР се предвиждат дейности за развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна, включващи

модернизация на железен път, контактна мрежа, маршрутно-компютърни централизации и др. 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.

С одобреното от м. май 2025 г. изменение на Програмата, в обхвата на Приоритет 3 се включват инвестиции от ЕФРР за изграждане на Интермодален терминал в гр. Русе, отпадат инвестиционните дейности за развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна, но се включват дейности по подготовка на същите жп възли.

2. Инвестиции от КФ предвиждат изграждане и реконструкция на гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии, развитие на информационни системи в транспорта, надграждащи съществуващите системи и системите в процес на изграждане, модернизация и изграждане на съоръжения за повишаване на безопасността на транспорта, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите.

В рамките на този приоритет се предвижда да бъде финансиран инвестиционен проект за завършване на реконструкцията/реставрацията на приемно здание на гара Нова Загора. Реконструкцията ще допълни ефекта от модернизацията на съответните участъци и ще допринесе за постигане на оперативна съвместимост. 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 на 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.

Съгласно одобрено през м. май 2025 г. изменение на Програмата, по приоритет 3 се предвижда модернизация и въвеждане на SCADA в 3 тягови подстанции: Видин, Бойчиновци и Брусарци, завършване на модернизацията на ТПС Русе, Разград и Варна, предпроектни проучвания за внедряване на ERTMS, както и техническа помощ за изграждане на ИМТ София, Видин и Горна Оряховица.

С инвестициите по Приоритет 4 ще се насърчи интермодалността в градски условия, което ще допринесе за подобряване и модернизиране на градските транспортни системи, за приспособяване към градския растеж и нарастващото търсене. Градските райони са особено изложени на негативните ефекти от настоящите модели на мобилност и транспорт, както и от устойчивата зависимост от частни леки автомобили, задвижвани от изкопаеми горива, като лошо качество на въздуха, шум, пътни произшествия, задръствания и емисии на парникови газове.

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

### **Механизъм за свързване на Европа 2**

Като част от Многогодишната финансова рамка за програмния период 2021-2027 г., на 07.07.2021 г. е одобрен Регламент (ЕС) 2021/1153 на ЕП и на Съвета за създаване на МСЕ 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 „Ориент/Източно-Средиземноморски“, чрез добавяне на жп участъците София – граници със Сърбия/Северна Македония. Основната цел на МСЕ 2 е развитието и модернизацията на трансевропейските мрежи в областта на транспорта, енергетиката и цифровите технологии и улесняването на трансграничното сътрудничество в областта на възобновяемите енергийни източници.

С приемането на Регламент (ЕС) № 2024/1679 се направиха и съответстващи изменения в Регламент (ЕС) № 2021/1153, като считано от м. юли 2024 г. Част III от приложението към Регламент (ЕС) 2021/1153 се отнася за „Трансгранични връзки и липсващи връзки“.

Като цяло МСЕ 2 е насочен главно към „основната“ и „основната разширена“ мрежа и трансграничните връзки, докато ЕФРР и Кохезионният фонд, чрез програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. ще подпомагат също така „широкообхватната“ мрежа, включително осигурявайки достъпа до тях на регионално и местно равнище, както и транспортните връзки в рамките на градските райони.

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 допринасят 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 TEN-T.

Финансовият пакет за изпълнението на МСЕ 2 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 КФ, за да бъдат изразходвани в съответствие с Регламента в държави членки, които отговарят на условията за финансиране от КФ. 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 TEN-T.

Нуждите от финансиране за развитие на транспортния сектор се увеличават ежегодно, поради което осигуряването на адекватен бюджет за завършване на изграждането на TEN-T мрежата е от съществено значение. Предвидените средства в предложението на ЕК не са достатъчни за цялостно оборудване с ERTMS, което е критично за осигуряването на достатъчно ниво на оперативна съвместимост и безопасност на железопътната мрежа, както и на задоволителна конкурентоспособност. Проекти за оборудване с ERTMS и други иновативни системи за сигнализация и безопасност ще бъдат приветствани и приемани за финансиране по съответните приоритети на МСЕ 2. От съществена важност е и фактът, че такива проекти ще се разглеждат отделно от проектите за изграждане на участъци от железопътната мрежа на TEN-T.

### **Програми за трансгранично сътрудничество, в които НКЖИ е посочен като потенциален бенефициент**

Програмите за трансгранично сътрудничество за периода 2021-2027 г. – INTERREG VI-A целят наред с останалото, да допринесат за подобряване на транспортната свързаност между Република България и съседните ѝ страни членки на ЕС 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. Обхванати са инвестиции в рамките 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 (ЕФРР + национално съфинансиране).*

НКЖИ планира участие в рамките на Приоритет 1 „По-добре свързан регион“.

*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 използване на ресурсите. В тази насока ще се допринесе пряко или косвено за постигане на целите на Националните споразумения за партньорство 2021-2027 на двете страни и техните национални/регионални оперативни програми, НПВУ 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 (ЕФРР + 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 рамките на Приоритет 2 „По-достъпен трансграничен регион“.

### **Национален план за възстановяване и устойчивост на Република България**

Механизмът за възстановяване и устойчивост е инструмент, създаден по предложение на ЕК 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. ЕК даде положителна оценка на НПВУ 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 постигане 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 повишаване 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.

□ 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.

□ Свързана България – акцентиращ върху повишаване 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.

□ 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 изграждане на ефективни и отговорни публични институции, чувствителни към нуждите на бизнеса и потребностите на гражданите.

С оглед поредното преразглеждане на НПВУ, през м. май 2025 г. са предложени за включване нови инвестиции на НКЖИ със срок за изпълнение до м. август 2026 г. (периода за допустимост на разходите по Плана), както следва:

- Инвестиция 206a „Въвеждане в експлоатация на оборудване“ свързана с мярка „Оборудване за наблюдение или поддръжка на железопътни линии и въздушни линии“;
- Инвестиция 206b „Обновяване на железопътни линии и надземни линии“ свързана с мярка „Обновяване на железопътната инфраструктура“.

**Програмен период 2028-2034 г.**

През м. февруари 2025 г. Европейската комисия публикува Съобщение с рамков документ „Пътят към следващата многогодишна финансова рамка“, който да насочи размишленията върху МФР след 2027 г. и **очертава основните политически и бюджетни предизвикателства, които ще оформят нейните рамки**. Документът полага основа за размисли как да се адаптира дългосрочният бюджет на ЕС към променящите се нужди и приоритети, преди официалните предложения след 2027 г. и за следващото поколение финансови програми, които Европейската комисия ще представи.

Заедно със Съобщението, **Комисията стартира и цялостна публична консултация** като общоевропейска кампания, приканваща заинтересованите страни (държавите-членки, регионални субекти и граждани) да изразят мнението си относно бъдещия бюджет на ЕС и политиките, които трябва да поддържа. Новите предизвикателства и очаквания за действие на ЕС налагат преразглеждане на начина, по който функционира бюджетът на ЕС, за да бъде ефективен за бъдещето. Целта за свободна, демократична, силна, сигурна, просперираща и конкурентоспособна Европа изисква реформиран и подсилен бюджет на ЕС: по-прост, по-гъвкав, по-целенасочен и въздействащ.

Новият подход за модерен бюджет на ЕС трябва да включва план за всяка държава с ключови реформи и инвестиции, разработен и изпълнен в партньорство с национални, регионални и местни власти. Европейският фонд за конкурентоспособност трябва да създаде инвестиционен капацитет за подкрепа на стратегически сектори и критични технологии. Бюджетът трябва също така да заложи допълнителни гаранции за защита на върховенството на закона.

Основни приоритети и предизвикателства пред следващата МФР, които биха имали отношение към стратегическите приоритети в транспортния сектор са:

- **Икономическа конкурентоспособност и стратегическа автономия:** Обсъжда се идеята за Европейски фонд за конкурентоспособност, който да създаде инвестиционен капацитет за подкрепа на стратегически сектори и критични технологии. ЕС се стреми да повиши конкурентоспособността си, да инвестира в стратегически сектори и авангардни технологии и да засили своята стратегическа автономия. Продължаващите инвестиции в зелена и цифрова трансформация продължават да бъдат основна цел за осигуряване на дългосрочната конкурентоспособност и устойчивост на ЕС.

- **Кохезионна политика:** Поддържането на силна кохезионна политика за намаляване на икономическите и социални различия между регионите и борбата с бедността остава приоритет и през следващия програмен период. ЕП се противопоставя на повтарянето на модела „един национален план на държава членка“, използван в Механизма за възстановяване и устойчивост, и се застъпва за по-прозрачна и отчетна структура, включваща регионални и местни власти.

- **Геополитическа нестабилност и сигурност:** Повишените разходи за отбрана и засилената сигурност и готовност са от решаващо значение, предвид продължаващите конфликти (напр. Украйна) и нарастващата глобална нестабилност.

- **Върховенство на закона:** Достъпът до фондове на ЕС е постоянно обвързан със зачитане на ценностите на ЕС и върховенството на закона, като се призовава за интелигентен механизъм за условност.

- **Опростяване и прозрачност:** Призови за намаляване на ненужната бюрокрация за бенефициентите и осигуряване на по-голяма прозрачност при изготвяне и изпълнение на бюджета.

**Механизъм за свързване на Европа за периода 2028–2034 г.**

На 16 юли 2025 г. Комисията прие предложение за **следващата многогодишна финансова рамка (МФР)** за периода след 2027 г., включително финансов пакет на стойност 81 428 млрд. евро по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) за инвестиции в трансевропейски транспортни и енергийни инфраструктурни мрежи, включително проекти за военна мобилност и за енергия от възобновяеми източници. Предложението е за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа за периода 2028–

2034 г., за изменение на Регламент (ЕС) 2024/1679 и за отмяна на Регламент (ЕС) 2021/1153 като целта е да се определи правното основание за МСЕ за периода 2028–2034 г.

## 5. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ

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

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

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

### НКЖИ управлява и изпълнява:

- проекти, финансирани със средства от Държавния бюджет;
- проекти, финансирани от ПТС 2021-2027 г. (приоритети 1, 3, 4 и 5);
- проекти, финансирани от МСЕ 2021-2027 г.
- проекти, финансирани със средства от НПВУ.

### 5.1 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ДЪРЖАВНИЯ БЮДЖЕТ

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

*Обект* „Подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Дъбово – Гурково 15 810 м“;

*Обект* „Подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Гурково-Твърдица - 7 845 м /включително 2-ри коловоз Твърдица“;

*Обект* „Подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Бов-Лакатник път 2 - 6450 м“;

*Обект* „Доставка и влагане на еластични прелезни настилки“;

*Обект* „Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Каспичан-Провадия път №2 участък Невша-Провадия“ ;

*Обект* „Почистване на габарит, имоти на ДП НКЖИ, просеки за мрежи (косен, кастрене, пръскане с хербицид, почистване на терени от строителни и битови отпадаци)“;

*Обект* „Изграждане на съоръжения за укрепване на пропадащ насип и възстановителни работи на железния път и прилежащите съоръжения в междугарието Волюяк-Храбърско от км 20+690 до км 20+810 по 6-та жп линия“;

*Обект* „Ремонт на железния път и укрепване земно-скални откоси от км 186+239 до км 187+370 в междугарието Плачковци-Кръстец“;

*Обект* „Неотложно укрепване на земно скален откос от 208+460 до км 208+586 в междугарието Кръстец-Радунци по 4-та жп линия“

#### ПРОЕКТ 4: „Модернизация на осигурителни системи и прелезни устройства“

*Обект* „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, Гавраилово 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“;

Обект „Изграждане на цифрова телекомуникационна система за пренос на глас и данни в участък София – Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия“;

Обект „Модернизация на телекомуникационните системи в участъка по направление Русе – Горна Оряховица“;

Обект „Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства“;

Обект „Доставка, монтаж и пускане в експлоатация на видеонаблюдение на жп гари, гарови райони, жп прелези и помещения на дежурен ръководител движение в гара“;

Обект „Проектиране, доставка и изграждане на МКЦ и възстановяване на проектните параметри на железния път и контактната мрежа в гарите: Бов, Лакатник, Елисейна и Зверино“;

Обект „Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове“;

Обект „Монтаж на апаратура от демонтирани АПУ след изграждане на надлези от обекта Пловдив-Бургас Фаза 2 – 6 бр.“;

Обект „Преустройство и модернизация на МКЦ Тодор Каблешков“;

Обект „Доставка, инсталиране и конфигуриране на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 6-та главна жп линия в участъка София – Радомир – Гюешево“;

Обект „Модернизирание на системи за ОТ (гарови и междугарови)“;

Обект „Модернизирание на електрозахранване за нетягови консуматори“;

Обект „Доставка и инсталиране на пулт за временно управление и модулни централизации“;

Обект „Внедряване на Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение“;

Обект „Разработване и внедряване на IP-базирана единна комуникационна платформа за диспечерски и оперативно-технологични връзки в жп транспорта, интегрирана към изградената цифрова мобилна радиокомуникационна мрежа GSM-R, както и гаранционно поддържане“;

Обект „Инсталиране на оптичен кабел в участък София - Карлово - Филипово от 3-та главна и 2-ра жп линии" по обособени позиции: Обособена позиция 1: „Инсталиране на оптичен кабел по стълбовете на контактната мрежа в участък София - Карлово от 3-та главна жп линия“;

Обособена позиция 2: „Инсталиране на оптичен кабел по стълбовете на контактната мрежа в участък Карлово - Филипово от 82-ра жп линия“;

Обект „Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии - по три обособени позиции: Обособена позиция №1: „Доставка на стационарни оловни клапанно-регулирани акумулаторни батерии (VRLA)“; Обособена позиция №2: „Доставка на стационарни оловни акумулаторни батерии-отворен тип (OPzS)“; Обособена позиция №3, „Доставка на импулсни токоизправители“

#### ***ПРОЕКТ 5: „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции“***

Обект „Изготвяне на ПУП, проектиране и модернизация на тягова подстанция Димово“;

Обект „Модернизация на тягова подстанция Бойчиновци“;

Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски“

#### ***ПРОЕКТ 20: „Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания“***

Обект „Рехабилитация приемно здание гара Шумен“;

Обект „Проектиране и строителство на обект: Ремонт на Цех производствен - район София“;

Обект „Ремонт козирка, първи перон гара Варна“;

Обект „Ремонт на сгради/разрушаване“;

Обект „Проектиране и изграждане на хале за ремонт на РСМ в жп гара Враца“;

Обект „Проектиране и изграждане на Единен Диспечерски Център - гара Горна Оряховица“

**ПРОЕКТ 8: „Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница“**

*Обект* „Изпълнение на работен проект за ремонт на стоманобетонов мост на км 67+548 по 3-та жп линия - конструкции на I-ви главен и 3-ти коловози в гара Мирково“

**ПРОЕКТ 11: „Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна“**

*Обект* „Подновяване на железният път от км 34+882 до км 38+203 и от км 41+585 до км 46+897 с обща дължина 8 633 метра в междугарието Ветово – Сеново по 9-та жп линия“;

*Обект* „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Разград-Самуил - 21 177 метра“;

*Обект* „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Ястребово-Ветово - 11 248 метра“;

*Обект* „Възстановяване на проектните параметри в гара Разград“;

*Обект* „Възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино от км 109+430 до км 110+800 с дължина 1 370 м по IX-та жп линия“;

*Обект* „Възстановяване на проектните параметри в гара Плиска от км 129+040 до км 130+190 с дължина 1 150 м по IX-та жп линия“;

*Обект* „Възстановяване на проектните параметри в гара Ветово от км 33+528 до км 35+147 с дължина 949 м по IX-та жп линия“;

*Обект* „Възстановяване на проектните параметри в гара Образцов чифлик от км 10+188 до км 11+137 с дължина 949 м по IX-та жп линия“

**ПРОЕКТ: „Доставка жп механизация“**

*Обект* „Доставка на нова „лека“ железопътна механизация“;

*Обект* „Доставка, хомологация, обучение на персонала, гаранционна и пълна поддръжка на един комплект подвижни железопътни превозни средства за подновяване, монтаж и поддръжка на контактна мрежа, състоящ се от подвижно железопътно средство за подновяване на контактна мрежа (монтаж и демонтаж на контактен проводник и носещо въже) и подвижно железопътно средство за поддръжка и монтаж на контактна мрежа“;

*Обект* „Доставка и въвеждане в експлоатация на един брой специализирана машина за подбиване, нивелиране и рихтоване на железопътни срелки и железен път за междурелсие 760 мм и свързаните с нея допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“;

*Обект* „Доставка, гаранционно обслужване и ремонт на 7 бр. фабрично нови верижни мини багери по обособени позиции: Обособена позиция № 1: Доставка, гаранционно обслужване и ремонт на 6 бр. фабрично нови верижни мини багери за нуждите на поделение СТ; Обособена позиция № 2: Доставка, гаранционно обслужване и ремонт на 1 бр. фабрично нов верижен мини багер за нуждите на УДВГД Пловдив“;

*Обект* „Специализиран вагон и ремарке за превоз на строително-ремонтна техника на двоен ход“;

*Обект* „Доставка на 12 бр. железопътни моторни влекачи „тежък тип“ с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“;

*Обект* „Доставка на 6 бр. специализирани, радиоуправляеми хидравлични и стрелкови крана заедно с оборудването към тях /ХИАБ/“.

**ПРОЕКТ: „Придобиване на транспортни средства“**

*Обект:* „Доставка на 9 бр. нови тежкотоварни автомобили, 9 бр. нови хидравлични, стрелови крана и свързаните с тях специални инструменти. Изготвяне на документация за монтаж на крановете. Монтаж на хидравличните кранове на тежкотоварни автомобили, регистрация на

автомобилите и издаване на разрешение за пускането на крановете в експлоатация. Извършване на абонаментно поддържане на крановете за гаранционния период“;

Обект „Доставка на 3 бр. автомобили за превоз на течни горива“;

Обект „Доставка на 3 бр. автомобили за възстановителна дейност, на автомобилен и железопътен ход, за междурелсие 1435 мм, окомплектовани с оборудване, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“;

Обект „Доставка на нова автотранспортна техника“

#### **ПРОЕКТ 7: „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат – Синдел“**

Обект „Жп участък Лозарево – Прилеп от км 18+663 до км 23+108, включително жп тунел № 1“.

Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1“

Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Развитие на железопътен възел София: жп участък София-Волюяк“

Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин“

Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември“

Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Развитие на железопътен възел Пловдив“

Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2 - Етап II“

Дофинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп участък Мездра-Медковец“

ПРОЕКТ: „Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък Перник-Радомир“

ПРОЕКТ: „Техническа помощ за подготовка на проекта „Модернизация на железопътния участък Михайлово - Димитровград“

ПРОЕКТ: „Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Видин – Срацимир“

ПРОЕКТ: „ТП за актуализация на технически проект за изграждане на жп линия в участъка Волюяк-Храбърско-Перник“

ПРОЕКТ: „Изготвяне на прединвестиционни проучвания по направлението Север- Юг средна ос: граница Република Румъния- централна северна и южна България -граница с Република Гърция“

ПРОЕКТ: „Техническа помощ за модернизация на железопътния участък Радомир – Кулата“

ПРОЕКТ: „Идейно проектиране и ПУП за удвояване на жп линията Пловдив-Бургас“

#### **5.2 ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА НКЖИ ПО ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ ОТ ЕФСУ**

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

➤ **Интегриране на българската железопътна транспортна система в европейската.** Чрез подобряване и развитие на физическите железопътни инфраструктурни връзки и постигане на оперативна съвместимост да се постигне привличане на международен трафик през страната и повишаване на конкурентоспособността на българските железници.

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

➤ **Ефективно поддържане, модернизация и развитие на ЖИ.** Развитието и модернизацията на ЖИ следва да се основава на анализ на разходите и приходите за съответния обект и ползите

за обществото от неговото изпълнение и експлоатация, при отчитане на съществуващата и очаквана интензивност на движението и на ОВОС.

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

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

➤ **Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората.** Комплексното изпълнение на мерките по тази приоритетна дейност ще допринесе за устойчиво развитие на транспортния сектор в съответствие с политиките на ЕС. Тенденцията в транспортната политика на Общността е към развитие на транспортните мрежи при следване на принципите на интермодалността. Чрез прилагане на принципа на интермодалността се цели да се подобри ефективността на всеки вид транспорт и да се преодолеят пречките пред оперативната съвместимост между различните видове транспорт, за да се мобилизират резервите в производителността на транспортните системи в Европа и да се насочат към устойчиво развитие, а чрез комодалността се търси баланс между икономическите интереси и грижата за околната среда.

➤ **Повишаване на административния капацитет на Компанията.** Продължава и през програмен период 2021-2027 г. политиката по надграждане и развитие на административния капацитет с активни обучителни и други мерки.

➤ **Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.** Прогресът в жп сектора е свързан с развитие на мрежата и оптимизиране на дейностите в НКЖИ. За ефективното функциониране на УЖИ е необходимо своевременно обновяване и адаптиране на процесите, както и въвеждане на бизнес модели, ориентирани към динамично променящите се характеристики на транспортните пазари и регулаторни изисквания, свързани с европейската жп мрежа. Ефективният инструментариум включва организационно реструктуриране; осигуряване на финансови средства за изграждане на модерна ЖИ и въвеждане на съвременни методи и технологии за постигане на устойчивост и ефективност при управление на Компанията.

### **5.3 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИТЕ ФОНДОВЕ ПРИ СПОДЕЛЕНО УПРАВЛЕНИЕ**

НКЖИ е Бенефициент по значителен брой проекти с финансиране от ЕФСУ.

Изпълнението на заложените цели за обновяване и ново строителство на ЖИ през 2026 г. и на инвестиционните инфраструктурни проекти ще бъде следното:

#### **5.3.1 ПРОЕКТИ ПО ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027**

Проект „Модернизация на жп линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец, фаза 2“.

Проект „Рехабилитация на жп линия Пловдив – Бургас, фаза 2“ етап 2

Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“.

Проект „Модернизация на жп линията София – Драгоман – сръбска граница: жп участък Волюяк – Драгоман“, фаза 2.

Проект „Удвояване и електрификация на железопътен участък Лозарево – Прилеп“.

Проект „Изграждане на жп връзка между Република България и Република Северна Македония“.

Проект „Възстановяване, ремонт и модернизация на ТПС – Варна и Разград, изграждане на ТПС Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация – SCADA, фаза 2“.

Проект „Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора, фаза 2“.

Проект „Модернизация на Тягова подстанция Бойчиновци“.

Проект „Разширяване функционалния обхват на Географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ“.

Проект „Проектиране и внедряване на платформа за централизирано синхронизиране, интегриране и анализ на данни на внедрените системи в ДП НКЖИ“.

Проект „Техническа помощ за изграждането на ИМТ София, Горна Оряховица и Видин“.

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

Проект „Изграждане на Интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България-Русе“

Проект „Модернизация и въвеждане на SCADA в ТПС Брусарци по коридора и основната мрежа Видин-Мездра“.

Проект „Техническа помощ за развитие на железопътен възел Пловдив, етап 2“.

Проект „Техническа помощ за изграждане на железопътна връзка с летище Пловдив“.

Проект „Развитие на железопътен възел Пловдив, Етап 2: участък Филипово – Скуtare“.

Проект „Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставената от Световната банка подкрепа на НКЖИ за осигуряване на финансова устойчивост чрез реформи в управлението на активите и дейността на компанията“.

Проект „Имплементиране на Регламент на ЕК в РИНФ на ДП НКЖИ“.

### **5.3.2 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2021 – 2027**

Проект „Модернизация на жп линия Видин – София: жп участък Медковец – Срацимир“.

Проект „Модернизация на тягови подстанции Червена вода и Хитрино“.

### **5.3.3 ПРОЕКТИ ПО НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ**

Проект C8.INEW1 „Дигитализация и визуализация на параметрите на железния път и контактната мрежа, чрез доставка на специализирана механизация“.

Проект C8.INEW2 „Рехабилитация и модернизация на железопътна инфраструктура по основната и разширената основна TEN-T мрежа“.

### **5.4 ПОДДРЪЖКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА, ИЗГРАДЕНА С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ФОНДОВЕ ЗА СПОДЕЛЕНО УПРАВЛЕНИЕ**

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

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

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

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

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

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

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

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