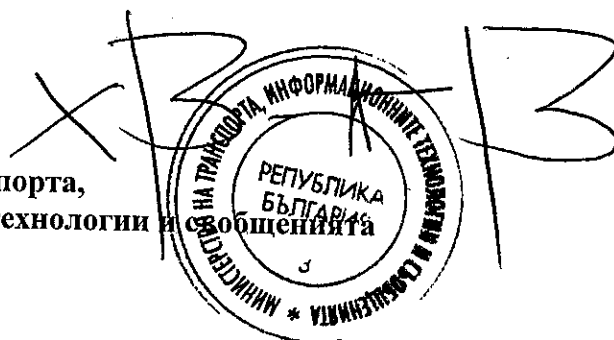


УТВЪРЖДАВАМ:

Министър на транспорта,
информационните технологии и



ГОДИШНА ПРОГРАМА

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

2017 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ	4
ВЪВЕДЕНИЕ	6
1. ДЪРЖАВНО ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА СРЕДСТВАТА ОТ ФОНДОВЕТЕ НА ЕС	8
1.1. Финансово подпомагане на реалния сектор	8
1.2. Управление на средства от фондовете и програмите на ЕС за периода 2017-2019 г.	9
1.3. Референтни документи	10
1.4. Роля на държавата за развитието на железопътната инфраструктура на Република България	17
2. ОСНОВНИ ЦЕЛИ И НАМЕРЕНИЯ НА ДП „НКЖИ“	19
2.1. Основни приоритети на ДП „НКЖИ“	19
2.2. Основни цели за развитие на ДП „НКЖИ“	19
2.3. Цели, свързани с управление на човешките ресурси	20
2.4. Технологични и технически цели и задачи	20
2.5. Търговски цели и задачи	21
2.6. Финансови цели, задачи и принципи	22
3. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ	24
3.1. Организационно-управленска структура на ДП „НКЖИ“	24
3.2. Персонал и политика на доходите	25
3.3. Политика на обучение	26
4. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА ДП „НКЖИ“	28
4.1. Управление на движението на влаковете и капацитета	28
4.2. Дейности по поддържане и ремонт на железния път	30
4.3. Дейности по сигнализацията и телекомуникацията	35
4.4. Дейности по енергетичните и електротехнически съоръжения	41
4.5. Състояние на механизацията и експлоатационния автомобилен парк	49
4.6. Състояние на сградния фонд	53
4.7. Маркетингова политика	54
5. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА ДП „НКЖИ“	57
5.1. Приоритетни дейности на ДП „НКЖИ“ за участие в планирането на средства от ЕСИФ	69
5.2. Стратегически цели за развитието на транспортната инфраструктура	70
5.3. Проекти, финансирани със средства от Европейския съюз	72
5.3.1. Проекти по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.	73
5.3.1.1. Проекти по приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по трансевропейските и основните национални транспортни оси“	73
5.3.1.2. Проекти по Оперативна програма „Транспорт“ – приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари“	75
5.3.1.3. Проекти по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. – приоритетна ос 5 „Техническа помощ“	76
5.3.2. Проектни предложения по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.	78
5.3.2.1 По приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура“ по „Основната“ трансевропейска транспортна мрежа“	78

5.3.2.2.	По Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалостта при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“	81
5.3.2.3.	По приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“	82
5.3.2.4.	По приоритетна ос 5 „Техническа помощ“	83
5.3.3.	Проектни предложения по механизма за свързване на Европа (МСЕ)	85
	ПРИЛОЖЕНИЯ	94

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

БДЖ	Български държавни железници
БФП	Безвъзмездна финансова помощ
ВДРВ	Влаково диспечерски радио връзки
ВПРЗ	Вътрешни правила за работна заплата
ГДВ	График за движение на влаковете
ГИС	Географска информационна система
ГУДР	Главно управление държавен резерв
ДФФП	Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
ДП „НКЖИ“	Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“
ДМА	Дълготрайни материални активи
ДОВОС	Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда
ЕИБ	Европейска инвестиционна банка
ЕК	Европейска комисия
ЕРП	Поделение „Електроразпределение“
ЕС	Електроснабдяване
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕЦ	Електрическа централизация
ЗОП	Закон за обществените поръчки
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ЗПУИП	Звено за подготовка, управление и изпълнение на проекти
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИСУН	Информационна система за управление и наблюдение на средствата от ЕС в България 2020
ИТ	Инфраструктурни такси
КЕВР	Комисия за енергийно и водно регулиране
КМ	Контактна мрежа
КТД	Колективен трудов договор
КФП	Консолидирана фискална програма
МКЦ	Маршрутно-компютърни централизации
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МПС	Моторно превозно средство
МРЦ	Маршрутно-релейни централизации
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
ОВОС	Оценката на въздействието върху околната среда
ОИ	Осигурителна инсталация
ОП	Оперативна програма
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“

ОРД	Обща разгъната дължина
ОТ	Осигурителна техника
ПАБ	Полуавтоматична блокировка
ПУП	Подробен устройствен план
РП	Разделен пост
РССМ	Релсова самоходна специализирана машина
СиТ	Подделение „Сигнализация и телекомуникации“
СМР	Строително-монтажни работи
СКАДА (SCADA)	Система за контрол, визуализация и събиране на данни
СОА	Стрелкови обръщателни апарати
СУВР	Система за управление на влаковата работа
ТК	Телекомуникации
ТНМ	Тежка пътна механизация
ТПС	Тягови подстанции
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
ТУ	Технически университет
УАСГ	Университет по архитектура, строителство и геодезия
УДВК	Подделение „Управление на движение на влакове и капацитет“
УНСС	Университет за национално и световно стопанство
УО	Управляващ орган
ФК	Формуляр за кандидатстване
ERTMS	Европейска система за управление на железопътния трафик
ETCS	Европейска система за управление на влаковете (подсистема сигнализация)
GSM-R	Европейска система за управление на влаковете (подсистема телекомуникации)
ITS	Интелигентни транспортни системи
INEA	Изпълнителната агенция за иновации и мрежи
RNE	RailNetEurope – Асоциация на европейските инфраструктурни мениджъри за насърчаване на международния железопътен бизнес
SESAR	Единна Европейска система от ново поколение за ръководство на въздушното пространство
TEN-T	Трансевропейска транспортна мрежа
TSI CCS	Контрол, управление и сигнализация в конвенционалната железопътна система – CCS TSI

ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящата програма е краткосрочен оперативен документ за изпълнение на основните приоритети и цели на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (ДП „НКЖИ“), залегнали в Програмата за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за периода 2017-2021 г. Годишната програма е изготвена на основание изискванията на чл. 28, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт, съгласно който министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията утвърждава годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Тя е неразделна част от Договора между държавата и ДП „НКЖИ“.

Годишната програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2017 г. съдържа:

- дейностите, свързани с анализ и изпълнение на задачите и целите на оперативната производствена дейност на ДП „НКЖИ“ за 2017 г.;
- дейностите, свързани с анализ и изпълнение на технологичните, финансовите и управленски цели и задачи за 2017 г.;
- инвестиционната дейност на компанията за 2017 г.

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

Дейностите в компанията са регламентирани от Закона за железопътния транспорт, подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане, международните споразумения за железопътни превози, по които Република България е страна, и са съобразени с изискванията на директивите на Европейската комисия, а именно:

- Директива 95/18/ЕО относно лицензиране на железопътните предприятия;
- Директива 2016/797/ЕС относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността;
- Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство;
- Директива 2016/798/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и др.;
- Регламент (ЕС) 2016/2032 на Европейския Парламент и на Съвета от 26 октомври 2016 година за изменение на Регламент (ЕО) № 91/2003 относно статистиката за железопътния транспорт по отношение на събирането на данни за товарите, пътниците и произшествията;
- Регламент (ЕО) № 653/2007 от 13 юни 2007 г. относно прилагането на общ европейски формат за сертификатите за безопасност и документите за кандидатстване за сертифициране съгласно член 10 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за валидността на сертификатите за безопасност, издадени по Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;
- Регламент (ЕО) № 169/2009 на Съвета от 26 февруари 2009 г. относно прилагане на правилата на конкуренцията в сектора на железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт;
- Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията от 24 април 2009 г. за приемане на общ метод за безопасност относно определянето и оценката на риска в съответствие с член 6,

параграф 3, буква а) от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и последващите го изменения;

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

- Регламент (ЕС) № 1078/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност, който да бъде прилаган от железопътни предприятия и управители на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, както и от структури, отговарящи за поддръжката;

- Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Съвета от 11 декември 2013 г. за относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС;

- Регламент (ЕО) № 1316/2013 на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010;

- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/10 на Комисията от 6 януари 2015 г. относно критериите спрямо заявителите на железопътен инфраструктурен капацитет и за отмяна на Регламент (ЕС) № 870/2014;

- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/909 на Комисията от 12 юни 2015 г. относно реда и условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга;

- Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1100 на Комисията от 7 юли 2015 г. относно задълженията за докладване на държавите членки в рамките на мониторинга на железопътния пазар;

- Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/545 на Комисията от 7 април 2016 г. относно процедурите и критериите за рамкови споразумения за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и др.

С приемането на България в ЕС, приетите от Европейския парламент регламенти, директиви, решения и разпоредби в областта на жп транспорт имат силата на закон за страната, респ. за железопътните предприятия и ДП „НКЖИ”. Регламентираните в трите железопътни пакета, два от които са официално квалифицирани като „инфраструктурни”, изисквания за техническа и оперативна съвместимост, безопасност, екологичност, качество на услугите и др., налагат ДП „НКЖИ” като Управител на железопътната инфраструктура в България.

ДП „НКЖИ” осъществява международно научно-техническо сътрудничество чрез участието си в: Международния съюз на железниците (UIC); Международния комитет по транспортна политика (СІТ); Европейски изследователски институт по железопътен транспорт (ERRI); Организация за сътрудничество на железниците (ОСЖД) и други международни организации.

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

1. ДЪРЖАВНО ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА СРЕДСТВАТА ОТ ФОНДОВЕТЕ НА ЕС

1.1. ФИНАНСОВО ПОДПОМАГАНЕ НА РЕАЛНИЯ СЕКТОР

Държавното финансово подпомагане на реалния сектор е насочено към предоставяне на средства под формата на субсидии, компенсации и капиталови трансфери за нефинансови предприятия от сектори транспорт и съобщения, както и средства за изпълнение на програми за отстраняване на нанесените щети върху околната среда, настъпили от минали действия или бездействия при приватизация.

Предвижда се запазване на размера на средствата за периода за 2017-2019 г. на нивото от 2016 г., тъй като същите се предоставят за финансиране на дейности, свързани с предоставянето на услуги от общ икономически интерес.

Субсидии за ДП „НКЖИ”

В изпълнение на чл. 25, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт държавата участва във финансирането на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Съгласно действащото законодателство стопанисването и управлението на предоставените ѝ активи – публична и частна държавна собственост, и изпълнението на посочените дейности е възложено на ДП „НКЖИ”.

Запазва се размера на средствата за субсидии и други текущи трансфери за периода 2017-2019 г. на нивото от 2016 г. в размер на 135 млн. лв. на година. Чрез тези средства ще се осигури финансирането и изпълнението на дейностите по текущо поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура. Предвидените средства за субсидии не са в съответствие с тенденциите и възможностите за реализиране на приходи от други дейности на управителя на железопътната инфраструктура, както и с очакванията по отношение на размера на инфраструктурните такси за годините от периода 2017-2019 г.

Капиталови трансфери за ДП „НКЖИ”

Цялостната инвестиционна програма на ДП „НКЖИ”, свързана с изграждането, обновяването и развитието на железопътната инфраструктура, се осъществява със средства от Кохезионния и Структурните фондове на ЕС и със средства, предвидени в централния бюджет под формата на капиталови трансфери.

На този етап инвестиционната програма е насочена към ускорена реализация на проекти, свързани с европейските транспортни оси и коридори на територията на страната, с оглед привеждане на инфраструктурата в съответствие с европейските норми, изисквания и стандарти, и повишаване на качеството и нивото на безопасност на железопътните превози.

В основната си част капиталовите трансфери се насочват за поддържане и обновяване, доколкото е възможно, на техническото и експлоатационното състояние на съществуващата железопътна инфраструктура и съоръженията по сигнализация и безопасно управление на превозната дейност.

През периода 2017-2019 г. част от капиталовите трансфери ще се насочват за осигуряване на собствения принос на бенефициента ДП „НКЖИ”, по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” (ОПТТИ) 2014-2020 г. и Механизма за свързване на Европа, както и за възстановяване на предоставената временна финансова помощ на предприятието в изпълнение на ПМС № 271 от 2015 г. и ПМС № 62 от 2016 г. за допълнителни плащания от централния бюджет по бюджета на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), за приключването на инвестиционни проекти на ДП „НКЖИ” по Оперативна програма „Транспорт” (ОПТ) 2007-2013 г.

За периода 2017-2019 г. се запазва размерът на средствата за капиталови трансфери на равнището от 2016 г. – по 105 млн. лв. на година.

Намаляването на разполагаемите средства по капиталовия трансфер ще доведе до свиване на операциите по инвестиционната програма.

1.2. УПРАВЛЕНИЕ НА СРЕДСТВА ОТ ФОНДОВЕТЕ И ПРОГРАМИТЕ НА ЕС ЗА ПЕРИОДА 2017-2019 г.

Национален фонд

При планирането на разчетите за периода 2017-2019 г. са отчетени, както спецификите във връзка с изпълнението на програмите за следващия програмен период, така и опитът от прилагането на настоящия период.

При планирането на разходите по оперативните програми, съфинансирани от Европейския социален фонд, Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд, Фонда за европейско подпомагане на най-нуждаещите се лица и двустранните програми за трансгранично сътрудничество по външни граници на Европейския съюз за периода 2014-2020 г., са взети под внимание новите правила за програмен период 2014-2020 г., забавеното одобрение на оперативните програми от страна на ЕК, етапът на подготовка на всяка от тях, особеностите на подпомаганите сектори, както и характерът и сроковете за реализация на отделните проекти.

Оперативните програми, съфинансирани от Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд, са насочени към изграждане на балансирана и устойчива транспортна система чрез развитие и модернизация на ключовата транспортна инфраструктура за връзки от национално, трансгранично и европейско значение и към развитие на екологичната инфраструктура и подобряване, опазване и възстановяване на природната среда и биоразнообразието. Тези оперативни програми обхващат проекти с голям мащаб, от национално значение, реализирани поетапно във времето с ангажиране на значителен ресурс за изпълнението им.

Отчетена е и необходимостта от текущо осигуряване на национални средства за извършване на плащания във връзка с въведените правила за възстановяване на 90% от сертифицираните разходи преди годишното уравниване на сметките с ЕК на база представените от държавите членки годишни счетоводни отчети.

Планираните приходи за 2017 г. по оперативните програми, съфинансирани от Европейския социален фонд, Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд, Фонда за европейско подпомагане на най-нуждаещите се лица и двустранните програми за трансгранично сътрудничество по външни граници на Европейския съюз, включват определения индикативен размер на разходите, които се очаква да бъдат възстановени от ЕК през този период.

Прогнозните приходи са изчислени като са взети под внимание следните особености:

✓ 90% от размера на разходите по оперативни програми, съответстващи на европейското съфинансиране, извършени през последните два месеца на предходната година. Съгласно правилата на ЕК само заявленията за плащане, които държавата членка изпраща до 31 октомври гарантирано ще бъдат изпълнени в рамките на годината, в която са изпратени. Поради тази причина всички заявления за плащане, които се очаква да бъдат изпратени след тази дата, са планирани за получаване през следващата година;

✓ 90% от размера на разходите по оперативни програми, съответстващи на европейското съфинансиране, извършени през първите десет месеца на настоящата година;

✓ до 10% от размера на сертифицираните разходи през предходната счетоводна година, които се очаква да бъдат възстановени от ЕК при годишното уравниване на сметките;

✓ предварителното финансиране (първоначално и годишно), което се очаква да получи България.

В периода 2016-2022 г. ЕК ще превежда на държавите членки годишно предварително финансиране, като за 2017 г. то е в размер на 2,625%, за 2018 г. – 2,75% и за периода от 2019 г. до 2022 г. по 3% от европейската компонента в бюджетите на оперативните програми без резерва за изпълнение. Същото се представя на годишна база и се приспада при уравниването на сметките за предходната счетоводна година.

С Регламент Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета се въвежда и годишно уравниване на сметките с ЕК на база представените от държавите-членки годишни счетоводни отчети. В тези отчети се включва информация за изминалата счетоводна година, която обхваща периода от 1 юли на година „n-1” до 30 юни на година „n“. Съгласно това правило ЕК ще възстановява текущо 90% от допустимите разходи, включени в изпратените от държавите-членки заявления за плащания, а останалата за възстановяване част ще се изчислява след приспадане на полученото годишно предварително финансиране и вече получените 90%. При годишното уравниване на сметките се взимат под внимание следните компоненти: общият размер на допустимите разходи, включени в исканията за плащане, изпратени до ЕК; оттеглените и събраните суми; сумите, подлежащи на събиране към края на счетоводната година; неподлежащите на събиране суми, както и полученото годишно предварително финансиране. На база на изчисленията ЕК уравнива съответното годишно предварително финансиране и изплаща всяка допълнителна дължима сума в срок от 30 дни от приемането на годишните счетоводни отчети.

1.3 РЕФЕРЕНТНИ ДОКУМЕНТИ

При изготвяне на настоящата Годишна програма за 2017 г. са взети предвид следните документи:

- Закон за железопътния транспорт, приет от XXXVIII Народно събрание на 15.11.2000 г. и в сила от 01.01.2002 г. с последващите го изменения и допълнения в т.ч.: изм. и доп. ДВ., бр. 58 от 26.07.2016 г.;
- Европейски директиви и Регламенти на Европейската Комисия за развитие на железопътния транспорт;
- Национална програма за развитие: България 2020;
- Тригодишен план за действие за изпълнението на Националната програма за развитие: България 2020 в периода 2017-2019 г.;
- Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. (правилото N+2);
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. (правилото N+3);
- Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014-2020 г.;
- Общ генерален план за транспорта на България;
- Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.;
- Стратегия за участие на Република България в Структурните фондове и Кохезионния фонд на Европейския съюз (актуализиран вариант);
- Договор с Държавата и заложените в него показатели за качество на услугата и допустими ангажменти на държавата;
- Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г.;
- Национална програма за реформи в рамките на Стратегия „Европа 2020“ – актуализация 2016 г.;
- Национална стратегия за околна среда (2009-2018 г.);
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията;
- Конвергентна програма на Република България (2016-2019 г.);
- Петгодишна програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за периода 2017-2021 г.;
- Закон за държавния бюджет на Република България за 2017 г., обн. ДВ, бр. 98 от 09.12.2016 г.;

- РМС № 913/31.10.2016 г. за одобряване на актуализираната средносрочна бюджетна прогноза за периода 2017-2019 г.

ДП „НКЖИ“ управлява и изпълнява следните инфраструктурни проекти:

- Проекти, финансирани от ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. (приоритетна ос 1, 3 и 5);
- Проекти, финансирани от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (приоритетна ос 1, 3, 4 и 5);
- Проекти, финансирани от Механизма за свързване на Европа (МСЕ);
- Проекти, финансирани със средства от Държавния бюджет.

Европейска политика за развитието на железопътния транспорт

Стратегия „Европа 2020“

Стратегия „Европа 2020“ е десетгодишна стратегия за растеж на ЕС. Документът представлява предложение на ЕК за справяне с финансовата криза и за подготовката на европейската икономика за предизвикателствата на следващото десетилетие. Стратегията предлага конкретни действия на европейско и национално ниво за постигането на високи нива на заетост, нисковъглеродна икономика, социална и териториална кохезия. Целта на стратегията е да се създадат условия за различен тип растеж – по-интелигентен, по-устойчив и по-приобщаващ.

Бяла книга 2011

На 28 март 2011 г. Европейската Комисия (ЕК) публикува *Бяла книга 2011: „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“*, съдържаща визия за политиката и стратегията в транспорта през следващите десет години (до 2020), както и някои основни прогнози до 2030 и до 2050 г. като акцентът се поставя върху намаляване на вредните емисии и перспективите на транспорта в контекста на Стратегия „Европа 2020“, без това да възпрепятства мобилността.

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

Стратегия на ЕК за развитие на Дунавския регион

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

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

Законодателни пакети за железниците

През последните десетилетия бяха приети три пакета от законодателни актове в областта на железопътния транспорт, които имаха за цел отварянето на националните пазари

и повишаване на конкурентоспособността и оперативната съвместимост на железниците на равнище ЕС:

В **Първия железопътен пакет** са заложи три директиви, целящи отварянето на пазара за международни железопътни товарни услуги.

Вторият железопътен пакет цели развитие на постигнатото с Първия пакет и решава въпросите, свързани с: либерализация на товарните железопътни услуги; безопасността на превозите; оперативната съвместимост и създаване на европейска железопътна агенция.

Третият железопътен пакет цели да се продължи реформата в железопътния сектор чрез отваряне на международните пътнически услуги за конкуренция в рамките на Европейския съюз, сертифициране на локомотивните машинисти, повече права за пътниците, качество на железопътните услуги за товарни превози.

Към настоящия момент е в процес на одобрение и съгласуване **Четвърти железопътен пакет**, който включва мерки за подобряването на качеството на железопътните услуги в Европа. Обявен е в края на месец януари 2013 г. от ЕК. Пакетът включва шест законодателни предложения, насочени към три ключови области:

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

С приемането на Четвъртия железопътен пакет се цели цялостно подобряване на качеството на предлаганите железопътни услуги в Европа. На 11 май 2016 г. е приет **Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета** – част от Четвъртия железопътен пакет.

Регламенти за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа

На 20.12.2013 г. в Официалния вестник на Европейския съюз е публикуван **Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС**, който влезе в сила считано от 21.12.2013 г. С този акт приключи процесът на преразглеждане на мрежата. Предвижда се тя да бъде изградена на две нива: **основна мрежа** (core network) – състояща се от най-важните международни връзки, които следва да бъдат реализирани до 2030 г., и **широкообхватна мрежа** (comprehensive network), която да осигури пълно покритие на територията на ЕС и достъп до всички региони и следва да бъде завършена до 2050 г. Двете нива на мрежата обхващат всички видове транспорт: автомобилен, железопътен, въздушен, морски и по вътрешните водни пътища, както и интермодалните възли.

Развитието на TEN-T ще бъде подкрепено от Механизма за свързване на Европа и от ЕСИФ посредством годишни и многогодишни програми. На следващата фигура са показани железопътните направления с европейски приоритет на територията на страната.

Карта на Трансевропейската железопътна мрежа на територията на Република България

Фиг. № 1



На територията на България част от „основната” железопътна TEN-T мрежа са следните направления:

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

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

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

На 20.12.2013 г. в Официалния вестник на Европейския съюз е публикуван и **Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010**. Регламентът се прилага от 01.01.2014 г. и с него се определят условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за Трансевропейските мрежи с цел да се подкрепят проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури и да се използват потенциалните полезни взаимодействия между тези сектори. С него се установява разпределението на средствата, които да се предоставят по Многогодишната финансова рамка за периода 2014-2020 г.

Средствата са фокусирани върху:

- ❖ предварително определени проекти от основната мрежа, дефинирани в Приложение I към Регламента;
- ❖ хоризонтални проекти в основната мрежа, свързани с въвеждане на нови технологии и иновации (SESAR, ERTMS и др.).

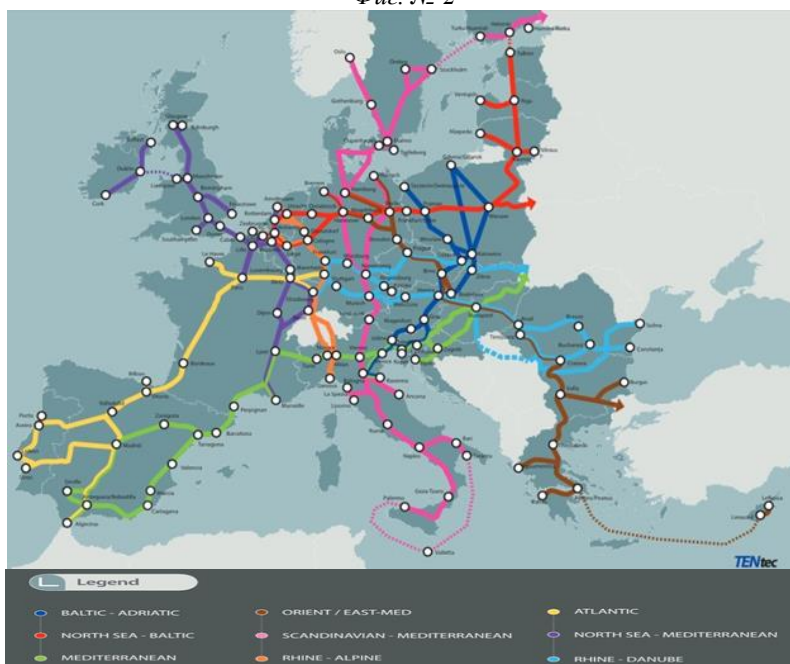
Допуска се и финансиране в размер на до 5% от общия бюджет за проекти за развитие на разширената TEN-T мрежа.

Амбицията на МСЕ е да мобилизира частно финансиране и да приложи иновативни финансови инструменти, за да се постигне максимален ефект от европейските инвестиции. ЕК ще сътрудничи тясно с ЕИБ, за да се възползва от интереса на инвеститорите на капиталовия пазар към възможностите за дългосрочни инвестиции със стабилни доходи.

Механизмът за свързване на Европа действа в периода 2014-2020 г. Компонентът за транспорт на Инструмента финансира основно проекти в областта на железопътния и водния транспорт. Безвъзмездното съфинансиране за проучвания е до 50%, а безвъзмездните средства за строителство – 20% от допустимите разходи, като процентът на финансиране може да бъде увеличен до най-много 30% за действия за премахване на участъци със затруднения и съответно на 40% – за действия във връзка с трансгранични участъци и за действия за подобряване на оперативната съвместимост в железопътния транспорт; за наземни и бордови компоненти на ERTMS – 50% от допустимите разходи. Средствата от кохезионната част на МСЕ (11 305 500 000 евро) са предназначени за страните, включени в кохезионната политика и се изразходват съгласно праговете на Кохезионния фонд (до 85% безвъзмездно финансиране).

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

Фиг. № 2



През територията на Република България преминават:

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

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

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

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

Фиг. № 3



В приложението към Регламента са идентифицирани и следните направления с трансграничен характер на българска територия:

- ❖ Железопътно направление **София – сръбска граница**;
- ❖ Железопътно направление **София – македонска граница**.

Хоризонтални приоритети, допустими за финансиране чрез Механизма за свързване на Европа:

- ❖ Единно европейско небе – SESAR;
- ❖ Системи за управление на трафика в пътния, железопътния и вътрешно-водния транспорт (ITS, ERTMS и RIS);
- ❖ Пристанища, морски магистрали и летища на основната мрежа.

На 11-ти септември 2014 г. ЕК публикува покана за кандидатстване с проекти за подобряване на транспортните връзки в Европа. С този акт беше даден старт на Механизма за свързване на Европа. Поканата за набиране на проекти за 11,3 милиарда евро беше първият транш от новия вид финансиране на транспортни проекти. Важно изискване беше проектите да са от голямо значение за транспортните връзки на континента и да са екологични, поради което се набляга на жп и водния транспорт. Кандидатите разполагаха със срок до 26 февруари 2015 г. да представят своите предложения, а резултатите от процедурата и отпуснатите за проекти средства бяха обявени през лятото на 2015 г. На 5 ноември 2015 г. ЕК публикува втората покана за кандидатстване с проекти със срок за представяне до 16 февруари 2016 г. На втората покана бяха представени 427 проекта на обща стойност 12,96 милиарда евро. На 13 октомври 2016 г. стартира третата покана за кандидатстване с проекти със срок за представяне до 7 февруари 2017 г. Това е последната покана за кандидатстване, за която ще бъде валидно квотното разпределение на средствата по Кохезионния пакет за релевантните страни членки.

На 01.07.2015 г. в Официалния вестник на Европейския съюз е публикуван **Регламент (ЕС) 2015/1017 на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2015 година за Европейския фонд за стратегически инвестиции, Европейския консултантски център по инвестиционни въпроси и Европейския портал за инвестиционни проекти и за изменение на регламенти (ЕС) № 1291/2013 и (ЕС) № 1316/2013 – Европейски фонд за стратегически инвестиции**. Фондът е създаден в партньорство с Европейската инвестиционна банка. Той се основава на гаранция в размер на 16 млрд. евро от бюджета на ЕС, която е допълнена от 5 млрд. евро от ЕИБ.

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

- **железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз – създадена е с Регламент (ЕС) № 913/2010.** Целта е установяване на международни железопътни товарни коридори с благоприятни условия за движение на влакове и лесно преминаване от една национална мрежа към друга. Създават се допълнителни административни облекчения за железопътните оператори като обслужване на едно гише (COSS) и възможността лица, различни от превозвачи, да заявяват инфраструктурен капацитет (authorized applicants). Международните коридори за железопътен товарен превоз (RFC) са изградени по начин, съвместим с Трансевропейските транспортни коридори. През Република България преминава трасето на **товарен коридор Ориент/Източно-Средиземноморски: Прага – Виена/Братислава – Будапеща/ Букурещ – Констанца/ Видин – София – Солун – Атина.** В хода на преговорите по Трансевропейската транспортна мрежа трасето на коридора на наша територия беше допълнено с направление София – Пловдив – Бургас / Свиленград – турска граница. От началото на 2015 г. е включено и алтернативно трасе на наша територия Русе-Синдел-Карнобат-Нова Загора-Симеоновград-Свиленград, по което могат да се движат „коридорни“ влакове.

- **внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS)** – процесът ще доведе до повишаване нивото на безопасност и сигурност в железопътния транспорт. Двете подсистеми на ERTMS са: ETCS (Европейска система за влаков контрол) и GSM-R, който 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.

- **съвместно предприятие Shift2Rail – с Регламент (ЕС) № 642/2014 на Съвета от 16 юни 2014 г.** се създаде съвместното предприятие **Shift2Rail**, с което официално се установи ново публично-частно партньорство за управление на научноизследователски и иновационни дейности с цел подпомагане на развитието на по-добри железопътни услуги в Европа. Учредителите на предприятието включват Съюза, представляван от Комисията, и осем други партньори от сферата на промишлеността, а именно: Alstom Transport, Ansaldo STS, Bombardier Transportation, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, Network Rail, Siemens Aktiengesellschaft, Thales и Trafikverket. Целта на предприятието е да спомогне за постигане на целите на Бялата книга за транспорта от 2011 г. и за модалния преход към железопътен транспорт от други по-малко устойчиви видове транспорт, което да се осъществи чрез повишаване на икономическата ефективност и привлекателността на железопътния транспорт.

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

В съответствие с новия Стратегически подход на ЕК за внедряване на ERTMS по основната европейска транспортна мрежа, стандартите, които задължително трябва да бъдат изпълнени, са пълно внедряване на ERTMS по „основната“ TEN-T мрежа до 2030 г. и до 2050 г. по „широкообхватната“. Политическата рамка за изпълнение на тази стратегия е

Регламент (ЕС) № 1315/2013 за TEN-T, а финансовата рамка е чрез Регламент (ЕС) № 1316/2013 за създаване на Механизма за свързване на Европа (МСЕ).

През програмния период 2014-2020 г. следва да се осигури приемственост и логична последователност на инвестициите от програмния период 2007-2013 г., гарантиращо завършване на направленията, в които вече е било инвестирано. Балансът в инвестициите от фондовете по Обща стратегическа рамка (ОСР) за различни видове транспорт трябва да бъде в полза на железопътния транспорт.

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

Общата цел на ОПТТИ е „Развитие на устойчива транспортна система”. Тя съответства на целите на Стратегия „Европа 2020” – стратегия на ЕС за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж, както и на целите на Националната програма за реформи и на Националната програма за развитие: България 2020. Посредством нейната реализация транспортната система на Република България ще стане по-модерна, по-безопасна и сигурна и ще предоставя повече и по-качествени транспортни услуги на населението и бизнеса.

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

Определени са следните **приоритетни оси на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г.:**

1. Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа.
2. Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа.
3. Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт.
4. Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта.
5. Техническа помощ.

Стратегията на ОПТТИ 2014-2020 предвижда завършване на основни национални и Общоевропейски транспортни направления на територията на страната. Основните инвестиции се насочват по направления с напреднала степен на изпълнение, в основни линии финансирани по ОПТ 2007-2013, целящо в максимална степен приключване на модернизацията им или тяхното доизграждане.

1.4 РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Достъпът до железопътния пазар е сложен процес, в който основна роля играе регулаторната функция на държавата. Необходимостта от държавно регулиране на транспортния пазар се обуславя от:

- Предоставянето на управителя на железопътната инфраструктура да управлява публична и частна държавна собственост.
- Извършването на обществени услуги за превоз на пътници, чрез които се изпълнява социалната роля на държавата.

Инструменти, които се използват съгласно нормативните документи в сектора:

- Договор между държавата и ДП „НКЖИ”;
- Инфраструктурни такси.

Ролята на държавата във функционирането на пазара на железопътната инфраструктура се проявява в следните аспекти:

- Създаване на законова база за функционирането на пазара на транспортната, респективно железопътна инфраструктура.
- Наличие на лицензионен режим за железопътни предприятия, който регулира достъпа на потребителите до пазара.
- Определяне на цените (таксите) за достъп до железопътната инфраструктура.
- Регулиране действията на инфраструктурния управител и цените (таксите) за достъп до железопътната инфраструктура. Осъществява се чрез контрол върху дейността на ДП „НКЖИ” с цел по-ефективно използване на железопътната инфраструктура.
- Отделяне и функционално реструктуриране на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” (ИАЖА) като самостоятелен регулаторен орган, което да позволи укрепването на капацитета и ролята ѝ да извършва координацията и контрола на дейността в областта на железопътния транспорт.

При държавното регулиране на транспортния пазар участието на държавата се свежда основно до: (1) държавни инвестиции – капиталов трансфер и субсидии и (2) политика в областта на потребителските такси за достъп до съответната инфраструктура.

Следването на Европейските директиви и политиката на ДП „НКЖИ” да поддържа прозрачна и справедлива структура на таксите за достъп на пътнически и товарни железопътни предприятия доведе до сключването на договори за достъп и използване на железопътна инфраструктура.

Основни показатели, които са база за анализ и оценка на развитието на железопътната инфраструктура са:

- построени нови участъци от железопътни линии (км);
- рехабилитирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа);
- електрифицирани железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа);
- удвоени железопътни линии (% от цялата железопътна мрежа);
- железопътни линии, осигурени с нови системи за безопасност, сигнални и съобщителни системи (% от цялата железопътна мрежа);
- спестено време от железопътния транспорт (времетражане и обем товари/брой пътници);
- брой новопостроени мостове и тунели;
- преоборудване на тунели, с дължина по-голяма от 500 метра, съгласно европейските изисквания за безопасност (километри, % от съществуващите);
- повишаване скоростите на движение по жп мрежата в ремонтираните участъци (км/ч).

2. ОСНОВНИ ЦЕЛИ И НАМЕРЕНИЯ НА ДП „НКЖИ“

2.1. ОСНОВНИ ПРИОРИТЕТИ НА ДП „НКЖИ“

- ❖ Пазарна ориентация на компанията и политика за утвърждаването ѝ като обществено отговорна организация.
- ❖ Изграждане на конкурентоспособна организация и търговско ориентирано предприятие.
- ❖ Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.
- ❖ Програма за създаване на нови връзки с товародателите.
- ❖ Хоризонтална и вертикална интеграция с участници на националните и международни пазари и усъвършенстване на функционалната и продуктова структура.
- ❖ Хармонизиране на условията и последваща интеграция в рамките на европейската железопътна транспортна система, с преимуществено подобряване на връзките с железопътната инфраструктура на съседните на Република България държави и постигане на координация при управление на транспортните потоци.
- ❖ Модернизиране и привеждане на железопътната инфраструктура в съответствие с европейските стандарти за оперативна съвместимост.
- ❖ Прилагане на инструментите на публично-частно партньорство/концесии за обекти от железопътната инфраструктура.
- ❖ Усъвършенстване на системата за организационно, материално-техническо и финансово управление на компанията с цел повишаване динамичността, гъвкавостта и адаптивността ѝ.
- ❖ Привличане на инвестиции с цел модернизация и обновяване на железопътната инфраструктура.
- ❖ Преход от поддържаща стратегия към възстановяване на проектни мощности и последващо изпреварващо развитие на инфраструктурата, транспортната и управленска технология.
- ❖ Намаляване на разходите за ремонт и обновяване на инфраструктурата в дългосрочна перспектива.
- ❖ Инвестиране в проекти с висока добавена стойност.
- ❖ Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората.
- ❖ Постигане на висока степен на безопасност, оперативна съвместимост и сигурност на железопътния транспорт.
- ❖ Създаване на благоприятна среда за развитие на транспортната логистика.
- ❖ Подобряване на трансграничните връзки със съседните страни.
- ❖ Пълно и ефективно усвояване на средствата от ЕС.
- ❖ Високопрофесионален кадрови потенциал.
- ❖ Осигуряване на качествен и леснодостъпен жп транспорт (премахване на транспортни бариери) за лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

2.2. ОСНОВНИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ДП „НКЖИ“

За изпълнение на основните си приоритети ДП „НКЖИ“ се стреми към постигане на следните цели и задачи:

- ❖ Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура.
- ❖ Реконструкция и подновяване на железопътните линии, разположени по общоевропейските транспортни оси.
- ❖ Повишаване на конкурентоспособността (по отношение на качество и ефективност).

❖ Провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване на потребностите на клиентите от качествено обслужване – сигурност, надеждност, целогодишност и екологичност на предоставяните услуги.

❖ Поддържане на активна инвестиционна политика по отношение на привличане на различни източници на финансиране извън Държавния бюджет.

❖ Привличане на частни инвестиции.

❖ Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.

❖ Въвеждане на нови услуги и дейности.

❖ Привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси.

❖ Провеждане на гъвкава тарифна политика.

❖ Разширяване на пазарния дял на комбинираните превози чрез развитие на терминалната инфраструктура.

❖ Успешно и ефективно усвояване на средствата от ЕСИФ.

❖ Подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

Посочените цели са съобразени със Стратегията за развитие на транспортна система на Република България за периода до 2020 г., където са разработени следните **Стратегически цели** на политиката в транспортния сектор:

❖ Постигане на икономическа ефективност.

❖ Развитие на устойчив транспортен сектор.

❖ Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

2.3. ЦЕЛИ, СВЪРЗАНИ С УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ

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

❖ Качествено и ефективно управление на човешките ресурси за постигане на организационните цели.

❖ Професионално развитие, определяне и развиване на професионални компетенции.

❖ Обучение и повишаване на професионалната квалификация.

❖ Изграждане на ръководители, способни да постигнат обвързаност на поставените стратегически цели на предприятието с управлението на човешките ресурси.

❖ Подобряване капацитета на звената по управление на човешките ресурси и превръщането им в стратегически партньор на административното ръководство.

❖ Мотивиране на работниците и служителите за постигане на необходимите качество и ефективност на вложения труд, управление на талантите.

❖ Развитие и укрепване на административния капацитет на структурите, отговорни за изготвяне, управление и изпълнение на проекти с европейско финансиране.

❖ Управление на дейността по безопасност и здраве при работа.

❖ Развитие и усъвършенстване на социалната политика.

2.4. ТЕХНОЛОГИЧНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Изоставането на железопътния транспорт в Република България в технологично и техническо отношение води до трудности при сравняване на основните му характеристики, тенденции за развитие и определяне на пазарната политика в страната със съпоставими международни организации. Съществуващото ниво на технологиите и техническа съоръженост в ДП „НКЖИ” не дава възможност за амбициозни промени в средносрочен план.

В по-дългосрочен план ДП „НКЖИ” ще се стреми:

❖ да бъде технически ефективна в поддържането на железния път и експлоатацията на мрежата;

- ❖ да постигне високо ниво на безопасност;
- ❖ да възстанови проектните параметри на мрежата;
- ❖ да изпълни одобрените програми за инвестиции.

Същевременно ДП „НКЖИ“ ще се концентрира върху следните основни задачи:

❖ Осигуряване на безопасност и сигурност на превозите чрез дейностите по проект 3: „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости“.

❖ Модернизация и обновяване на съоръжения и устройства на осигурителна техника и изграждане на надеждна рингова структура на оптични трасета, чрез дейностите по проект 4: „Модернизирание на осигурителните системи и прелезни устройства“.

❖ Възстановяване на проектните параметри на жп линиите по направленията София-Карлово, София-Мездра, Русе-Варна и др.

❖ Модернизация на железния път, осигурителната техника и енергосъоръженията по част от железопътната мрежа чрез проекти: Пловдив-Свиленград-турска/гръцка граница, София-Пловдив, Карнобат-Синдел, София-Драгоман и др.

❖ Изграждане на GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на жп инфраструктурата по приоритетна ос 1 по ОПТТИ).

❖ Предоставяне на нови услуги на операторите чрез изграждане на интермодални терминали – Пловдив, Русе и др.

❖ Създаване на равнопоставени условия и оптимизиране на управлението на движението на влаковете чрез въвеждане на система за оперативна отчетност на движението на влаковете.

❖ Разширение на функционалния обхват на Географска информационна система (ГИС) за нуждите на ДП „НКЖИ“.

❖ Внедряване на система за следене моментното състояние на железния път и планиране на ремонтите.

❖ Поддържане и прилагане на RNE Path Coordination System (PCS, бивш Pathfinder) – за изготвяне на международен график.

❖ Внедряване на RNE Train Information System (TIS, бивш EUROPTIRAILS) – за обмен на данни за международни пътнически и товарни влакове, включително в реално време.

❖ Внедряване на проекта RNE Charging Information System (CIS, бивш EICIS) – за изчисляване на инфраструктурни такси при международни маршрути.

❖ Изпълнение на Националния план за внедряване на ERTMS.

❖ Внедряване на електронен архив за управление, индексирание и съхранение на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС.

2.5. ТЪРГОВСКИ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Търговските цели пред ДП „НКЖИ“ са:

❖ Привличане на нови клиенти – оператори, които да използват подобреното качество на жп мрежата, чрез модернизацията на части от железния път и повишаване проектните скорости както за пътническите, така и за товарните влакове.

❖ Предоставяне на нови услуги.

❖ Разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт.

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

❖ Повишаване на качеството и ефективността на железопътните превози чрез ремонт на жп линии за възстановяване на проектните скорости и изграждане на трасета, позволяващи високи скорости и съкратено времепътуване.

- ❖ Модернизиране на приемните здания и площите около тях в гари по определени приоритети (гранични гари, интерсити гари, централни гари в големи градове и др.).
- ❖ Приложение на фирмената програма за управление на отпадъците на ДП „НКЖИ“.
- ❖ Изготвяне на предложения за отдаване на концесия на малодеятелни железопътни линии и на приемните здания на основните железопътни гари.
- ❖ Изграждане на интермодални терминали и товарни селища.
- ❖ Сътрудничество с управителите на инфраструктура на европейско равнище, както и с техните потребители.

2.6. ФИНАНСОВИ ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПРИНЦИПИ

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

Финансовите цели на ДП „НКЖИ“ са следните:

- ❖ Намалване на загубата от дейността.
- ❖ Намалване периода за събиране на вземанията.
- ❖ Намалване на текущите вземания от клиенти и доставчици.
- ❖ Намалване на текущите задължения към доставчици и клиенти и персонал.
- ❖ Увеличаване на компетентността на персонала.
- ❖ Увеличаване на производителността на труда.
- ❖ Усъвършенстване на планирането на финансовите средства – прозрачност и по-добро финансово управление.
- ❖ Изваждане на неоперативни дълготрайни материални активи (ДМА) – публична собственост от баланса на ДП „НКЖИ“.

Задачи:

- ❖ Постигане на заложените в годишните Бизнес-планове на Компанията показатели за финансов резултат – ежемесечен контрол.
- ❖ Оптимизация на управлението на собствеността с цел увеличение на приходите.
- ❖ Превръщане на неоперативните активи в парични средства.
- ❖ Осигуряване и ефективно усвояване на заявените средства за възстановяване и поддържане на техническите параметри на железопътната инфраструктура.
- ❖ Оптимизиране на разходите – многостепенен контрол при изразходването на финансовите средства.
- ❖ Осигуряване на средства от международните финансови институции, в т.ч. и безвъзмездна помощ за подготовка и реализация на приоритетните стратегически проекти.
- ❖ Обучение на персонала и повишаване на административния капацитет, свързан с управлението на финансите – бюджетиране, планиране и управление на проекти и други.

Принципи:

- ❖ Отчетност и отговорност – спазване сроковете за отчетност и отговорност при изпълнението на финансовата политика на предприятието.
- ❖ Адекватност – съответствие на фискалната политика на предприятието с макроикономическите и социално-икономическите цели на държавата.
- ❖ Икономичност – придобиване с най-малки разходи на необходимите ресурси, при спазване на изискванията за качество.
- ❖ Ефикасност – ефективно, ефикасно и целесъобразно усвояване на всички приходи.
- ❖ Ефективност – ефективно усвояване на инфраструктурните такси, таксите от разпределение на тягова електрическа енергия, предоставената субсидия за текущо поддържане и експлоатация и средствата за инвестиции и текущ ремонт. Икономическа и финансова целенасоченост и целесъобразност на управленческите решения на всички нива на управление и контрол на ефективността;

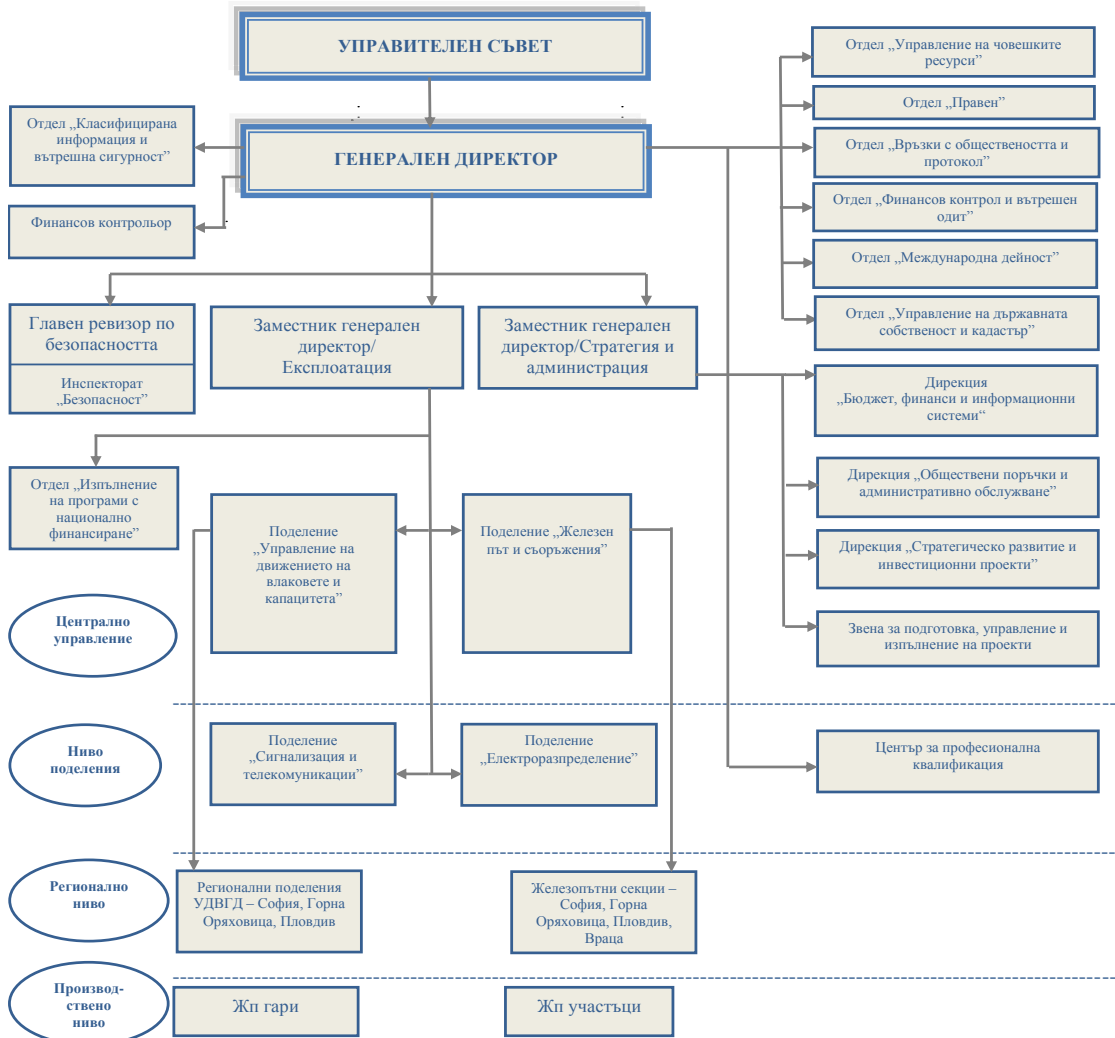
- ❖ Прозрачност – осигуряване на публичен достъп до данни, относно изпълнението на бюджетната програма.
- ❖ Законосъобразност – спазване на приложимото законодателство, на вътрешните актове и на договорите.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

3.1. ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА ДП „НКЖИ“

Организационно-управленската структура на ДП „НКЖИ“ към 31.10.2016 г. е следната:

Фиг. № 4



Структурни и организационни промени през 2016 г.:

На централно ниво:

Във връзка с настъпилите и предстоящи за изпълнение политики и стратегии от новия програмнен период на ОПТТИ, в сила от 01.01.2016 г. е създадена нова, адаптирана за ОПТТИ структура на дирекция СРИП.

В съответствие с проектите в етап на подготовка и такива, одобрени вече по ОПТТИ, считано от 01.02.2016 г. са създадени четири Звена за подготовка, управление и изпълнение на проекти (ЗПУИП), а именно:

- Звено за подготовка, управление и изпълнение на проект Пловдив-Бургас – Фаза 2;
- Звено за подготовка, управление и изпълнение на проект София-Пловдив;
- Звено за подготовка, управление и изпълнение на проект София-Драгоман;
- Звено за подготовка, управление и изпълнение на проекти за Гарови комплекси и терминали.

В сила от 01.02.2016 г. са направени промени във функционалната структура на поделение „Сигнализация и телекомуникации“:

- децентрализация на функциите на звената по Човешки ресурси, Счетоводство, ЗБР и Контрол и сигурност на съоръженията, и преминаването им от Централно ниво в структурите на регионални секции СиТ;

- в съответствие с изискванията на международен стандарт БДС EN ISO/IEC 17020:2012 е създадена Лаборатория/орган за контрол от вид В на пряко подчинение на Главен инженер Експлоатация.

На основание промяна в Правилника за устройството и дейността на Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“, (обн. в ДВ, бр. 73 от 16.09.2016 г.) и Решение на Управителния съвет на ДП „НКЖИ“/Протокол № 21-08/16 от 03.08.2016 г., са извършени промени в организационната структура на ДП „НКЖИ“:

- Отдел „Финанси, счетоводство и контрол“ е закрит и е създадена дирекция „Бюджет, финанси и информационни системи“(БФИС);

- Отдел „Информационни технологии и системи“ преминава от дирекция „Обществени поръчки и административно обслужване“ към дирекция БФИС;

- Създадена е нова длъжност „Финансов контролор“ на пряко подчинение на генералния директор на ДП „НКЖИ“.

На регионално ниво:

Извършено е вътрешно реструктуриране на участъци, подучастъци, райони и подрайони в регионалните структури на поделения „Сигнализация и телекомуникации“ и „Електроразпределение“.

3.2. ПЕРСОНАЛ И ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ

Персонал

За 2016 г. бе одобрена „Програма за организационни и инвестиционни мероприятия на ДП „НКЖИ“ за 2016 г.“ (като част от Програмата за оперативно реструктуриране на ДП „НКЖИ“ за периода 2011-2016 г.)

В Програмата са разписани актуални инвестиционни и организационни мероприятия за 2016 г. по няколко направления, обвързани със срокове и отговорни лица:

- привеждане на капацитета на железопътната мрежа в съответствие с интензивността на влаковото движение и актуалната структура на пътникопотоците и товаропотоците;

- пресъоръжаване на прелези с автоматични прелезни устройства;

- организационно реструктуриране, свързано с модернизация и реконструкция на тягови подстанции и обновяване на съоръженията за телеуправление;

- оптимизиране на персонал в резултат на въвеждане на нови технологии и промяна в техниката, която се използва за работа;

- създаване на мобилни групи в участъци на СиТ, обединение на дейности.

В резултат на предприетите действия по осъществяване на горепосочените направления и във връзка с изпълнение на части от проекти по линиите Пловдив-Бургас и Димитровград-Свиленград е реализирано намаление на 86 бр. по щат.

За 2017 г. е изготвена нова Програма за организационни и инвестиционни мероприятия, съобразно заложеното в бюджетната прогноза за 2017-2019 г.

При реализиране на мероприятията, като закриване на експлоатационни пунктове (гари и постове), пресъоръжаване на прелези с автоматични прелезни устройства, изграждане на система SCADA, изпълнение на проекти, оптимизиране на персонал в резултат на въвеждане на нови технологии, съвместяване на дейности и др., през 2017 г. е предвидено намаление на 126 бр. по щат.

Политика на доходите

В сила от 01.01.2016 г. основните заплати на работещите в предприятието са индексирани с 6%, вследствие на което минималната основна заплата за ДП „НКЖИ“ достигна 420 лв. и е равна на минималната работна заплата за страната.

За отчетния период м. януари – м. септември 2016 г. средната брутна работна заплата в ДП „НКЖИ“ е 849 лв. Достигнат е ръст от 5,5% спрямо същия отчетен период на 2015 г., когато е била 805 лв.

Средната брутна заплата за ДП „НКЖИ“ (без дирекция СРИП и ЗПУИП) към 30.09.2016 г. е 838 лв. спрямо 793 лв. към 30.09.2015 г. Достигнатият ръст е от 5,7%.

През 2017 г. ще продължи провеждането на политика за повишаване на доходите.

Съгласно договореното в КТД 2016 г., при достигане на минимална работна заплата за страната, в сила от 01.01.2017 г. в размер на 460 лв., в съответствие с одобрената Средносрочна бюджетна прогноза за периода 2017-2019 г., е предвидено увеличение на основните заплати съобразно нарастването на минималната работна заплата.

Не се предвижда промяна в останалите параметри на трудовите възнаграждения и на плащанията по социалната програма.

3.3. ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ

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

За професионалното обучение на работниците и служителите на ДП „НКЖИ“ ежегодно се изготвя *Програма за провеждане на курсове за професионално обучение в Центъра за професионална квалификация*. По Програмата за 2016 г. към 30.09.2016 г. са обучени **3 736** работници и служители за нуждите на компанията, както следва:

- | | |
|--|----------|
| - за придобиване на правоспособност | 249 бр.; |
| - за придобиване на професионална квалификация | 148 бр.; |
| - за преквалификация | 99 бр.; |
| - за разширяване на професионалната квалификация | 202 бр. |

Краткосрочно периодично обучение на работното място по силата на нормативни документи са преминали 3 038 бр.

От преминалите професионално обучение придобиване на квалификация и правоспособност са преназначени на длъжности, съответстващи на новата квалификация, 167 бр. работници/служители.

Като част от мерките за насърчаване на заетостта и преодоляване на кадровия дефицит предприятието е предприело следните стъпки:

- за 2016 г. са разписани договори за сътрудничество със следните висши училища: ВТУ „Тодор Каблешков“, УАСГ, УНСС (факултет „Икономика на инфраструктурата“), Минногеоложкия университет и професионални гимназии по жп транспорт в страната: „Никола Корчев“, гр. София; „Христо Смирненски“, гр. Карлово и „Никола Йонков Вапцаров“, гр. Горна Оряховица;

- в Компанията са проведени следните стажове:

- по Стажантската програма на компанията е проведен стаж на 11 студента;
- проведена производствена практика на 11 студента и 25 ученика;

- ДП „НКЖИ“ взе участие в Дни на кариерата, организирани от Центъра за кариерно развитие на Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“ и в „Дни на кариерата 2016. ИТ, телекомуникации, аутсорсинг на бизнес процеси“, организирани от Job Tiger.

В изпълнение Стратегията за управление на човешките ресурси, е проведено обучение на мениджърския екип на ДП „НКЖИ“ за надграждане на управленските компетенции на

тема: „Роля на ръководителя – ключови мениджърски компетенции на ръководните служители в ДП „НКЖИ“.

На база заявки от поделенията за 2017 г. ще бъде изготвена годишна „Програма за професионалното обучение на персонала в ДП „НКЖИ“. И през следващата година приоритетно ще бъде обучението за придобиване на квалификация и правоспособност за ключовите експлоатационни длъжности в ДП „НКЖИ“, за които предприятието изпитва сериозен недостиг на работна ръка, както и задължителните периодични обучения по силата на нормативни документи.

Осъществява се ежегодно тестване на компетенциите на работещите, пряко свързани с движението на влаковете; анализ на квалификационните потребности и при необходимост провеждане на допълнителни квалификационни и обучителни мероприятия.

Мерки в годишен и средносрочен план за ефективно управление на човешките ресурси – срок за реализиране, необходими средства, ефект (Таблица № 2).

№ по ред	Вид мярка	Срок за реализиране	Необходими средства	Ефект
а	1	2	3	4
I. Мерки в средносрочен план				
1	Обвързване на експлоатационната и инвестиционна програма на всяко поделение с необходимия човешки ресурс за изпълнението ѝ. Изготвяне разписания на длъжностите за 2017 г.	Декември 2016 г. - Януари 2017 г.	Бюджети на поделенията	Осигуряване на необходимия човешки капитал за изпълнение целите на предприятието.
2	Идентифициране и планиране необходимостта от професионално обучение. Изготвяне годишна програма за обучение 2017 г.	Ноември-Декември 2016 г.	Изготвяне на Финансова сметка и бюджети на поделенията	Повишаване квалификацията на персонала; намаляване на свободните работни места и осигуряване на ресурс за ключовите позиции.
3	Сключване на договори за сътрудничество с висшите училища и професионални гимназии.	Януари 2017 г.	Не са необходими финансови средства	Осигуряване на кадрови капацитет.
II. Мерки в годишен план				
1	Провеждане на ефективна политика за обезпечаване с кадри за ключови експлоатационни длъжности. Организиране на срещи с външни лица обучаващи се в ЦПК за презентирание на компанията, с цел мотивация за бъдеща работа.	При наличие на обучение на външни лица	Не са необходими финансови средства	Обезпечаване с кадри за ключови длъжности.
2	Изготвяне на годишен Справочник по управление на ЧР, съдържащ сравнителна информация по поделения за дейностите по ЧР (структурата и профил на персонала, възнаграждения, извънреден труд, обучение).		Не са необходими финансови средства	За нуждите на управленски анализ и вземане на решения за управление и развитие на ЧР.
3	Провеждане на общо събрание (събрание на пълномощниците) и стартиране на преговори за сключване на КТД 2018 г.	Ноември 2017 г.		
4	Подобряване работата в екип и нивото на комуникация между отделните поделения. Разработване и популяризиране на мерки за подобряване работата в екип и на комуникацията.	Януари - Декември 2017 г.	Заложени са в бюджета на УЧР	Стимулиране и споделяне на инициативи за обмяна на опит между екипи.
5	Разработване на система за кариерни пътеки в зависимост от професионалните качества, опит, принос и ангажираност.	Януари - Декември 2017 г.		Задържане на високо квалифицирани специалисти и ключови служители.

4. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА ДП „НКЖИ“

Производствен капацитет

ДП „НКЖИ“, като управител на железопътната инфраструктура, предоставя използването ѝ от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия. Производственият капацитет на железопътната мрежа е сравнително постоянна величина от 28 000 хил. влаккилометри за товарни превози и 35 000 хил. влаккилометри за пътнически превози.

Ниската натовареност, намалените приходи от инфраструктурните такси и необходимостта от оптимизиране на разходите на Компанията налага спирането и изваждане от експлоатация на част от линиите, както и силно ограничаване разходите по някои слабонатоварени линии само на ниво охрана и аварийни ремонти.

Всички услуги, които ДП „НКЖИ“ предоставя на железопътните превозвачи, са посочени в Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура, издадена от МТИТС.

4.1. УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА

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

План за дейността на подделение УДВК през 2017 г.:

✓ Очаквани приходи от инфраструктурни такси и очаквана влаковата работа по железопътната инфраструктура.

Прогнозните приходи са изчислени съгласно **Методика за изчисление на инфраструктурните такси**, приета с ПМС № 92/2012 г. и допълнена с ПМС № 66/2014 г. Направените разчети са на база заявени влакове от превозвачите и разработения график за движение на влаковете за 2017 г.

За График за движение на влаковете (ГДВ) 2017 г. подали заявка разработване на разписания са: „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, „БЖК“ АД, „Булмаркет РК“ ЕООД, „Ди Би Карго България“ ЕООД, „Рейл Карго Кериър-България“ ЕАД, ДП „ТСВ“, „Порт Рейл“ ООД и „ТБД ТП“ ЕАД. Направените прогнози са за тези превозвачи. Останалите лицензирани превозвачи не са заявили обеми превози. Техните превози са инцидентни и не би могло да се планират.

Очакваните произведена работа и приходи от инфраструктурни такси от превозвачите подали заявки за трасета за ГДВ 2017 г., са както следва:

• **Произведена работа по железопътната инфраструктура** – около **29 282 498** влаккилометри и около **12 363 360 822** брутотонкилометри в т.ч.:

- от пътнически превози – **21 775 100** влаккилометри и **4 899 397 400** брутотонкилометри;

- от товарни превози – **6 744 905** влаккилометри и **7 383 564 000** брутотонкилометри;

- от изолирани локомотиви – **762 493** влаккилометри и **80 399 422** брутотонкилометри;

• **Приходи от инфраструктурни такси** – **54 700 000** лв.;

- приходи от пътнически превози – **29 503 703** лв.;

- приходи от товарни превози – **24 308 410** лв.;

- приходи от изолирани локомотиви – **887 887 лв.**

✓ Разработване Графика за движението на влаковете за периода 2017/2018 г. с разпределение на капацитета на мрежата при наличието на повече от един превозвач при спазване Закона за железопътния транспорт.

✓ Продължаване денонощното управление движението на влаковете, приемане и обработване на заявките и осигуряване на достъп до железопътната инфраструктура.

✓ Подобряване условията за работа на персонала по управление на движението в гарите и презлетите: ръководители движение, постови стрелочници и презлетопазачи.

✓ Актуализиране на основните нормативни документи по безопасността на превозите с цел привеждането им в съответствие с новите структури в железопътния транспорт, 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 организацията на работата в гарите и управление на движението на влаковете след приключване на извършващите се модернизации на жп инфраструктурата.

✓ С цел елиминиране на субективния фактор при осигуряване движението на влаковете, издигане на по-високо ниво работата на гаровия персонал, увеличаване на пропускателната способност и подобряване безопасността на движението е необходимо внедряването на съвременна осигурителна техника при спазването на следните приоритети:

- въвеждане в експлоатация на модернизиранията и електрифицирана железопътна линия от Димитровград до Свиленград и границата с Република Турция, едновременно с компютърни гарови централизации и компютърна диспечерска централизация включена в диспечерския център Пловдив – Свиленград;

- проектиране и изграждане на диспечерски центрове за управление влаковото движение, които да осигуряват диспечерско регулиране и контрол на движението на влаковете по жп линии и възлови гари чрез микропроцесорни (компютърни) системи за управление;

- новоизграждащите се системи осигурителна техника в експлоатационните пунктове трябва напълно автоматизирано да управляват, регулират и контролират движението на влаковете, като се предвиди и да позволяват гарите, в участъка в който се изграждат, да може да се предават на местно управление.

Системите осигурителна техника, с които управлението на движението на влаковете и маневрената дейност се осъществява чрез въвеждане на отделни команди от оператор (ръководител движение) за всяко едно отваряне на разрешаващ сигнал, не са ефективни в достатъчна степен от гледна точка на съвременните системи за управление на движението на влаковете;

- изграждане на нови и усъвършенстване на съществуващи системи за осигурителна техника за междугарие и телекомуникации, приоритетно по протежението на жп магистралите и жп линии I категория, както и пристъпване към внедряване на ETCS (Европейска система за влаков контрол) и последващо изграждане на ERTMS (Европейска система за управление на железопътния трафик) с цел постигане на съвместимост с жп администрациите на страните от ЕС;

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

- изграждане на системи за запис на електронен носител на всички служебни разговори, които провежда експлоатационният персонал при осигуряване движението на влаковете и извършването на маневрената дейност;

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

- изграждане на система от устройства за динамично следене на загрети букси, спиращи повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав, т.е. check point, разположени по цялата жп мрежа. Чрез тях в много по-голяма степен ще се гарантира безопасността на превозите и ще се предотврати разрушаването на инфраструктурата, която поддържа и управлява ДП „НКЖИ“;

- проектиране, разработване и внедряване на „Система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП „НКЖИ“.

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

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

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

✓ През 2017 г. поделение УДВК ще продължи да повишава ефективността на персонала чрез промяна на организацията на работа чрез:

- закриване на гари за службата по движението за част от денонощието, като в следствие на това да бъде реализирана икономия от работно време съизмерима с тази от настоящата година в размер на 300 000 часа, което съответства на около 160 щата постови стрелочници, както и съответната икономия от разлика в часова ставка за нощен труд на ръководители движение.

- промяна в организацията на работа в гари без постови стрелочници;

- управление на две гари от един началник гара.

4.2. ДЕЙНОСТИ ПО ПОДДЪРЖАНЕ И РЕМОТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ

Състоянието на железния път е определящо за скоростите в ГДВ, сигурността на превозите и резултатите от реализацията на Бизнес плана на Компанията.

Основни параметри на железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“ към 30.09.2016 г.

• **Обща разгъната дължина (ОРД) на железопътната мрежа** – 6 474 км, от които с нормално междурелсие 1 435 мм са 6 321 км (97,8% от ОРД), в т.ч.:

- дължина на открит железен път с нормално междурелсие – 3 894 км (60,1% от ОРД);

- дължина на гарови коловози – 1 467 км (22,2% от ОРД).

• **ЖП стрелки** – 6 300 бр.;

• **ЖП прелези** – 766 бр.;

• **ЖП мостове** – 1 003 бр., с обща дължина 42,8 км, в т.ч.:

- със стоманена конструкция – 262 бр., с обща дължина 12,2 км;

- със стоманобетонна конструкция – 692 бр., с обща дължина 28,7 км;

- с друга конструкция – 49 бр. с обща дължина 1,9 км.
- **ЖП тунели** – 186 бр., с обща дължина 47,9 км;
- **Безнаставов релсов път** – с обща разгъната дължина 1 892 км (или 29,2% от ОРД).

Оценка на техническото състояние на железния път

През 2016 г. с Договор № 5465/21.07.2016 г. е стартирано измерване на геометричните параметри на железния път в натоварено състояние с пътеизмерителна лаборатория, съгласно изискванията на нормативната уредба – 2 пъти за главни железопътни линии и един път за второстепенни железопътни линии.

Първото измерване на всички главни и второстепенни жп линии е завършено към 31.10.2016 г., предстои окончателното обработване на резултатите от измерването – към края на м. януари 2017 г.

Оценка на геометричните параметри и общото техническо състояние на железопътните стрелки

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

Оценка на техническото състояние на жп съоръженията

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

Забавеното във времето възстановяване на антикорозионното покритие при стоманените мостове се откроява като основен проблем. Общата квадратура на антикорозионните покрития на тези мостове в мрежата е около 240 500 м². Дълготрайността на прилаганите сега покрития против корозия варира в порядъка средно на 5÷15 години, т.е. за осигуряване на нормален междуремонтен цикъл на всички експлоатирани в Мрежата конструкции ежегодно би трябвало да се обновяват около 16 000 м². Над 40 е броят на стоманените съоръжения, чието техническо състояние е оценено като критично, и които освен от възстановяване на антикорозионна защита, се нуждаят и от други ремонтни работи. Необходимият финансов ресурс за ремонт на тези съоръжения е от порядъка на 2 500 хил. лева. Въпреки че, стоманобетоновите и бетоновите мостове са по-късно построени, проблемите от техническо естество при тях са съизмерими с тези на стоманените.

Констатациите, направени при последната Генерална ревизия на тунелите в Мрежата, налагат извода, че 10% от тунелните облицовки са с гранична носимоспособност, т.е. необходимо е подходящо усилване на около 4 400 м тунелни облицовки. Липсата на стационарно осветление, изкуствена вентилация и пожарообезопасяване са от основни проблеми, които поставят тунелите от железопътна мрежа в много голямо несъответствие с изискванията на Техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС). Тунели, чието състояние е оценено като най-тежко са 10 броя.

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

Очакванията, че завършването на инфраструктурни проекти финансирани по опертавните програми на Европейския съюз скоро ще внесе подобрене в експлоатационните условия на Мрежата също не дават повод за оптимизъм по две причини:

- реализацията им постоянно се отлага във времето;

- относителният им дял (като разгъната дължина) не надвишава 15% от тази на основните направления.

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

Отчитайки намаляващите възможности със силите на железопътните секции да бъде извършвано поддържане на железния път, през м. април 2016 г. беше изготвен етапен инвестиционен проект „Участъци с изчерпани възможности за поддържане“ 2016–2018 г., който да акцентира върху отсечките с изчерпани възможности за поддържане, тъй като голяма част от тях „се преливат“ в списъка с участъците с крайно належащ ремонт. Основните параметри на този проект са:

- 2016 г. – механизирано подновяване на 44 515 м железен път и механизиран среден ремонт на 105 176 м железен път;
- 2017 г. – механизирано подновяване на 70 353 м железен път и механизиран среден ремонт на 77 451 м железен път;
- 2018 г. – механизирано подновяване на 63 720 м железен път и механизиран среден ремонт на 114 346 м железен път.

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.

Този контрол може да бъде сравнен с една условна „мрежа”, която е поставена със задача „да прихваща” своевременно опасностите (дефекти и откази по горното строене, активизирани свлачища и др.), които могат да предизвикат недопустими за сигурността на превозите произшествия. Големината на „квадратчетата” на тази мрежа (или нейната „гъстота”) са определящи за ефективността ѝ.

Ролята на тази условна мрежа, свързана със своевременно откриване, оценяване и вземане на бързи решения за преодоляване на възникналите проблеми по безопасността, сега в Поделение „Железен път и съоръжения” изпълняват системите за обективен и субективен контрол върху състоянието на пътя и съоръженията, изградени в съответствие със съществуващите на настоящия етап възможности.

При обективния контрол

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

Системата за обективен контрол чрез дефектоскопия се основава на изградените във всяка железопътна секция звена за извършване на безразрушителен контрол.

Съставът на звеното включва минимум двама правоспособни дефектоскописти, като съставът на групата може да се променя на основание на решение на директора на железопътната секция. В системата на ДП „НКЖИ” общият брой на дефектоскопистите е 35 души. Техническото оборудване за осъществяване на безразрушителен контрол включва общо 27 дефектоскопа, от които: „РДМ 2” – 7 бр., „РДМ 22” – 4 бр., „ПОИКС 10Э” – 3 бр., „РДМ 33” – 1 бр., „РДМ 3” – 3 бр. и „РДМ 1-М1” – 9 бр.

Безразрушителният контрол на железния път се извършва съгласно годишни и месечни графици. Главните железопътни линии в мрежата се контролират два пъти годишно, а второстепенните – един път годишно.

Заварените съединения в релсови елементи се контролират епизодично, обикновено след настъпване на масови скъсвания на заварки.

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

От 2008 г. е разработена и внедрена методика и система за оценка на дефектността в преходното сечение на езиците на стрелката, където дефектите възникват най-често.

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

Последните нови дефектоскопи „РДМ 22” и „РДМ 33” – общо 5 бр. са доставени през 2007 г., а дефектоскопи „РДМ 2”, „РДМ 1 – М 1” и „РДМ 3” – общо 19 бр., в периода 2003÷2006 г. Останалите 3 бр. са в експлоатация повече от 20 г. и вече са морално и физически остарели.

При субективния контрол

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

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

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

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

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

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

Към края на м. септември 2016 г. със субективен контрол в мрежата са ангажирани 804 кантонери и 53 кантонер/охранители на слаби места, което не позволява да се постигне необходимото ниво на контрол.

План за дейността на Поделение „Железен път и съоръжения” през 2017 г.

Финансовата рамка за 2017 г. на Поделение „Железен път и съоръжения“ е разработена на основа Капиталов трансфер в общ размер на **47 243 306 лв.**, в това число: *Проект № 3* на стойност **20 384 851 лв.**, *Проект № 7* на стойност **20 146 155 лв.**, *Проект № 11* на стойност **300 000 лв** и *Проект № 8* на стойност **6 412 300 лв.**

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

Изходните условия, на които се основава планирането на средствата през 2017 г., са:

- отчитане с приоритет на необходимостите от ремонт по следните приоритетни направления:
 - Калотина запад – София – Септември;
 - София – Мездра – Горна Оряховица – Варна;
 - Илиянци – Карлово – Тулово – Дъбово – Зимница – Карнобат – Синдел – Варна фериботна;
 - Пловдив – Михайлово;
 - София – Владая – Радомир – Кулата;
 - Русе – Горна Оряховица – Дъбово – Димитровград – Подкова;
 - Мездра – Видин;
 - Русе – Каспичан.
- максимално използване на собствената тежка пътна механизация за механизирано текущо поддържане и ремонтна дейност;
- полагане и неутрализация на безнаставов релсов път;
- осигуряване на устойчиви скоростни условия за ГДВ 2016/2017 г.;
- стабилизиране на релсо-траверсовата скара, в отсекките, където нейното състояние е оценено като критично;
- активни усилия за ограничаване на възможния минимум на броя на съществуващите временни и постоянни ограничения на скоростта;
- възстановяване и достигане на проектни скорости.

Очакван ефект

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

- завишаване на скоростта на движение в 10 междугария с обща дължина 100 км (подновяване в 6 междугария: Курило-Реброво път № 2, Реброво-Своге път № 2, Змейово-Стара Загора, Делян-Дяково, Батановци-Радомир път № 1 и Сеново-Просторно и среден ремонт по стопански начин в 4 междугария: Илиянци-Курило път № 1, Джулюница-Стражица път № 1, Дралфа-Търговище път № 2 и РП Надарево-Хан Крум път № 2;
- премахване на съществуващи постоянни намаления на скоростта в междугария с изпълнен ремонт;
- укрепващ ремонт на текущ път и гарови коловози за задържане на достигнатите скорости – 2 480 км;
- укрепващ ремонт на железопътни стрелки – 1 575 броя;
- стабилизиране на земното платно в подновените участъци;
- гарантиране на устойчив ГДВ 2016/2017 г.;
- гарантиране на устойчива работа на кариера „Карлуково“ и цеха за направа на дълги релси в гр. Шумен;
- качествено подобряване състоянието на прелезните настилки;
- ефективно използване на работната сила, пряко ангажирана с поддържане на железния път и съоръженията;
- подобряване нивото на транспортната съоръженост на железопътните участъци;

- намаляване на относителния ръчния тежък физически и непривлекателен труд, чрез доставката на лека механизация.

С осигурените средства за ремонт и поддържане на железния път и съоръженията през 2017 г., ще се обезпечи максимално възможното количество железопътни материали в т.ч. доставка на дървени траверси (различни видове), доставка на стоманобетонени траверси, скрепителни и свързочни материали, консумативи за алуминотермитни заварки, стрелки и стрелкови части, гориво-смазочни материали и създаване на добри условия за поддържане на горното строене на железния път и съоръженията към него.

Проблеми и рискове

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

Задълбочаване на процесите на влошаване на техническото състояние на железния път по главните железопътни линии в мрежата (отнася се за не модернизираните и рехабилитирани железопътни линии) поради нарушени междуремонтни цикли през последните 15-20 години.

Трайното решаване на проблема е пряко свързано с реализирането на големите инфраструктурни проекти и средно сročната програма на Компанията. Към момента дължината на отсечките с нарушени между ремонтни цикли е над 1 700 км.

Задълбочаване на процесите на влошаване на техническото състояние на съоръженията.

Просрочените ремонти са предпоставка за поява на различни видове откази (повреди и неизправности), които намаляват носимоспособността и устойчивостта на съоръженията или техните елементи и водят до отклонения от изискванията на нормативните документи по отношение на натоварванията от подвижен товар и строителните габарити.

Недостиг на квалифицирани специалисти и изпълнителски персонал.

Все по осезаем става дефицитът от квалифициран и мотивиран инженерно-технически персонал и квалифицирана специализирана работна сила. Проблемът се задълбочи след стартирането на големи инфраструктурни проекти и обекти с национално значение. 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 железопътната мрежа е в пряка зависимост от състоянието на тежката пътна механизация на Поделение „Железен път и съоръжения“.

Хроничен недостиг на железопътни материали за осигуряване на нормално поддържане.

Недостигът на финансови средства за поддържане през последните години и наложилото се свиване на количеството на доставяните материали за поддържане на железния път и съоръженията влияят върху качеството на предоставяната услуга, а в последствие изискват по-големи финансови средства за възстановяване параметрите на железопътната инфраструктура.

4.3. ДЕЙНОСТИ ПО СИГНАЛИЗАЦИЯТА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЯТА

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

Основна задача на дейността е да се сведе до минимум влиянието на субективния фактор, за да се предотврати в максимална степен допускането на грешки от страна на

хората, които управляват влаковото движение. Това се постига с инсталирането на скъпоструващи съоръжения, изискващи висока степен на квалификация на персонала, който се грижи за тяхната безотказна работа.

Състояние на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването.

Осигурителна техника

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

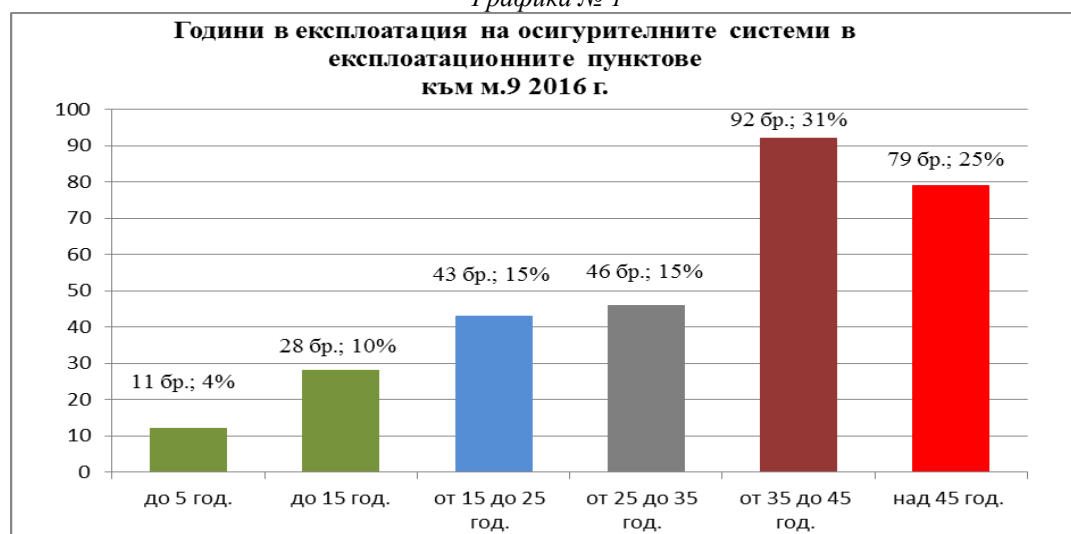
Съоръжеността на действащите в момента общо 297 железопътни гари и 16 разделни постове със средства на осигурителната техника е следното:

- Маршрутно-компютърни централизации (МКЦ) – 11 бр. (3,48%).
- Релейни централизации с микрокомпютърна визуализация (ЕЦМ-МКВ) – 4 бр. (1,27%).
- Релейни централизации тип МРЦ, ЕЦ1 – 178 бр. (56,33%).
- Електромеханични централизации тип ЕМЦ1 и 2 – 34 бр. (10,76%).
- ЕЦ - блок пост с групи от МРЦ тип Н-68 – 1 бр. (0,003%).
- Релейни уредби с ключови зависимости (РУКЗ) – 71 бр. (22,47%).
- Без осигурителна инсталация – 17 бр. (5,38%), от които:
 - пултове за управление на входен светофор (постоянни) – 9 бр. (2,85%);
 - устройства за управление на семафор – 8 бр. (2,53%).

Преобладаващата част от устройствата на осигурителната техника, извън новоизградените системи за сигнализация на обектите по обновяване на железопътните линии Пловдив-Свиленград, София-Пловдив и частично в Пловдив-Бургас (МКЦ в гара Кермен), са с изтекъл експлоатационен живот и не предоставят възможност за прилагане на съвременни технологии за контрол и управление на превозния процес (управление от диспечерски център).

В следваща графика е показана структурата на осигурителните системи по години на експлоатация. Над 50% от тях са в експлоатация над 35 г., което определя необходимостта от по-голям брой технически персонал, ангажиран с тяхната поддръжка и експлоатация, както и наличието на утежнени условия и завишени разходи за поддръжка.

Графика № 1



Анализът на откази в осигурителната система, породени по технически причини показва, че надеждността като цяло на съоръженията е ниска и е необходима подмяна на много от съоръженията с висока отговорност за безопасността.

Управлението движението на влаковете в участъка Пловдив-Свиленград от I-ва жп линия е в режим на пробна експлоатация и се осъществява от централизирана диспечерска система СТС Пловдив.

По протежение на железопътната линия София-Пловдив и в участъка от гара Скуtare до гара Стара Загора (страна Пловдив) е в експлоатация системата за **автоматична локомотивна сигнализация JZG 703** ниво 0, производство на фирма Ericsson и участъка Стара Загора-Бургас е съоръжен с **ETCS ниво 1**, – вер. 1.2.0/1999 г.

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

- ПАБ – релейна полуавтоматична блокировка, с която са съоръжени около 2 031 км от жп мрежата.
- Автоблокировка с проходни сигнали – 335 км (разгъната дължина) от жп мрежата.
- Автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси – съвременна система не изискваща направата на изолирани джонтове, с която са съоръжени 1 123 км от жп мрежата (разгъната дължина).
- Директна обвързка – 30 км.

Телекомуникации

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

Основният проблем при остарелите аналогови системи е, че голямата част от телекомуникационните съоръжения и апаратура са на много ниско технологично ниво, особено предвид изключително бързите технологични темпове на развитие в тази област през последните 20 години. Работата на телекомуникационните системи е недостатъчно ефективна поради ниската им пропускателна способност и физическата им амортизация в условията на 24-часова ежедневна експлоатация. Същевременно в резултат на честите посегателства и кражби се застрашава сериозно и сигурността на движението на влаковете и маневрената дейност. При новите цифрови телекомуникационни системи и апаратури предизвикателство е осигуряване на сервизни услуги по ремонт на модули и платки и квалифициран персонал за поддръжката и експлоатацията им. Поради трудности с привличането на висококвалифицирани специалисти (софтуеристи) на поделение „Сит“ за поддръжка на част от новоизградените телекомуникационни съоръжения и GSM-R мрежа (участъци: Пловдив-Свиленград; София-Драгоман-Калотина Запад; Долни Дъбник-Плевен, Каспичан-Провадия, Величково-Синдел) е необходимо ползването на услуги от външни фирми.

Телефонните централи са общо 59 броя, с общ капацитет 28 000 абоната, от които 34 броя цифрови и 25 броя аналогови централи. Последните са морално и технически остарели, но в задоволително състояние в резултат на периодична профилактика, настройки и своевременно отстраняване на възникнали повреди.

Телексни центъра – 4 броя, които са технически и морално остарели. Служат за обслужване на всички поделения на ДП „НКЖИ“, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и лицензираните превозвачи с телеграфна кореспонденция.

Системи за пренос на данни – в участъци с изграден оптичен кабел и цифров пренос се осъществяват съвременни услуги за пренос на данни със скорости 10 MBit/s, 100 MBit/s, 1 GBit/s, а в някои и с 10 GBit/s.

Влакови диспечерски радиовръзки (в честотния диапазон 450 MHz) предназначени за комуникация на локомотивните машинисти с дежурните ръководители по гарите и влаковите диспечери. Покрити с радиосигнал са всички главни магистрални жп линии – 1 769 км.

Маневрени радиовръзки – предназначени за осигуряване маневрена, вагоноописвачна и други дейности във всички влакообразуващи и с маневрена дейност гари – в честотния обхват на 150 MHz (2 m).

GSM-R централа – 1 бр. в Пловдив и оборудване GSM-R за Voice/Data. В участъка Пловдив-Димитровград-Свиленград е изградена система базови станции с ниво на покритие за ETCS ниво 1. Системата работи в условия на пробна експлоатация в реални експлоатационни условия.

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

Електроснабдяване и енергиен контрол

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

Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ поддържа: 319 трафопоста 20 (10) kV/0.4 kV, 714 бр. пилони за осветление; въздушни и кабелни линии СрН и НН (медни, алуминиеви и маслени) с приблизителна дължина около 2 400 км; разпределителни уредби СрН, разпределителни уредби НН, разпределителни касети, разпределителни и електромерни табла.

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

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

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

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

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

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

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

Проблеми:

- *Голям дял морално и физически остарели съоръжения на ОТ, ТК и ЕС.*

Експлоатационните параметри на тези съоръжения са причина за честите им повреди, което води до нарушения в графика за движение на влаковете и влошаване като цяло предоставяните от Поделението услуги.

- *Липса на резервни части за старата и амортизирана апаратура на ОТ, ТК и ЕС.*

Липсата на резервни части и материали допринася за некачественото извършване на профилактиката на тези съоръжения, което води до чести прекъсвания в работата им и нарушаване на качеството и надеждността на предлаганите от Поделението услуги.

- *Кражби и унищожаване на кабели и апаратура на ОТ, ТК и ЕС.*

Посегателствата на съоръжения водят до застрашаване на сигурността на влаковото движение и маневрената дейност, и представляват сериозна заплаха за живота на пътниците. ДП „НКЖИ“ ежегодно плаща големи суми за възстановяване на този вид щети. Към м. септември 2016 г. щетите от кражби (предимно кабели и проводници) възлизат на сума от 1 131 800 лв., а към месец септември 2015 г. на сума от 845 679 лв. или с 286 121 лв. повече. Това се дължи предимно на отчетения през 2016 г. ръст на кражбите в района на ССТ Пловдив, където щетите за сравняваните периоди са по-големи с 900 180 лв.

- *Текучество на кадри.*

Ниските заплати и непривлекателните условия на труд водят до текучество на кадри. Най-голям дял от трайно незаетите длъжности е в експлоатационните звена. Установилата се тенденция в последните години за овакантиране на длъжностите, създава сериозни проблеми за нормална експлоатационна работа. Предвид кадровия недостиг трудно се изпълняват план-графиците, инструкциите и нормативите за железопътния транспорт, както и допълнително възникнали задачи от посегателства и аварии.

План на дейността на поделение „СИТ“ за 2017 г.

Прогнозната финансова рамка на програмата за поддържане и развитие на съоръженията на Поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за 2017 г. е разчетена на база капиталов трансфер. Разчетите показват, че за преодоляване на натрупаното в годините техническо и технологично изоставане, извън финансовите средства, предоставяни на България от европейските програми, са необходими в дългосрочен план инвестиции за модернизация, обновяване и поддръжка на системите за сигнализация, телекомуникации и електроснабдяване.

Предвидените за изграждане обекти и дейности по поддръжка и ремонт за 2017 г., по източници на финансиране е както следва:

1. Със средства от капиталов трансфер се планира модернизация и е в процес на изпълнение ново строителство на обекти, както следва:

- пресъоръжаване на ръчни бариери с автоматични прелезни устройства;
- инженеринг реконструкция и модернизация на телефонна кабелна мрежа и апаратура в ДП „НКЖИ“ – в участъци Червен бряг-Левски, Левски-Горна Оряховица, Бутово-Недан, Горна Оряховица-Бяла, Горна Оряховица-Каспичан и Радомир-Благоевград;
- изграждане на маршрутно-компютърна централизация в жп възел Дупница;
- обновяване на съоръженията и устройствата на осигурителната техника и телекомуникационните мрежи в железопътния участък София-Карлово;
- модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове;
- изграждане на маршрутно-компютърна централизация в гара Синдел.

2. Със средства на Компанията за 2017 г. се очаква да бъдат закупени:

- доставки на материали, оборудване и апаратура;
- доставки на работно облекло и обувки, лични предпазни средства, медицински аптечки и медикаменти към тях, безплатна храна и добавки към нея, съгласно Наредба № 11/2005 г. и др.;
- техническо обслужване, прегледи, застраховки, винетки за транспортните средства, охрана и СОТ и др.;
- горива, дизел, бензин, газ и газьол;
- разходи за електроенергия;
- ремонт на сгради, съоръжения и апаратура;
- Споразумения за нива на обслужване (SLA) – сервизни и ремонтни услуги (в т.ч. отстраняване на сложни повреди в компютърни гарови централизации), техническа помощ, консултации на експлоатационният персонал на Поделение „СиТ” при осъществяване на техническата поддръжка, софтуерни ъпдейти, ремонт и подмяна на повредени модули и блокове на телекомуникационните системи, пътнически информационни системи, хранящи и климатизиращи системи, цифрова мобилна радио комуникационна мрежа GSM-R по жп участъци – открити процедури за различни жп участъци от жп мрежата на ДП „НКЖИ“;
- плащания на такси (в т.ч. за радиочестотен спектър) към Комисия за регулиране на съобщенията.

През 2017 г. е планирано за изпълнение със собствени средства на ДП „НКЖИ“ изпълнение на обект „Проектиране, доставка и инсталация на маршрутно-релейна централизация тип МН 70 с броячи на оси в гара Карлуково“.

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

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

Очакван ефект:

- Осигуряване надеждна и безопасна работа и намаляване броя на отказите и нарушенията на графика на движение на влаковете.
- Повишаване безопасността на движението на влаковете и качеството на телекомуникационните връзки.
- Подготовка на системите на осигурителната техника и телекомуникациите за внедряване на система ERTMS/ETCS по основните европейски жп коридори и приоритетните за ДП „НКЖИ“ трасета.
- Поддържане високо ниво и непрекъсваемост на комуникационните системи, осигуряващи организацията и координацията на железопътния транспортен процес.
- Подобряване състоянието и качеството на електрозахранването, в резултат на което ще бъде гарантирана безопасността на експлоатационния персонал, движението на влаковете и маневрената работа.
- Намаляване на експлоатационните разходи на Компанията при гарантирана висока безопасност на превозния процес.

- Подобряване организацията на текущата поддръжка на съоръженията и гарантиране на висока степен на готовност за реакция при аварийни ситуации.
- Намаляване на времетраенето на повреди в действащите съоръжения, системи и апаратура.
- Изграждане на надеждна рингова структура на оптични трасета и създаване условия за внедряване на модерни информационни системи и системи за управление на влаковото движение от високо технологично ниво.

4.4. ДЕЙНОСТИ ПО ЕНЕРГЕТИЧНИТЕ И ЕЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ

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

От 01.01.2013 г. стартира дейността „разпределение на тягова енергия“ съгласно лицензията и практически се либерализира пазара на електрическа енергия в сектор железопътен транспорт.

В изпълнение на това решение и съгласно Закона за енергетика, правилата за търговия с електрическа енергия и лицензионните изисквания, бяха сключени отделни договори с всички опериращи на територията на България железопътни превозвачи за предоставяне на услугата „разпределение на тягова електрическа енергия“, с които се уреждат взаимоотношенията на страните.

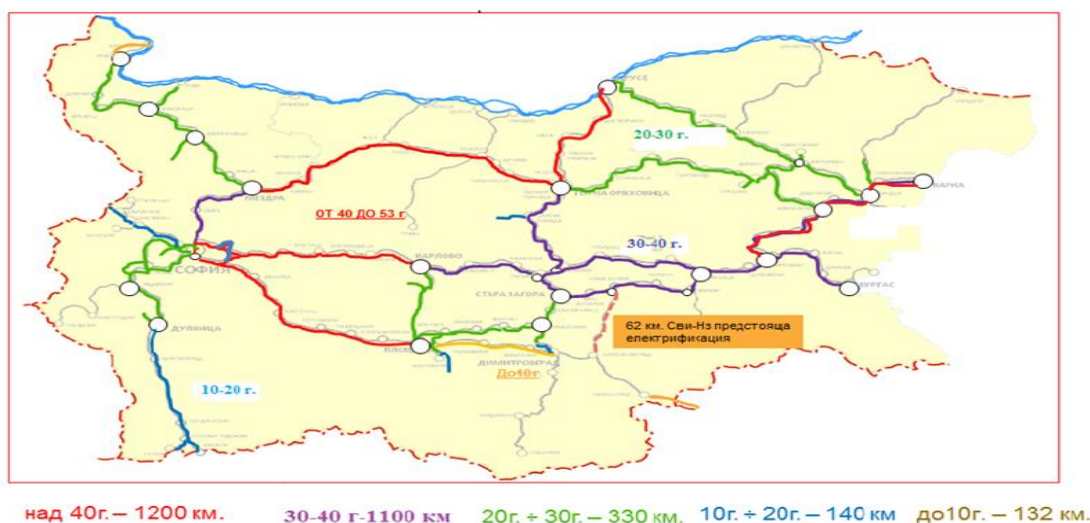
Поделение „Електроразпределение“ експлоатира и поддържа съществуващите трансформирани, комутационни и преносни съоръжения, създава и одобрява технически изисквания за изграждане и обновяване на нови енергийни съоръжения с цел непрекъснато и ефективно трансформиране и пренасяне на тягова електрическа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

Състояние на енергитичните и електротехническите съоръжения

Дейността по поддържане и развитие на енергитичните съоръжения и контактната мрежа се извършва от Поделение „Електроразпределение“ (ЕРП). Състоянието на тези съоръжения е показана на следващата фигура:

Фиг. № 5

ЕТАПИ НА ЕЛЕКТРИФИКАЦИЯ - НК ЖИ



За осигуряване на безопасност и безаварийност на жп транспорта, намаляване на отказите в енергийните съоръжения и времезакъснението на влаковете, в рамките на

приходите на поделение „Електроразпределение“ от извършване на лицензионната дейност за тягово разпределение на ел. енергия, се предвиждат ежегодно средства за инвестиции в енергосъоръженията. Инвестициите в енергийните съоръжения са насочени за възстановяване и модернизация на контактната мрежа, повишаване надеждността и качеството на захранващото напрежение в тяговите подстанции, 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.

Средният жизнен цикъл за контактната мрежа е 25-30 години. След този срок разходите за експлоатация в повечето случаи надвишават разходите за ново изграждане.

За подобряване състоянието на съоръженията и привеждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (ТСОС и произтичащите от тях стандарти и европейските норми), чрез реконструкция, модернизация и текущо поддържане се извършва:

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

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

Голяма част от тяговите подстанции (ТПС) на „ДП „НКЖИ“ – общо 53 бр., са построени преди повече от 30 години, като са с ниска надеждност и се обслужват от дежурен персонал. Поделение „Електроразпределение“ извършва частична модернизация на съоръженията в тяговите подстанции. Видеонаблюдението, сигнално охранителна техника и постепенно изграждане на система за телеуправление SCADA на тяговите подстанции (системата обхваща и секционните постове на ТПС) водят до освобождаване или пренасочване на дежурния персонал на друга работа в РП Енергосекции.

Въведени са в експлоатация 14 броя системи за телеуправление и телесигнализация SCADA на модернизираните тягови подстанции – Волюяк, Алдомировци, Симитли, Генерал Тодоров, Прослав, Първомай, Крумово и Димитровград. Предстои въвеждане в експлоатация на още 4 броя подстанции, модернизираните със средства по оперативни програми. Със собствени средства са модернизираните тяговите подстанции в Честово, Славяново, Търговище, Дивдядово, Мездра и Завет. През 2016 г. започна модернизацията на подстанции Провадия, Величково и Пирдоп. Обектите са преходни и ще се изпълняват през 2017 г. и 2018 г. Подменени са голяма част от моторните задвижващи апарати на разединителите 27,5 kV в откритите разпределителни уредби – за удовлетворяване на условията за въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA. С модернизацията на

тяговите подстанции ще се намалят разходите на компанията и ще се повиши качеството на захранващото напрежение.

От изградения нов единен диспечерски център на Централна жп гара София дистанционно се командват енергосъоръженията, разположени в модернизирани тягови подстанции на територията на регион София.

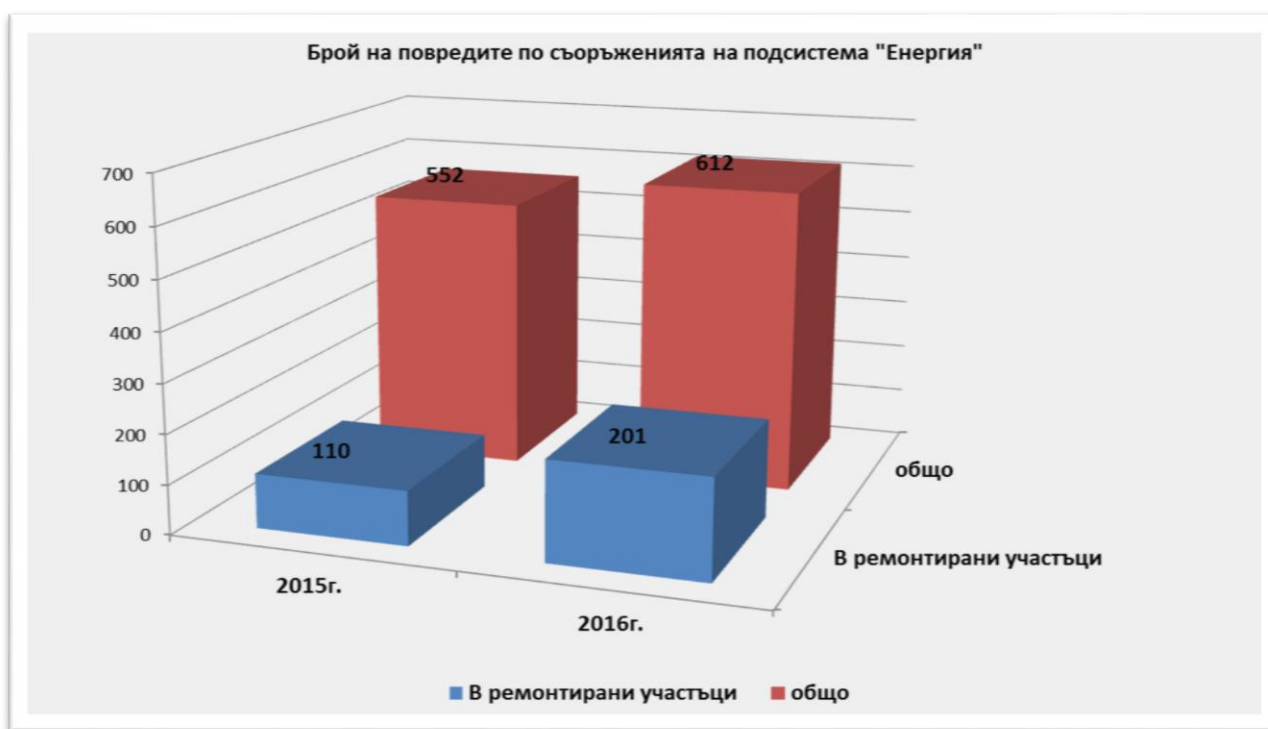
С цел намаляване до минимум на количествата реактивна енергия, повишаване на качеството на захранващото напрежение и намаляване на разходите се монтират динамични компенсатори на реактивна енергия в тяговите подстанции. С реализацията на предприетите мерки до края на 2016 г. количеството реактивна енергия спрямо 2015 г. ще се намали, като заедно с това ще се повиши качеството на захранващото напрежение и ще доведе до намаляване на разходите на компанията.

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

2016 година

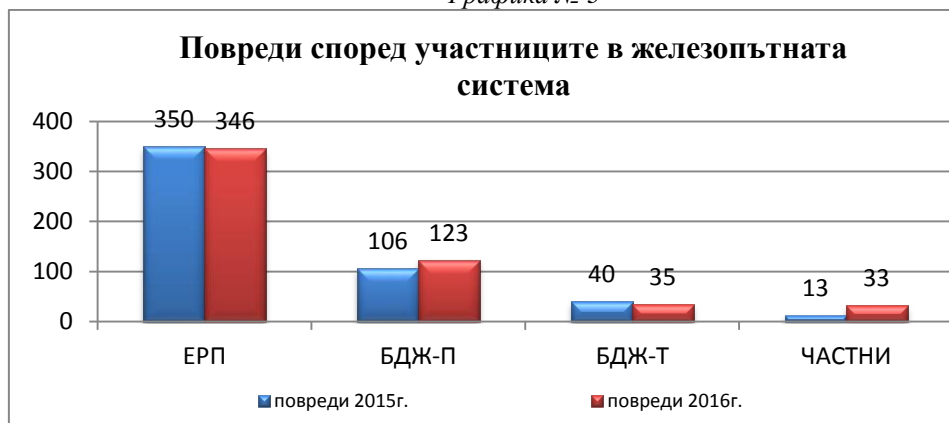
През 2016 г. спрямо 2015 г. броя на повредите по съоръженията на подсистема „Енергия“ са увеличени с 10,86% (110 бр. през 2015 г и 201 бр. през 2016 г. са регистрирани в ремонтирани участъци, дължащи се на пропуски в строителството), което е показано в следващата графика:

Графика № 2



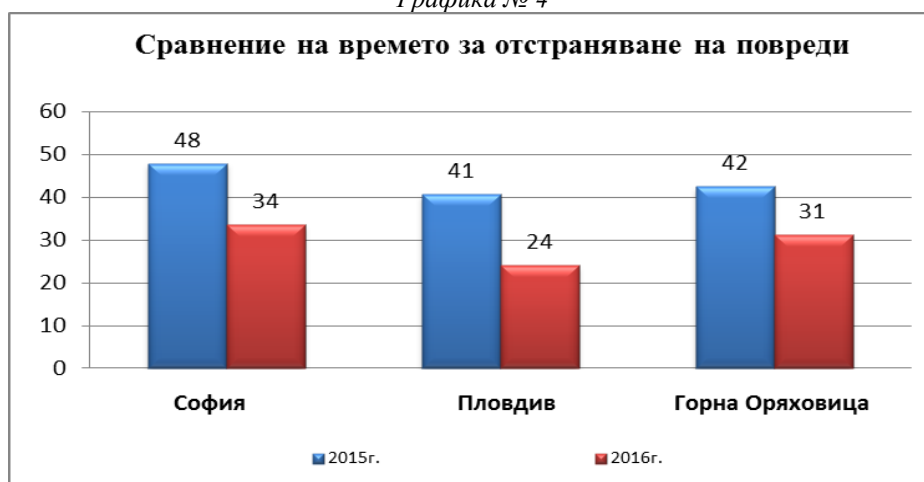
През 2016 г. повредите по вина на поделение ЕРП са 1,14% по-малко в сравнение с 2015 г., с 16,04% повече по вина на БДЖ – ПП и с 12,5% по-малко по вина на БДЖ – ТП (графика №3).

Графика № 3



Времето за отстраняване на допуснатите повреди през деветмесечието на 2016 г. е намалено с 30% спрямо 2015 г. – (графика № 4).

Графика № 4



Повредите по съоръженията, които водят до най-голямо времезакъснение на влаковете (графика № 5) са в резултат от: счупени пантографи на електрически локомотиви; скъсани носещи въжета и струнки; повреди и изключения в тяговите подстанции; паднали метални елементи върху контактната мрежа.

Графика №5



План на дейността за 2017 г:

Поделение „Електроразпределение“ обвързва своя план за дейността си през 2017 г. с финансовите показатели, които са прогнозирани на основание прогнозната потребена и фактурирана тягова електрическа енергия на превозвачите. Потребителите на тягова електрическа енергия консумират енергия на 27,5 kV, която се разпределя и пренася през съоръженията на тяговите подстанции и контактната мрежа, което количество ел. енергия ще формира приходите от разпределение на тягова ел. енергия.

Фактическият годишен сумарен разход на активна електрическа енергия измерена на 110 kV за 2015 г. е 300 311 MWh. За 2016 г. отчетената активна ел.енергия е 292 715 MWh и прогноза 2017 г. 306 560 MWh.

Отчетеният годишен сумарен разход на активна електрическа енергия 110 kV за периода 2015 г, очаквано 2016 г. и прогноза 2017 г. е показан в таблица № 3:

Година	2015 г. Отчет	2016 г. Отчет	2017 г. Прогноза
Активна ел. енергия - MWh - 110 kV	300 311	292 715	306 560
Енергия за технологични разходи - MWh (% от отчетената енергия на 110 kV) - 15% за 2015 г., 10% за 2016 г. и 2017 г.	45 047	29 272	30 656
Ел. енергия разпределена до потребителите на тягова енергия - MWh	255 264	263 443	275 904
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия - хил. лв. – 158,19 лв./MWh – 2015 г.; 146,73 лв./MWh – 2016 г. и 2017 г.	40 380	38 655	40 483

През 2017 г. очакваните приходи от дейността на „Електроразпределение“ са в размер на 55 159 хил. лв. и са показани в таблица 4:

в хил. лв.

Показател	Приход
Приходи от превозвачи - лицензия	43 730
<i>в т. ч. приходи по цена на разпределение</i>	<i>40 483</i>
<i>енергия, балансираща при излишък</i>	<i>57</i>
<i>мрежови надбавки</i>	<i>3 190</i>
Приходи от почивни бази	7
Приходи от дейността, услуги	220
Приходи от финансираня	10 740
Приходи от отдадени ДА под наем на външни организации	44
Други приходи	23
Приходи от продажба на материали и скрап	395
ОБЩО ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА	55 159

Приходите за 2017 г. на поделение „Електроразпределение“ са планирани в размер на 43 730 хил. лв без ДДС, в т.ч.: приходи по цена за разпределение в размер на 40 540 хил. лв. (с вкл. 57 хил. лв. енергия балансираща при излишък) и мрежови надбавки 3 190 хил. лв.

Предвидени са приходи от финансираня , които не влияят на паричния поток -10 740 хил. лв., които включват приходи отразяващи начислената амортизация на безвъзмездно придобити активи, финансирани от ДБ и Европейските фондове, за срока на полезния живот на активите след въвеждането им в експлоатация. С тези приходи общо прихода за 2017 год. е разчетен на 55 159 хил. лв.

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

Очакваните приходи са изчислени при една и съща структура на потребление между различните групи потребители.

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

Планирани разходи за 2017 г., без включени разходи за амортизации са показани в таблица № 5:

в хил. лева

Показател	Разход
Разходи за материали, текущо поддържане и капитализация	5 030
Разходи за горива	511
Разходи за ел.енергия за технолог. р-ди и мр. надбавки	6 719
Разходи за ел.енергия за осветление и отопление	151
Разходи за външни услуги	2 408
Други разходи	986
Финансови разходи	4
Разходи за възнаграждения	11 843
Разходи за осигуровки	3 403

Разходите за персонал са планирани в съответствие с нормативните актове и действащия КТД, като е предвидено увеличени с по 5% от 01.01.2017 г. и от 01.07.2017 г. Планирани са разходи за обучение за придобиване на правоспособност за машинист на РССМ, механик контактна мрежа и др; разширяване и актуализиране на професионалната квалификация на машинисти, ел. монтьори; периодично обучение и проверка на знанията по здравословни и безопасни условия на труд.

В разходите за материали са включени: материали за ремонт; материали закупени по инвестиционната програма за влагане от експлоатационния персонал на РП Енергосекциите, които ще се капитализират; материали за текущо поддържане на контактната мрежа, тяговите подстанции, механизацията, консумативи и други.

Разходите за горива и масла са на ниво от 2016 г. Разходи за електрическа енергия включват разходи за закупуване на ел.енергия за технологични нужди 6 719 хил. лв с включени мрежови надбавки 3 190 хил. лв. Постигането на ниски стойности в технологичния разход е една от основните цели, изпълнението на която е заложено като приоритет.

Развитието и поддържането на контактната мрежа е в зависимост от състоянието на железопътните линии, активността и развитието на клиентите – железопътните оператори.

Разходите за външни услуги са за почистване, телеграфо-пощенски услуги, мобилни услуги, абонаментни услуги, такси, данъци и др. Предвидените амортизационни отчисления са съобразени със счетоводната политика, амортизационния план и Закона за счетоводство.

За 2017 г. са прогнозирани 29 000 хил. лв. и обхващат съществуващите активи, както и новопридобитите от планираната инвестиционна програма.

Други разходи включват съответно специфични разходи, свързани с дейността – такса за лиценз на дейността разпределение и други разходи, произтичащи от задължения по нормативни актове извън посочените по-горе разходи.

Очакваният финансов резултат за 2017 г. на поделение „Електроразпределение“ е в размер на 6 хил. лв.

С цел осигуряване на безопасност и безаварийност на жп транспорта, намаляване на отказите в енергийните съоръжения и времезакъсненията на влаковете, в рамките на приходите на поделението от извършване на лицензионната дейност за тягово разпределение на ел. енергия, се предвиждат средства за инвестиции в размер на **49 155 084 лв.** Основно инвестициите ще бъдат насочени за модернизация на тягови подстанции за подобряване на качеството на ел. енергия, подновяване на контактната мрежа и доставка на специализирана механизация.

Поделение „Електроразпределение“ за 2017 г. не планира инвестиции с капиталови средства, в предвид лицензионната си дейност за разпределение на тягова ел. енергия, за което са планирани инвестиции в енергийните съоръжения със собствени средства. С тях се подменя контактната мрежа в компрометирани участъци, които не попадат в оперативните програми на ДП НКЖИ и в участъци, където се извършва ремонт на железния път.

Модернизацията на контактната мрежа включва подмяна на изолацията на контактната мрежа, подмяна на силно корозирали носещи биметални и медни въжета с намалени механически качества, подмяна на контактен проводник и присъединителните възли и детайли, подмяна на амортизирани и наклонени стълбове, рискови за безопасността на движението.

Средствата в инвестиционните програми за подмяна на изолацията, въжетата и проводниците са само за доставки. Монтажа се извършва от експлоатационните поделения - Енергосекции.

За осигуряване на безопасност и безаварийност на жп транспорта, намаляване на отказите в енергийните съоръжения и време закъснението на влаковете, в рамките на приходите на поделение „Електроразпределение“ от извършване на лицензионната дейност за тягово разпределение на ел. енергия се предвиждат средства в размер на **30 503 400 лв с ДДС**, на което основание е изготвен титулен списък за 2017 г. за изпълнение на обекти финансирани със собствени средства на поделението за следните обекти

I. Доставка на материали за контактната мрежа, за подмяна по стопански начин от експлоатационния персонал на енергосекциите. Предвидени са 7 520 660 лв. с ДДС за:

- доставка и подмяна на полимерни изолатори (15 220 бр.) -последна доставка от сключеното три годишно рамково споразумение;
- предвиждане на доставка на бронзови носещи въжета за подмяна на 193,6 км, в участъците на Енергосекция Г.Оряховица и в междугарието Змейово –Стара Загора, които са за неотложна подмяна;
- доставка на контактен проводник за подмяна в участъка Змейово-Стара Загора и Мусачево- Яна- общо 25.6 км, компенсиращи устройства за контактна мрежа, стълбове и свързващи възли и детайли необходими при подмяната на носещите въжета.

II. Подновяване на контактната мрежа от външни фирми извън оперативните програми. Предвидени са 9 701 000 лв. с ДДС за:

- Подмяна на амортизирани и наклонени стълбове, в участъци на железопътната инфраструктура – обектът е преходен 2016–2017 г.

- Електрификация на коловози в товарна гара Димитровград - 8 км – обектът е преходен 2016-2017-2018 г.
- Изготвяне на проект и електрификация на 83-та жп линия Нова Загора-Симеоновград – обектът е преходен 2016-2020 г.
- Ремонт на контактната мрежа в участъка Змейово-Стара Загора от км 239+400 до км 252+325 по 4-та жп линия – обектът е преходен 2016-2018 г.
- Преустройство на контактната мрежа и съоръженията към нея в участъци с ремонт на железния път:
 - обновяване контактна мрежа Люляково-Дъскотна;
 - обновяване контактна мрежа Реброво-Своге П2 – преходен 2017-2018 г.;
 - възстановяване контактна мрежа гара Хитрино;
 - преустройство контактна мрежа спгара Пирдоп.

III. Ремонт на специализирана механизация. Предвидени са 1 000 000 лв. с ДДС за ремонт на специализирана механизация РССМ, извършване на средни ремонти на вагони и доставка на резервни части за специализираните машини.

IV. Модернизация на съоръжения в тягови подстанции и ОСП. Предвидени са 9 729 970 лв. с ДДС за:

- „Модернизация, обновяване и изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA на подстанция Бов” – обектът е преходен 2014-2017 г. и ще приключи до края на 2017 г.
- „Модернизация, обновяване и изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA на подстанция Провадия” – обекта е преходен 2016-2018 г.
- „Модернизация, обновяване и изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA на подстанция Величково” – обекта е преходен 2016-2018 г.
- „Модернизация, обновяване и изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA на подстанция Пирдоп” – обекта е преходен 2016-2017 г.
- Оценка на съответствието Оперативна съвместимост ТПС – Мездра, Бов и Завет.

V. Ремонт на сгради. Предвидени са 2 081 770 лв. с ДДС за:

- Изграждане на сграда подрайон /енергоразпределителен (ПЕ) Каспичан – преходен 2016-2017 г.
- Преустройство и ремонт на работилница за РССМ, включваща две сгради и прилежащ терен с коловози на РП Енергосекция Горна Оряховица“.
- Ремонт на сгради в РП ЕНС – Пловдив, Горна Оряховица и София.
- Премахване на 9 бр. бракувани, опасни и саморазрушаващи се сгради.

VI. Доставка на специализирани автомобили за нуждите на звена техническо поддържане и ремонт на ТПС, КМ. Предвидени са 470 000 лв. с ДДС.

Цели на поделение „Електроразпределение“

С изпълнението на реконструкцията, модернизацията и внедряването на нови технологии за контактна мрежа в енергийната система на ДП „НКЖИ“ ще се постигне:

- надеждност и безотказност на контактната система;
- подобряване състоянието на съоръженията;
- привеждане на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (ТСОС и произтичащите от тях стандарти и европейските норми);

С изпълнението на модернизацията и изграждането на система за телеуправление на тяговите подстанции, секционните постове и гаровите разединители и обновяването на контактната мрежа ще се постигне:

- централизирано управление на съоръженията за тягово енергоснабдяване от енергодиспечерите и подобряване оперативността при експлоатацията им от съответните енергодиспечерски участъци;
- повишаване надеждността на захранване на контактната мрежа, респективно електрическият подвижен състав и осигуряване нормално по ниво напрежение в контактната мрежа, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 50163;
- постигане на оперативна съвместимост с Трансевропейската железопътна система;
- повишаване пропускателната способност на съответните жп участъци и създаване предпоставки за по-пълно изпълнение графика за движението на влаковете;
- осигуряване повече време за работа по съоръженията на контактната мрежа от персонала на подрайоните на контактната мрежа;
- намаляване вредното влияние върху околната среда, чрез подмяна на съоръженията, съдържащи вредни, отровни и канцерогенни вещества (трансформаторно масло, течен електролит в акумулаторните и кондензаторните батерии и др.);
- намаление на персонала, зает с експлоатацията на ТПС;
- намалени разходи за планови и аварийни ремонти, поради сигурността, безотказността и дълготрайността на комутационните и измервателни апарати от ново поколение.

4.5. СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК

Железен път и съоръжения

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

ДП „НКЖИ“ стопанисва, експлоатира и поддържа машини за тежка пътна механизация, моторни влекачи, багери на двоен ход и други произведени от доказани производители на такъв вид машини. Машините са разположени на територията на жп инфраструктурата в Република България в три механизирани района – София, Горна Оряховица и Пловдив, в две колони за механизирано подновяване на железния път и обособени звена за механизирано поддържане на железния път. Те работят на територията на ДП „НКЖИ“ в зависимост от разработеният график за извършване на текущо поддържане и ремонт на железния път и съоръженията към него. По вид, модел и предназначение машините ТПМ, моторните влекачи и друга строителна техника на жп ход, съставляващи механизацията се състои от:

- Моторни влекачи – 56 бр., в експлоатация са 36 бр. от 36 години.
- Траверсоподбивни машини – 14 бр., в експлоатация са 14 бр., като две машини са нови, а останалите са между 17 и 25 годишни.
- Баластопланировъчни машини – 6 бр., като в експлоатация са 5 бр., машините са между 15 и 19 годишни.
- Пресевни машини – 2 бр., в експлоатация са 2 бр., машините са на 17 години.
- Стрелкови машини – 3 бр., в експлоатация са 2 бр., машините са на 19 години.
- Баластоуплътнителни машини – 5 бр., в експлоатация са 5 бр., машините са на 19 години, а 1 бр. на 26 години.
- Машина за шлайфане на релси – 1 бр. в експлоатация, машината е на 18 години.
- Машина за смяна на траверси – 1 бр. в експлоатация, машината е на 8 години.
- Роторен снегорин – 1 бр. в експлоатация, машината е на 23 години.
- Хопердозаторни вагони – 274 бр., в експлоатация са 190 бр. Над 20% от вагоните са на 30 години, 30% са на 43 години а останалите 50% са на 36 години.

- Платформени вагони – 143 бр., като от тях в експлоатация са 77 бр. Над 10% от вагоните са на 53 години, а останалите на 36 години.

- Машины за възстановяване на инфраструктурата след железопътни произшествия – 5 бр.

- Кариера със съответната техника за производство на инертни материали за железопътната инфраструктура – 1 бр.

- Инсталация за стационарно заваряване на железопътни релси типове UIC 60 и S 49 – 1 бр.

Поделение „ЖПС“ разполага със следния автомобилен парк:

- Леки автомобили – 56 бр.

- Микробуси – 164 бр.

- Камиони – 195 бр.

През 2016 г. беше доставена следната тежка маханизация:

Тежка механизация

- РССМ тип „дуоматик“ с непрекъснато действие модел: 09 32 CSM – 1 бр.

- РССМ с непрекъснато действие за едновременно подбиване на два траверса, нивелиране и рихтоване на железен път и стрелки, модел: 09 32 4S.

Въпреки закупуването на нова механизация, сегашното състояние на съществуващата специализирана механизация е все още тежко – дори доставените по проект „Проект за оздравяване на железницата“, са в експлоатация вече четиринадесет и повече години. С най-много проблеми е експлоатацията на моторните влекачи в железопътните секции, които работят много интензивно от началото на 70-те години на миналия век. За развитите железопътни инфраструктури в Централна и Западна Европа такава възраст на механизацията се счита за „почтена“ и тя, в най-добрия случай, се пренасочва за поддържане само на второстепенни направления. Силно амортизираната техника изисква значителни финансови разходи за доставка на резервни части, ремонтни дейности, ежедневно текущо поддържане. Наличната техника не е в състояние да гарантира необходимите технически параметри на железния път за скорости над 120 км/ч.

С цел да се гарантира ефективна, висококачествена, безаварийна и безотказна работа на специализираните машини през 2017 г. при особено тежките им условия на експлоатация в междуремонтния срок до следващия планов ремонт се налага да бъдат извършвани средни и аварийни ремонти на гореспоменатите машини. При извършването на ремонтите на техните възли и агрегати се налага смяната на някои детайли с нови. Това налага по-голяма доставка на оригинални резервни части за специализираните тежки машини с цел поддържането на машините в изправно техническо състояние. По тази причина през 2017 г. година предстои да бъдат проведени редица мероприятия и процедури по ЗОП свързани със средните ремонти и доставки както следва:

- ✓ среден ремонт на тежка железопътна механизация – 7 бр.;

- ✓ среден ремонт на моторни влекачи – 17 бр.;

- ✓ доставка на резервни части за тежка железопътна механизация и влекачи;

- ✓ доставка на резервни части за РССМ "Пласер";

- ✓ доставка на резервни части за РССМ "Матиса";

- ✓ доставка на резервни части за РССМ "Жисмар";

- ✓ доставка на резервни части за релсови самоходни специализирани машини ДГКу-5 и

АДМ;

- ✓ доставката на два броя подбивни апарати за траверсоподбивни машини серия 08 – 32;

- ✓ доставката на гориво-смазочни материали (ГСМ);

- ✓ среден ремонт на хопердозаторни вагони – 40 бр.;

- ✓ среден ремонт вагон жилища – 18 бр.;

- ✓ среден ремонт на ОВ вагони – 6 бр.;
- ✓ среден ремонт на платформени вагони – 7 бр.;
- ✓ среден ремонт на вагони за превоз на дълги релси – 17 бр.;
- ✓ среден ремонт на 12-тонни вагонетки – 13 бр.

След реализацията на посочените по-горе мероприятия, Поделение „Железен път и съоръжения“ ще е в състояние да изпълнява задачите по поддържането и ремонта на железния път и съоръженията във всички участъци от железопътната мрежа, в това число и в модернизирани и рехабилитирани железопътни участъци.

Има одобрена годишна програма за извършване на технически прегледи и средни ремонти на РСМ. Техническите прегледи се извършват редовно, в съответствие с изискванията на инструкциите за поддържане на РСМ на ДП „НКЖИ“.

Своевременното и експедитивно отстраняване на аварията, възникнали при работа и движение на машините ТПМ, моторни влекачи строителни машини на жп ход и др., чрез замяна на дефектиралите детайли, възли или агрегати с нови или отремонтирани ще сведе до минимум риска от нарушаване на графика за движението на влаковете и до намаляване на извършването на некачествен ремонт и некачествено текущо поддържане на железния път и съоръженията към него.

През 2017 и следващите години, поделение „Железен път и съоръжения“ ще продължи политиката по обновяване на машинния парк и провеждане на процедури по ЗОП за доставка на:

- Доставка на нова лека механизация включваща:
 - преносима ударна тирфоногаечна машина с ДВГ – 20 бр.;
 - релсопробивна машина със спираловидни свредла с ДВГ – 30 бр.;
 - дискова релсорезачна машина с ДВГ – 30 бр.;
 - преносима траверсопробивна машина с ДВГ – 20 бр.;
 - ръчни траверсоподбивни машини с ДВГ – 120 бр.;
 - хидравлично устройство с ръчна помпа за изтегляне на железопътни релси на малки разстояния – 20бр.;
 - хидравлично устройство с ръчна помпа за огъване на езици на жп стрелки – 4 бр.;
 - захвати за жп релси тип 49 E1 – 20 бр.;
 - захвати за жп релси тип 60 E1 – 20 бр.
- Доставка на нова тежка механизация включваща:
 - РСМ – баластопланираща машина с бункер.
- Доставка на нови влекачи включваща:
 - Железопътни влекачи „лек тип“ – 5 бр.
- Доставка на автомобилна техника втора употреба включваща:
 - пътнически автомобили 8+1 места – 9 бр.;
 - товарни автомобили с товарносимост до 3,5 t тип самосвал – 7 бр.
- Доставка на нов багер хидравличен с обем на кофата от 2,5 до 4,5 куб.м.
- Доставка на пет броя хидравлични стрелови крана и монтаж на вагони.

Състоянието на механизацията е пряко свързано с липсата на необходимата „материално-техническа база“, оборудването и с необходимата инструментална екипировка. За тази цел през 2017 г. е заложено провеждане на процедури по ЗОП за доставка на:

- Доставка на 3 броя машини /машина за кербоване, машина за рязане и машина за зачистване/ за окомплектоване на хидравлични маркучи, и консумативи към тях.
- Доставка на металорежеща машина за разширяване, разстъргване на цилиндрични отвори в голямо габаритни машинни части.

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

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

Енергетика

Състояние на специализираната механизация

Поделение „Електроразпределение“ експлоатира 78 броя релсови самоходни специализирани машини за поддръжка, планов ремонт, преустройство и аварийно-възстановителни работи по контактната мрежа от железопътната инфраструктура.

От тях 60 броя са доставени в периода от 1960 до 1987 г. (с повече от 30 години експлоатационен живот) и след приемане на европейското законодателство в Република България не отговарят на нормите за експлоатация.

Машините са разпределени в 49 подрайона, обособени в три Регионални поделения – Енергосекции. За обезпечаване на денонощна аварийна готовност, както и за дейността по инспекция и поддръжка на контактната мрежа, във всеки подрайон има по една специализирана машина, като е необходимо всяка Енергосекция да поддържа минимум 5 изправни машини в резерв.

Към настоящия момент само 20% или 18 броя машини от парка е обновен и на него може да се разчита още 20-30 години и това са машините доставени през периода 2000-2001 г. по „Проект за оздравяване на железницата“. Останалите машини са морално и физически амортизирани, с влошени работни характеристики, незадоволителни технически параметри и трудности за поддръжката им. Необходимо е обновяване на машинния парк. По прогнозни разчети за това обновяване ще са необходими около 40 000-45 000 хил.лв. Поради невъзможност тези средства да се осигурят еднократно, обновяването на машинния парк ще се извърши поетапно.

Състояние на експлоатационния автомобилен парк.

Поделение „Електроразпределение“ експлоатира 72 бр. аварийни и специализирани автомобили за обезпечаване на денонощна аварийна готовност, както и за дейността по инспекция, поддръжка и ремонт на контактната мрежа и тяговите подстанции. Осемнадесет броя от аварийните автомобили са оборудвани с бензинови двигатели /ГАЗ 69, ГАЗ 469 и ГАЗ 66/ и са с голям разход на гориво-смазочни материали (около 20-35 литра бензин на 100 км пробег) и често доливане на масло в двигателя. Ходовата им част е силно разбита и представлява голяма опасност за движение в републиканската пътна мрежа. Честите им ремонти водят до повишаване на експлоатационните им разходи.

Сигнализация и телекомуникации

Състоянието на специализираната механизация и експлоатационния автомобилен парк по брой и вид, с които разполагат експлоатационните звена на поделение „СиТ“ през 2016 г., е показано в *Таблица № 6*:

Вид МПС	Наличен автомобилен парк	В това число:		
		В движение	в това число:	
			в добро състояние	силно амортизирано
Експлоатационни автомобили	97	92	69	23
Багери	7	6	6	
Мотокари и електрокари	7	6	2	4
Товарни автомобили с кран	6	6	3	3
Лабораторни автомобили	7	7	6	1
Общо МПС	124	117	86	31

Поделението разполага със 124 бр. моторни превозни средства (МПС), от които 38 бр. са в лошо състояние или 31% от наличния автомобилен парк (в т.ч. 7 бр. не са в движение, а 31 бр. са силно амортизирани и поради непрекъснатия риск от повреда почти не се използват). Близко 20% от аварийните коли са морално и физически остарели, въпреки доставката през 2008 г. на 21 броя и през 2013 г. на 9 броя специализирани автомобили Форд Рейнджър с висока проходимост. В началото на 2015 г. за нуждите на поделението бяха закупени 3 бр. нови багери. От наличните 7 бр. мото- и електрокари, които са в експлоатация близо 30 години, 4 бр. са силно амортизирани, а 1 бр. не е в движение.

В дългосрочната инвестиционната програма на поделение „СиТ“ са разчетени средства за закупуване на товарни автомобили с кран, специализирани автомобили, мотокари/електрокари и мобилни лабораторни коли за измерване на външни съоръжения /кабели и др./, в т.ч. за контрол и проверка радиочестотите за ВДРВ и GSMR.

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

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

4.6. СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД

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

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

С извършване на ремонтните работи по сградния фонд се цели постигане на: осигуряване на нормални условия за пътуващите и работещите в гаровите комплекси – голяма част от тях са без отопление, с течове, без нормални санитарни възли; трайно отстраняване на течове върху съоръженията с високо напрежение за гарантиране безопасността на експлоатацията им; осигуряване на изискванията за противопожарна безопасност и енергийна ефективност; привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии.

За 2017 г. от поделенията на ДП „НКЖИ” са заявени за ремонт 116 обекта, като по-големи са ремонтите на гарите Монтана, Червен бряг, Тулово, Съединение, Сахране, Любеново предавателна, както и технически сгради на жп инфраструктурата – маршрутнорелейни централизации, железопътни участъци, четни помещения и др. Предвидено е да започне основен ремонт на гара Разград /за която има подготвени проекти/, който да завърши през 2018 г.

4.7. МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА

С цел отстраняване на допуснати нарушения и спазване препоръките на ЕК стартира и през м. юли 2014 г. беше одобрен проект на Споразумение за предоставяне на техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в Национална компания „Железопътна инфраструктура” между Европейската инвестиционна банка и Национална компания „Железопътна инфраструктура” – бенефициент по Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. Договорът приключи в края на 2015 г. Резултатите от него все още не са приложени на практика. Консултантът по договора изготви препоръки за нов режим на таксуване за достъп и използване на националната железопътна мрежа в Република България, който да бъде въведен от ДП „НКЖИ”. Новият режим на таксуване е в съответствие с новото законодателство на ЕС (Директива 2012/34/ЕС и Регламента за изпълнение (ЕС) 2015/909 за железопътния сектор).

В резултат от изпълнението на една от дейностите по приключилия проект е изготвен План за действие, свързан с въвеждането и прилагането на новата тарифна политика. Дейностите, заложи в него могат да бъдат обособени в четири основни категории:

- Дейности свързани с уреждане на правни въпроси: нуждата от транспониране на новата Директива 2012/34/ЕС в българското законодателство, необходимост да се вземе под внимание Регламентът за изпълнение, изготвен от Европейската Комисия по отношение на начините на изчисление на разходите, които директно произтичат вследствие на движение на влаковете по железопътната инфраструктура.

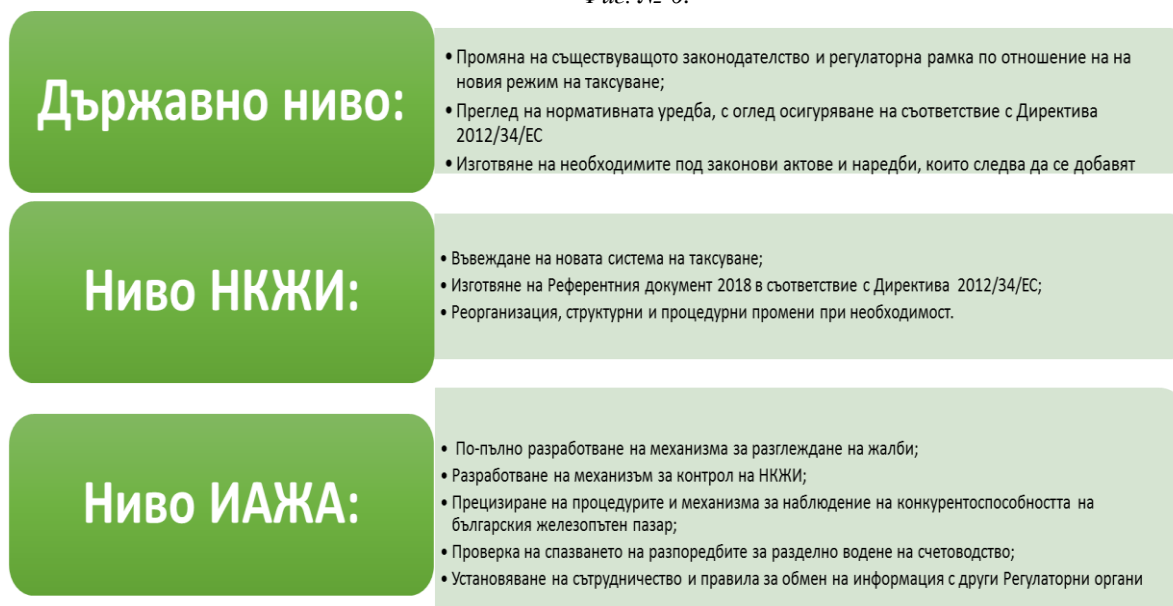
- Дейности от страна на ръководството на ДП „НКЖИ“: предприемане на действия за попълване на липсващата информация с оглед прилагане на новата методика за изчисление на инфраструктурните такси за достъп; действия свързани с изготвянето и анализа на показатели за ефективност, за осигуряване на възможности за промяна на бизнес плана на компанията.

- Организационни дейности от страна на ДП „НКЖИ“: възможни действия за промяна на организацията във връзка с определянето на новата тарифна политика, особено във връзка с разработването на нова система за отчитане на разходите, заедно с внедряването на „Система за планиране и управление на ресурсите“.

- Дейности от страна на ИАЖА и МТИТС: действия по одобрение на окончателната версия на Регулаторното Ръководство, неговото публикуване и актуализация.

Следващата фигура прави преглед на дефинирани ключови дейности от плана за действие на различните нива за изпълнение:

Фиг. № 6.



Към момента **Методиката за формиране на инфраструктурната такса** определя таксата за минималния пакет за достъп до железопътната инфраструктура и е въз основа на разходите на ДП „НКЖИ“, произтекли директно в следствие на извършването на влаковата услуга.

Определяне на разходите на ДП „НКЖИ“, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга – преки разходи.

На базата на въведената аналитична счетоводна отчетност по отношение на осчетоводяването на разходите за дейността, ДП „НКЖИ“ отчита себестойността на всеки процес. Определянето на инфраструктурната такса се извършва на базата на отчетените разходи съгласно българското счетоводно законодателство по икономически дейности и икономически елементи. При определяне на таксата за използване на железопътната инфраструктура – публична държавна собственост, се взема предвид само размера на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

Определяне на инфраструктурната такса на базата на преките разходи за поддържане на железопътната инфраструктура.

Определяне на компонентите, формиращи инфраструктурните такси (ИТ):

Инфраструктурната такса съдържа в себе си два компонента, измервани в брутотонкилометри и във влаккилометри, съответно отчитащи участието на експлоатационните звена в извършването на влаковата услуга и направените за тази цел преки разходи.

Формиране на таксата и определяне размера на ставките на ИТ.

Формирането на таксата и определяне размера на ставките на инфраструктурната такса се извършва въз основа на отчетените преки разходи и извършена работа по железопътната инфраструктура за предходна година.

Формиране на таксата

Инфраструктурната такса за достъп и за използване на железопътната инфраструктура представлява променлива такса, отразяваща действителното използване на железопътната инфраструктура и направените във връзка с това преки разходи за:

- използване на железния път и съоръженията;
- използване на сигнализация и телекомуникации;
- управление на движението;
- поддръжка на тежка пътна механизация и стрелки в гаровите коловози.

Определяне размера на ставките на компонентите, формиращи инфраструктурните такси

Инфраструктурната такса е променлива такса (такса за преминаване – такса за действително използване на железопътната инфраструктура), която зависи от действително изминатите километри по железопътната инфраструктура и с която на управителя на железопътната инфраструктура трябва да бъдат възстановени направените от него разходи, произтекли директно вследствие от извършването на влаковата услуга.

Таксата за преминаване по железопътната инфраструктура не зависи от вида на влаковете и е еднаква за всички железопътни линии от железопътната инфраструктура. Размерът на ставките на компонентите влакилометър и брутотонкилометър се определя, както следва:

- за влакилометър – преките разходи, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга за сигнализация и телекомуникации и за управление на движението за предходна година, отнесени към реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура, изразена във влакилометри за същия период;
- за брутотонкилометър – преките разходи в „Железен път и съоръжения” и „Разходи за поддръжка на тежка пътна механизация и стрелки в гаровите коловози” за предходна година, отнесени към реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура, изразена в брутотонкилометри за същия период.

С цел стимулиране и съживяване на товарните превози по железопътния транспорт, в сила от 01.01.2014 г. тарифните ставки за изчисление на инфраструктурните такси са в размер на 0,7902 лв. за влакилометър и 0,0025 лв. за брутотонкилометър.

Размерът на инфраструктурната такса е обвързан с редица финансово-икономически и политически решения. Необходимо е да се намери баланс, както между различните видове транспорт (главно между автомобилен и железопътен транспорт), така и баланс вътре в железопътните превози – пътнически и товарни.

5. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА ДП „НКЖИ“

Развитието, модернизацията, поддържането и ремонта на железопътната инфраструктура е сложен и дълъг процес, който зависи както от организацията на работата, така от осигуреното финансиране. Размерът на финансирането се определя в рамките на дългосрочен договор между държавата, представлявана от Министъра на финансите и от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията – от една страна, и ДП „НКЖИ“ – от друга. Необходимите средства за възстановяване и поддържане на железопътната инфраструктура и превръщането ѝ в модерна и привлекателна за пътниците и превозвачите услуга са значителни.

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

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

Разчетените нетни приходи от продажба на ДП „НКЖИ“ за 2017 г. са **128 540 хил. лв.** и включват:

- Приходи от *инфраструктурни такси* за 2017 г. - в размер на 54 700 хил. лв. Разчетени са на база графика за движението на влаковете 2016/2017 г., при прогнозиран лек ръст в обемите на превозите спрямо 2016 г. и запазване размера на ставките за инфраструктурни такси.

- *Приходи от разпределение на тягова електрическа енергия* - Очакваните приходи за 2017 г. са в размер на 40 540 хил. лв. (с вкл. 57 хил. лв. енергия балансираща при излишък и изключени префактурирани мрежови надбавки за сметка на превозвачите).

- *Приходите от други услуги* са формирани от ремонтни дейности и други услуги. Включват приходи от: ремонт и услуги на външни фирми, предоставени на превозвачите съоръжения, дезинфекционни станции, кантарни участъци, метрологични лаборатории и други дейности. За 2017 г. разчетените приходи от други услуги са в размер на 10 500 хил. лв.

- *Другите приходи* включват приходи от: отдадени под наем сгради, терени и жилища, продажба на материали и скрап, заприходени материали втора употреба, приходи от глоби и неустойки, положителен резултат от ликвидация на ДМА и други операции, свързани с обичайната дейност. За 2017 г. са разчетени 13 000 хил. лв. от „Други приходи“.

- *Приходи от печалба от продажба на нетекущи активи* - За 2017 г. разчетът е в размер на 9 800 хил. лв. Планирани са приходи от продажба на недвижими имоти.

Съгласно ПМС № 374 от 22 декември 2016 г. за изпълнението на държавния бюджет на Република България за 2017 г. общият размер на средствата за инвестиции и текущо поддържане на железопътната инфраструктура на Компанията е 240 000 000 лв.

Капиталовите трансфери за 2017 година на ДП „НКЖИ“ са в размер на **105 000 000 лв.** За основен ремонт на ДМА по §5100 са разчетени **49 853 845 лв.**, за придобиване на дълготрайни материални активи §5200 са разчетени **55 146 155 лв.**

Инвестиционен план за 2017 г.

Общо финансиране от страна на Държавния бюджет за 2017 г.:

ФИНАНСИРАНЕ	(лв.)
1 .Капиталови трансфери по централен бюджет	105 000 000
2. Средства за текущо поддържане и ремонт	135 000 000
ОБЩО ФИНАНСИРАНЕ	240 000 000

Индикативното разпределение на капиталовите трансфери на база планираното финансиране от страна на Държавата през 2017 г. е, както следва:

КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	(лв.)
§ 5100 Основен ремонт на ДМА	49 853 845
Ремонт на железен път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости (проект 3)	20 384 851
Модернизирание на осигурителни системи и прелезни устройства (проект 4)	21 350 000
Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания (проект 20)	1 406 694
Възстановяване на проектни параметри жп линията София – Карлово – Зимница (проект 8)	6 412 300
Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе – Варна (проект 11)	300 000
§ 5200 Придобиване на ДМА	55 146 155
Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат – Синдел (проект 7)	20 146 155
Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. - погасителна вноска, съгласно ПМС № 271/06.10.2015 г.	35 000 000
ВСИЧКО КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ	105 000 000

През 2017 година капиталовите трансфери ще бъдат изразходвани в следните проекти:

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

Средствата, предвидени за усвояване по проект 3, са в размер на 20 384 851,00 лв.

Основната задача през 2017 г. е достигане на проектната скорост в участъците, които се ремонтират. С изпълнението на обектите ще се ликвидира за достатъчно дълъг период от време възможността за даване на нови намаления на скоростта, ще се подобри комфорта при пътуване и ще се намалят разходите за текущо поддържане.

За целта ще се изработят работни проекти за изпълнение на ремонтните работи. Ще се извърши подновяване на горното строене на железния път с нови траверси (дървени и стоманобетонени), релси тип 60 и еластично скрепление. Ще се положи безнаставов релсов път в участъците с параметри отговарящи на техническите норми за построяване на безнаставов релсов път. На места ще се извърши пълна подмяна на баластовата призма, а на места пресяване на баластовата призма с допълване с нов баласт. Ще се извърши поправка на железния път в план и профил, съгласно надлъжния профил и репеража. Ще се ремонтират железопътните съоръжения. Ще се заздравят слабите места по земно платно и ще се извърши отводняване в рамките на сервитута на ДП „НКЖИ“.

Проект 3 включва следните обособени позиции и видове работи:

Обект № 1. „Възстановяване на проектната скорост в междугарието Курило-Реброво, път № 2 от км 13+294 до км 23+632 с дължина 10338 м, с прилежащи гари: гара Курило – т.п.2 с дължина 980 м и прилежащи стрелки №№ 8, 10, 14, 9 и 3 между

стрелки № 10 и № 14 с дължина 46 м, както и между стрелки № 3 и № 9 с дължина 22 м и гара Реброво – т.п.2 с дължина 891 м и прилежащи стрелки № 1 и 2“

Обектът е преходен 2015-2017 г.; предвидените средства, които ще бъдат усвоени през 2017 г. са в размер на **440 500,00 лв.**

Предвиденият за ремонт участък включва текущ път № 2 с дължина 10 338 м (от начало стрелка № 3 в гара Курило до начало стрелка № 2 в гара Реброво), 3-ти главен коловоз (текущ път № 2) в гара Курило и прилежащите към него стрелки с №№ 8, 10, 14, 9 и 3, парчета между стрелки №№ 10 и 14 с дължина 46 м и между стрелки с №№ 9 и 3 с дължина 22 м и 4-ти главен коловоз (текущ път № 2) в гара Реброво с прилежащите към него стрелки №№ 1 и 2.

Железният път е построен с проектни параметри за скорост на движение на влаковете 70 км/ч, но поради влошеното му техническо състояние скоростта е ограничена на 50 км/ч. Поради невъзможност със силите на текущото поддържане да се поддържа намалената скорост се наложи извършването на механизирано подновяване на железния път и стрелките в прилежащите гари.

Сключен е договор за изпълнение на строителството № 5091 от 31.07.2015 г. с ДЗЗД Консорциум „Железен път 2012-2016“ гр.София на стойност 23 150 975,76 лв. с ДДС, като в това число са и 10% непредвидени разходи от стойността на СМР на стойност 2 100 215,78 лв.

След ремонта ще се постигне следният ефект:

- постигане на проектната скорост от 70 км/ч;
- времепътуването след ремонта ще се намали с 6 минути и 12 секунди, от 16 минути преди ремонта на 9 минути и 48 секунди след ремонта;
- осигуряване безпрепятствено движение на возилата в междугарието;
- осигуряване на безопасност на движението на влаковете;
- подобряване на комфорта на пътуване.

Обект № 2. „Възстановяване на проектната скорост в междугарието Реброво-Своге, път № 2 от км 24+589 до км 32+573 с дължина 7 984 м, с прилежаща гара Своге: текущ път № 2 с дължина 764 м и прилежащи стрелки № 1 и № 14, железен път между стрелки № 4 и № 12 с дължина 10 м и между стрелки № 12 и № 14 с дължина 6 м, текущ път № 1 с дължина 760 м и прилежащи стрелки № 3 и № 18, железен път между стрелки № 6 и № 16 с дължина 10 м и между стрелки № 16 и № 18 с дължина 6 м“.

Обектът е преходен 2016-2017 г.; предвидените средства, които ще бъдат усвоени през 2017 г. са в размер на 2 259 651,00 лв.

Междугарието Реброво-Своге от км 24+589 (начало стрелка № 1 в гара Реброво) до км 32+573 (начало стрелка № 4 в гара Своге) е част от 2-ра главна жп линия София-Мездра-Варна. Участъкът е двупътен и електрифициран. Намира се в отсечката София-Мездра, която е с категория „железопътна магистрала“.

Предвиденият за ремонт участък включва железния път:

- в междугарието Реброво-Своге път № 2 от км 24+589 до км 32+573 с дължина 7 984 м;
- на 2-ри коловоз (текущ път № 2) гара Своге с дължина 764 м;
- на 3-ти коловоз (текущ път № 1) гара Своге с дължина 760 м;
- на парчета между стрелки № 4 и № 12 с дължина 10 м и между стрелки № 12 и № 14 с дължина 6 м, между стрелки № 6 и № 16 с дължина 10 м и между стрелки № 16 и № 18 с дължина 6 м;
- на железопътни стрелки № 1, № 3, № 4, № 6, № 8, № 12, № 14, № 16 и № 18 в гара Своге.

Железният път е построен с проектни параметри за скорост на движение на влаковете 70 км/ч. Трасето на железния път в план е прокарано в Искърския пролом и поради това е със

силно изразена лъкатушна форма – хоризонталните криви са 24 на брой и дължината им е 80% от цялата дължина на участъка. Преобладаващите радиуси на хоризонталните криви са от порядъка на 300 м. Минималният радиус е 260 м.

В предложението за ремонт участък има две железопътни спирки: спирка Томпсън на км 27+623,80 и спирка Орлин на км 31+000, на които се предвижда да се изградят нови перони.

Новото горно строене на железния път ще се изпълни с релси тип 60 кг/м (UIC 60) на стоманобетонни траверси СТ-6 с безподложно еластично релсово скрепление SKL-14, като безнаставов релсов път. Съществуващите стрелки №№ 1, 3, 4, 6, 8, 12, 14, 16 и 18 в гара Своге ще се подновят с нови тип 60 кг/м на стоманобетонни траверси;

Предвижда се да се ремонтират пероните в гарата от страната на текущ път № 2 и между път № 1 и път № 2, изграждане на нов перон между 3-ти коловоз и 4-ти коловоз с дължина 150 м.

С изпълнение на ремонта ще се запази скоростта по книжка разписание 70 км/ч, която скорост е и проектната.

С изпълнението на ремонта и извършване на преустройство на гара Своге ще се завиши скоростта по текущи пътища №№ 1 и 2 от км 32+500 до км 33+485 с дължина 985 м от 40 на 70 км/ч и ще се намали времепътуването.

Обект № 3. „Доставка на 15 828 броя стоманобетонни траверси СТ-6 за релси тип 60E1, оборудвани със скрепителна система SKL-14 за извършване на ремонт в междугарие Реброво-Своге текущ път № 2 и 2-ри и 3-ти коловози в гара Своге“.

Предвидените средства са в размер на **1 699 000,00 лв.**

Предварително напрегнатите стоманобетонни траверси са част от горното строене на железния път, които служат за поемане на натоварването от подвижния състав от релсите и го предават върху баластовата призма.

Стойността на траверсите в един обект даден за изпълнение на външен изпълнител, представлява около 17% от общата стойност на обекта.

ДП „НК ЖИ“ е сключила рамково споразумение № 5476 от 04.08.2016 г. с „Български бетонни елементи“ ООД гр. Свищов с предмет „Доставка на стоманобетонни траверси СТ-6 за релси тип 49 E1 и за релси тип 60E1“.

При производството на „Стоманобетонни траверси СТ-6 за релси тип 60E1, оборудвани със скрепителна система SKL-14 с материали на Изпълнителя“, цената на траверса е 89,45 лв. без ДДС или с 40% по-евтино при средна цена от последни обекти, която е около 125 лв. на брой. Тази клауза на договора може да се ползва за всичките 15 828 броя траверса и ще се спестят около 562 000 лв. без ДДС.

Започната е процедура за възлагане на обществена поръчка по ЗОП за доставка на необходимите траверси по рамковото споразумение и при успешен завършек със сключване на договор, се очаква доставката да се осъществи до 90 календарни дни в периода март 2017 – юни 2017 г. при очаквано начало на строително-монтажните работи на обекта през месец ноември 2017 г. Това е напълно достатъчно да се изпълнят необходимите видове строително-монтажни работи в срок.

Обект № 4. „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Змейово-Стара Загора от км 239+400 до км 252+325 с обща дължина 12 925 м по 4-та жп линия“.

Предвидените средства са в размер на **13 846 000,00 лв.**

Железопътната линия в междугарието Змейово-Стара Загора пресича Средна Гора. По тази причина в по-голямата част от трасето преобладават големи наклони на нивелетата на железния път (достигащи до 25%) и криви с малки радиуси (< 300 м).

Поради трудните теренни условия при изграждането на железопътната линия на много места няма банкети и берми. Канавките в изкопите непрекъснато се запълват със свлечената

земно-скална маса, което възпрепятства отводняването и води до закалване на баластовата призма. Интензивното движение на влаковете в междугарието, както и трудно достъпните места (на много места достъп до железния път е единствено с релсови самоходни специализирани машини) ограничават възможностите за извършване дейностите по текущото поддържане.

Изпълнението на необходимите строително-монтажни работи по подновяване на железния път в междугарието ще бъде възложено чрез инженеринг (проектиране и изграждане), с цел избиране на изпълнител, предложил най-ефективно (икономически и технически) проектно решение и изпълнение за сключване на конкретен договор.

Целта на строително-ремонтните работи е:

- постигане на нова проектна скорост от 75 км/ч, при съществуваща 65 км/ч;
- намаляване на времетраянето с 6 минути и 15 секунди (6,26 минути);
- премахване на намалена скорост по книжка-разписание от 55 км/ч и постоянно намаление от 40 км/ч на дължина от 6 100 м (47% от дължината на междугарието);
- постигане на висока сигурност на влаковото движение и осигуряване на условия за безопасна експлоатационна работа,
- подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция, понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията и осигуряване на по-добър комфорт и сигурност на пътуване с изграждането на безнаставов релсов път.

Обект № 5. „Доставка на 22 382 броя стоманобетонни траверси СТ-6 за релси тип 60E1, оборудвани със скрепителна система SKL-14 за извършване на ремонт в междугарие Змейово-Стара Загора“.

Предвидените средства са в размер на **2 139 700,00 лв.**

Предварително напрегнатите стоманобетонни траверси са част от горното строене на железния път, които служат за поемане на натоварването от подвижния състав от релсите и го предават върху баластовата призма.

Стойността на траверсите в един обект даден за изпълнение на външен изпълнител, представлява около 17% от общата стойност на обекта.

ДП „НК ЖИ“ е сключила рамково споразумение № 5476 от 04.08.2016 г. с „Български бетонни елементи“ ООД гр. Свищов с предмет „Доставка на стоманобетонни траверси СТ-6 за релси тип 49 E1 и за релси тип 60E1“.

При производството на „Стоманобетонни траверси СТ-6 за релси тип 60E1, оборудвани със скрепителна система SKL-14 с материали на Изпълнителя“, цената на траверса е 89,45 лв. без ДДС или с 40% по-евтино при средна цена от последни обекти, която е около 125 лв. на брой. Тази клауза на договора може да се ползва за всичките 2 382 броя траверса и ще се спестят около 85 000 лв. без ДДС.

При производството на „Стоманобетонни траверси СТ-6 за релси тип 60E1, оборудвани със скрепителна система SKL-14 с материали на Възложителя“ (дюбел и стомана \varnothing 7 мм), цената на траверса е 78,50 лв. без ДДС или с 60% по-евтино при средна цена от последни обекти, която е около 125 лв. на брой. Тази клауза на договора може да се ползва за всичките 2 382 броя траверси и ще се спестят около 930 000 лв. без ДДС.

Започната е процедура за възлагане на обществена поръчка по ЗОП за доставка на необходимите траверси по рамковото споразумение и при успешен завършек със сключване на договор, очаква се доставката да се осъществи до 90 календарни дни в периода март 2017 – юни 2017 г. при очаквано начало на строително-монтажните работи на обекта през месец май 2017 г. Това е напълно достатъчно да се изпълнят необходимите видове строително-монтажни работи в срок.

➤ ПРОЕКТ 4: „Модернизирани осигурителни системи и прелезни устройства“

Средствата предвидени за усвояване по проект 4 са в размер на **21 350 000,00 лв.**

Обект № 1. „Пресъоръжаване на ръчни бариери с автоматични прелезни устройства. Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства по обособени позиции“. Обектът е преходен 2016-2017 г.; предвидените средства са в размер на **3 600 000,00 лв.**

Обектът предвижда проектиране, изграждане и пресъоръжаване на 20 броя прелеза. За охраната на прелезите на междугарие, съоръжени с ръчни бариери, управлявани от прелезопазач се разчита единствено на субективния фактор. Подава се разпореждане от дежурния ръководител движение в една от съседните гари към прелезопазача за своевременно затваряне на прелеза преди изпращане на влака, като време, през което прелезът е затворен е твърде голямо.

Като резултат се обостря търпението на водачите на пътни превозни средства и често се стига до конфликти. Има случаи и на преминаване на ППС през прелез в междугарие с ръчни бариери при спуснати бариерни греди. Статистиката показва, че произшествията с най-много смъртни случаи са станали на такива прелези.

Освен гореизложеното, разходите за охрана на тези прелези са от 5 до 8 пъти по-големи от разходите за прелезите, съоръжени с автоматични прелезни устройства /АПУ/.

Тези неблагоприятни ситуации, с критично ниво на риск могат да бъдат избегнати с реализирането на обекта, както и с изпълнението на програмата за модернизация на процеса на управление на железопътния трафик. С изпълнението му ще се намалят около 100 служители на поделение УДВК – прелезопазачи.

Обект № 2. „Инженеринг реконструкция и модернизация на телефонна кабелна мрежа и апаратура в ДП „НКЖИ“ по обособени позиции в участък Червен бряг-Левски, участък Левски-Горна Оряховица, Бутово-Недан, Горна Оряховица-Бяла“. Обектът е преходен 2015-2017 г.; предвидените средства са в размер на **4 192 000,00 лв.**

Поради многобройните кражби и с цел да се избегне скъпото възстановяване на медни кабели се налага полагането на оптичен кабел, който не е такъв обект на посегателства като медния. С изпълнението на обекта ще се осигурят качествено нови телекомуникационни връзки и осигурително оборудване в съответствие с най-новите тенденции в развитието на телекомуникационната и осигурителна техника. С изграждането на оптична преносна среда, ще се подготви бъдещо въвеждане в действие на GSM-R, както и изискванията на българските железници за дълъг период от време, осигурявайки управлението и обслужването на влаковете, административното и оперативно ръководство на гарите и звената на ДП „НКЖИ“, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и частните жп оператори. Обектът има за цел да осигури всички необходими по наредби и правилници телекомуникационни връзки и подsigури работата на системите за осигурителна техника, използвайки модерните съвременни достижения и тенденции в развитието на телекомуникационната техника и оптичните кабелни технологии. Ще се постигне гарантирано качество на телекомуникационните връзки, както и изключително висока надеждност на тяхната работа.

Обект № 3. „Рехабилитация на съоръженията на осигурителната техника в жп участъка Златица-Карлово, свързана с подмяна релсови вериги с броячи на оси в гарите Златица, Пирдоп, Христо Даново и Сопот; подмяна пулт-табла, токозахранващи стативи и преустройство на схеми за управление на входни сигнали във всички гари от участъка; пресъоръжаване на 7 бр. АПУ и съоръжаване на 5 бр. междугария с автоматични блокировки без проходни сигнали с броячи на оси.“ Обектът е преходен 2016-2017 г.; предвидените средства са в размер на **5 243 000,00 лв.**

Устройствата на ОТ в участъка Златица-Карлово са в експлоатацията от 1968 г. Поддържането в изправност на съоръженията е силно затруднено поради факта, че липсват

резервни части, които са спрени от производство. Зачестиха проблемите със захранващия далекопровод 6 kV/75 Hz както по гарите от участъка, а така също и със сигналните точки на автоматичната блокировка с проходни сигнали. С реализацията на обекта ще се увеличи надеждната и безопасна работа на устройствата на ОТ в участъка.

Обект № 4. „Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в ДП „НКЖИ“ в участъка Горна Оряховица-Каспичан и участък Радомир-Благоевград”. Обектът е преходен 2016-2018 г.; предвидените средства са в размер на **3 642 000,00 лв.**

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

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

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

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

Обект № 5. „Изграждане на МКЦ (маршрутно-компютърна централизация) в жп възел Дупница“ – по обособени позиции – преходен 2016-2019 г. Обектът е преходен 2016-2019 г.; предвидените средства са в размер на 2 853 000,00 лв.

С изпълнението на настоящия обект ще се изпълни проектирането, доставката и изграждане на съвременна маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в комплект със система за броене на оси и система за осигуряване движението на влаковете в прилежащите междугария – автоматична блокировка без проходни сигнали, с броячи на оси.

Основните цели, които трябва да се постигнат с изпълнението на поръчката са както следва:

- доставената апаратура за системата МКЦ трябва да бъде така проектирана, че в бъдеще безпроблемно към нея да може да се надгради диспечерско управление от единен диспечерски център за управление на движението на влаковете за участъка от София и да се реализира последващо от това намаляване броя на експлоатационния персонал в участъка;
- чрез технически средства ще се повиши нивото на безопасност на влаковото и маневреното движение в гарата;
- апаратурата на ОТ – МКЦ – да бъде проектирана, произведена и доставена за инсталиране в гарата да съответства на последните изисквания на нормативните документи;
- достигане на максимална пропускателна способност съобразно ограниченията на скоростта по железен път в участъците;
- да бъдат сведени до възможния минимум условията за кражби и посегателства върху апаратурата и съоръженията на МКЦ;

- да се създадат условия за гарантиране на висока работоспособност на осигурителната техника чрез оптимизиране на апаратурата и за бързо отстраняване на възникнали повреди;

- да се създадат предпоставки за оптимизиране и намаляване времето, необходимо за обслужване и профилактика на съоръженията и за намаляване броя на поддържащия персонал;

- да се осигурят безопасни и здравословни условия на труд на персонала, така че да се гарантира надежната и безопасна работа на устройствата при минимални разходи на материали, труд и финансови средства.

Обект № 6. „Доставка на резервни части за броячи на оси“ – по обособени позиции.

Предвидените средства са в размер на **350 000,00 лв.**

В резултат на неблагоприятни метеорологични условия се стига до дефектиране на основните модули на системата на броячите на оси и възниква необходимостта от подмяната им с нови такива. С доставката ще се осигурят резервни части за броячи на оси, които ще покрият липсата на такива, особено за тези, които са елементи на системата за сигнализация в гари, изградени с финансови средства от Програма ФАР – транс гранично сътрудничество.

Обект № 7. „Рехабилитация външно осветление жп гари с енергоспестяващи (LED) осветители“.

Предвидените средства са в размер на **570 000,00 лв.**

В по-голямата си част осветлението по гарите е физически и морално остаряло. Осветителните тела са с неефективна оптична система и светлоразпределение, което води до неефективност и завишен разход на ел.енергия. От това възниква необходимостта от подмяната на живачните лампи с енергоспестяващи. Подменят се корпусите на старите осветителни тела с нови. В периода 2016-2017 г. се работи в програмата на „СиТ“ за развитие възможността за подмяна на осветлението със съвременни LED осветителни тела, чийто експлоатационен живот е около 100 000 часа (15 години). Монтират се датчици за автоматично управление на осветлението. Предвижда се да се изградят автоматизирани системи за управление на осветлението.

Обект № 8. „Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове“ – по обособени позиции. Обектът е преходен 2017-2018 г.; предвидените средства са в размер на **900 000,00 лв.**

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

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

➤ ПРОЕКТ 7: „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат-Синдел“.

Средствата предвидени за проект 7 за 2017 г. са в размер на **20 146 155,00 лв.**

Същите са разпределени в следните обекти:

Обект № 1. „Жп тунел № 1 в участъка Лозарево-Прилеп от км 18+663 до км 23+108“. Предвидените средства са в размер на **60 000,00 лв.**

Обектът е преходен от 2013 г., като строителните работи по изграждане на тунелната конструкция са преустановени. С цел контрол на състоянието на тунелната конструкция, за 2014 г. са предвидени геодезически измервания в жп Тунел 1, с които се цели гарантиране сигурността и наблюдаване за евентуални деформации и преодоляване на последствията от тях. Плануваните измервания са два пъти месечно. В рамките на авторския надзор и на основание данните от измерванията, в ДП „НКЖИ“ се внася доклад за техническото състояние на тунелната конструкция.

Обект № 2. „Извършване на СМР за отстраняване на забележки от Решение № 3-3/2014 година на МОСВ по одобрен доклад за ОВОС за инвестиционно предложение Карнобат-Синдел“. Обектът е преходен; предвидените средства са в размер на **600 000,00 лв.**

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

Обект № 3. „Ремонт на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в участъка Люляково-Дъското на км 47+251 до км 57+668 с дължина 10 417 м по 3-та главна жп линия“. Обектът е преходен 2016-2017 г.; предвидените средства са в размер на **15 169 835,00 лв.**

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

Ефектът от изпълнението на обекта е:

- премахване на предпоставки за възникване на аварии и катастрофи;
- повишаване на сигурността и безопасността на влаковото движение;
- увеличаване на пропускателната способност, чрез изграждането на двойна жп линия;
- достигане на проектната скорост на движение на влаковете за цитираните участъци;
- намаляване на времепътуването;
- подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция;
- понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.

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

Обект № 4. „Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп. Прилеп-РП Ведрово от км 29+600 до км 34+809 с дължина 5 209 м“. Обектът е преходен 2017-2018 г.; предвидените средства са в размер на **2 816 320,00 лв.**

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

Обект № 5. „Преустройство на коловозно развитие на гара Синдел Разпределителна“.

Предвидените средства са в размер на **200 000,00 лв.**

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

Маршрутно-релейна централизация тип WSSB-GS I на гара Синдел Разпределителна е въведена в експлоатация на 08.03.1966 г. Преустройвана през 1981 г. с прекъсване на действието и са извършвани частични преустройства през 1990 г., 1992 г., 2009 г., последното през 2013 г. В следствие дългогодишната работа в агресивна (киселинна) среда, експлоатационния живот на МРЦ е съкратен многократно. МРЦ управлява и контролира 46 броя електрически стрелкови обръщателни апарати (ЕСОА), от които 21 броя тип СОА 1 и 26 броя тип СОА 3; 53 броя релсови токови вериги (РТВ), от които 44 броя постоянно токови и 9 броя фазочувствителни; 32 броя светофори по БДЖ сигнализация с немска оптика. Кабелната мрежа е изградена с над 70% маслени кабели, които периодично аварират. Частичната подмяна не е икономически изгодна. Гара Синдел обслужва подрайон по КМ, ВР цех, локомотивно депо и индустриален клон на ГУДР.

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

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

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

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

Обект № 6. „Актуализация на прединвестиционно проучване и изработване на инвестиционен работен проект за проект „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат-Синдел“.

Предвидените средства са в размер на **1 300 000,00 лв.**

Линията Карнобат-Синдел заема изключително важно място в стратегията за развитие на железопътния транспорт на Република България. Същата е включена в широкообхватната ТЕН-Т мрежа на Европейския съюз. Наблюдава се увеличение на товарния трафик по нея. Това налага необходимостта от актуализация на прединвестиционното проучване на жп

линията Карнобат-Синдел, с което ДП „НКЖИ“ разполага. След актуализацията на проекта ще се пристъпи към същинското строителство, включващо обновяване на съществуващи и удвояване на нови жп участъци от жп линията Карнобат-Синдел.

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

Средствата, предвидени за усвояване по проект 8 са в размер на **6 412 300,00 лв.**

Обект № 1. „Рехабилитация на жп изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в гарите Пирдоп, Стряма и Клисуре“.

Предвидените средства са в размер на **5 936 000,00 лв.**

По време на извършените рехабилитации на железния път в междугарията Пирдоп-Антон (2014-2015 г.), Клисуре-Христо Даново (2015-2016 г.) и Стряма-Клисуре (2016 г.), гарите Пирдоп, Стряма и Клисуре не попаднаха в зоните на ремонт поради ограничената времева и финансова рамка, както и от необходимостта от осигуряване на пропускателен капацитет на железопътната инфраструктура в гарите и маневрената дейност (най-силно изразена е в гара Пирдоп, поради наличието на най-големия износител на меден концентрат, сярна киселина и др. в Република България).

Обект № 2. „Рехабилитация на жп изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в участъка гара Копривщица-гара Стряма от км 100+526 до км 106+341 с обща дължина 5 815 м“.

Обектът е преходен 2017-2018 г.; предвидените средства са в размер на **176 300,00 лв.**

В междугариято Копривщица-Стряма е изграден най-дългият железопътен тунел в Република България – Козница, на който от изграждането му са извършвани само текущи ремонти. В момента скоростта на движение на подвижния железопътен състав е 25 км/ч. ДП „НКЖИ“ разполага с проект по част „Железен път“ за жп линията София-Карлово, на основание на който е издадено разрешение за строеж. За 2017 г. са предвидени средства за изготвяне на проект за обновяване на тунела, в който да бъдат предложени иновативни решения за изпълнение на ремонтни дейности, които да изискват минимални срокове за реализация, отчитайки факта за натоварения трафик в участъка и намаления капацитет на железопътната инфраструктура като цяло.

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

Обект № 3. „Удължаване на съществуващи и изграждане на нови укрепителни и предпазни съоръжения от км 52+229 до км 53+300 двустранно в междугариято Макоцево-Долно Камарци по 3-та главна жп линия“. Обектът е преходен 2017-2018 година; предвидените средства са в размер на **300 000,00 лв.**

В периода от 17.04.2014 г. до 18.09.2014 г. в следствие на обилните валежи, са се активизирали свлачищни процеси от двете страни на железния път. В този период са регистрирани няколко свличания, като две от тях (на 19.04.2014 г. и на 22.07.2014 г.) са довели до пълно прекъсване движението на влаковете за по няколко часа. Последното свличане е било на 18.09.2014 год. В участъка са се оформили 10 свлачищни зони.

Скатовете са стръмни и изградени от пясъчници и аргелити с ясно изразена напуканост и ерозия на скалите. В следствие на самообрушването на скатовете, състоянието на участъка е изключително опасно с предпоставки за развитие на процеси, застрашаващи безопасността на движението, включително и пълно прекъсване на движението на влаковете.

Железопътна секция София предприема необходимите мерки за осигуряване на безопасността на движение на влаковете, като се изгребват и почистват свлечените скални маси с багер на жп ход ХИАБ 2.

Скоростта на движение на влаковете е намалена от 85 км/ч на 5 км/ч от км. 52+300 до км. 52+500 с фронт 200 м.

Въз основа на работния проект, с който ДП „НКЖИ“ разполага, се предвиждат мероприятия, чрез изграждането на укрепителните и предпазни съоръжения двустранно на железния път в горепосочения участък. Ще бъдат премахнати и предпоставките за възникване на жп произшествия с непредвидими последствия и ще се възстанови проектната скорост на движение на влаковете, респективно ще бъде намалено времепътуването в междугарието.

С изграждането на тези съоръжения се цели стабилизиране и укрепване на отслабените скални скатове по протежение на железния път, чрез изграждане на укрепителни и предпазни съоръжения, недопускащи свличане и падане на земно-скални маси застрашаващи сигурността на превозите.

Чрез изграждането на укрепителните и предпазни съоръжения двустранно на железния път в горепосочения участък, ще бъдат премахнати и предпоставките за възникване на жп произшествия.

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

Обект № 1. Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна“

Предвидените средства са в размер на **300 000,00 лв.**

Реализацията на обекта възниква от необходимостта от актуализация на техническия проект за жп линията, с което ДП „НКЖИ“ разполага.

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

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

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

➤ **ПРОЕКТ 20: „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания“**

Средствата, предвидени за усвояване по проект 20 са в размер на **1 406 694,00 лв.**

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

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

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

За 2017 г. е предвидено довършването на „Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Сливен“ и изпълнението на обекти: „Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол“; „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Долно Езерово“; „Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Айтос“; ремонт сграда жп гара Стамболийски и „Преустройство и ремонт приемно здание гара Разград“.

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

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

➤ **ПРОЕКТ: Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативни програми – погасителна вноски, съгласно ПМС № 271/06.10.2015 г.**

Средствата, предвидени за 2017 г., са в размер на **35 000 000,00 лв.**

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

5.1. ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА ДП „НКЖИ“ ЗА УЧАСТИЕ В ПЛАНИРАНЕТО НА СРЕДСТВА ОТ ЕСИФ

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

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

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

- **Ефективно поддържане, модернизация и развитие на железопътната инфраструктура** – Развитието и модернизацията на железопътната инфраструктура следва да се основава на анализ на разходите и приходите за съответния обект и ползите за обществото от неговото изпълнение и експлоатация, при отчитане на съществуващата и очаквана интензивност на движението и на оценката на въздействието върху околната среда.

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

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

- **Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората.** Комплексното изпълнение на мерките по тази приоритетна дейност ще допринесе за устойчиво развитие на транспортния сектор в съответствие с политиките на ЕС. Основната цел, която трябва да бъде постигната в периода до 2020 г. е изграждане на устойчива транспортна система, отговаряща на икономическите, социалните и екологични потребности, която да е напълно интегрирана и конкурентоспособна.

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

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

- **Повишаване на административния капацитет на предприятието.** За периода 2017-2020 г. ДП „НКЖИ“ ще реализира обучителна програма за повишаване на административния капацитет чрез финансиране от ос 5 „Техническа помощ“ на ОПТТИ.

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

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

5.2. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

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

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

- Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граници.
- Модернизация на железопътната линия Драгоман – София.
- Модернизация на железопътната линия Видин – София.
- Модернизация на железопътната линия Русе – Димитровград.
- Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир – Гюешево.
- Модернизация на железопътната линия Радомир – Кулата.

Балансирано и взаимно обвързано развитие на отделните видове транспорт

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

Развитието на железопътната инфраструктура за интермодални превози с цел изграждане на нови терминали, товарни и логистични центрове ще повиши конкурентоспособността на железопътната инфраструктура. Създаването на ефективни логистични вериги изисква оптимална комбинация на видовете транспорт (комодалност) и обмяна на добри практики за подобряване на стандартизацията и оперативната съвместимост между различните видове транспорт. Завършен е проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район на планиране за България – Пловдив“ – като в ход е процедура за избор на оператор по терминала. Изготвен е идеен проект за изграждане на интермодален терминал в Северен Централен район на планиране в България – Русе.

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

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

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

Решаване на проблемите на околната среда

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

- Поощряване използването на железопътен транспорт чрез подобряване на железопътната инфраструктура и услуги.
- Разширяване на електрификацията на железниците чрез цялостна електрификация на железопътните линии по протежение на Трансевропейската транспортна мрежа.

- Поощряване използването на комбиниран транспорт чрез реконструкция и строителство на нови терминали за комбиниран транспорт.

- Модернизация на железопътната инфраструктура по направленията на Трансевропейската железопътна мрежа, като стремежът е постигане на скорости до 160 км/ч за пътническите влакове и до 120 км/ч за товарните влакове по направленията: София – Пловдив; Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граници; София – Драгоман.

- Обновяване на железопътната инфраструктура по направления: Пловдив – Бургас, Русе – Варна и Мездра – Горна Оряховица.

- Инвестиции за доставка на механизация и технологично оборудване за поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура в рамките на проектните технически и технологични параметри.

- Инвестиции за нови транспортни технологии, доставки на влакове, вагони и локомотиви.

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

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

- Намаляване времепътуването на железопътните превози с над 40%.
- Повишаване на комфорта, сигурността и безопасността на железопътните превози.
- Възможности за допълнително използване с около 25% от капацитета на инсталираните оптични кабели, GSM-R и др. високотехнологично оборудване в районите на направленията.

- Подобряване на екологичните условия в районите на направленията.
- Осигуряване на нови работни места в районите на приоритетните направления.
- Повишаване на цените на недвижимите имоти в районите на приоритетните направления.

При развитието на комбинирания транспорт очакваните ефекти са следните:

- Намаляване времепътуването на контейнерните превози с 30%, вкл. намаляване на престоите при граничните преходи.

- Повишаване на качеството, сигурността и безопасността на комбинираните превози.
- Възможности за развитие на бизнеса, свързан с интермодалните превози в районите на интермодалните терминали.

- Намаляване трафика на големи товарни автомобили в централните градски зони чрез промяна на съществуващите транспортни схеми.

- Намаляване на рисковете от транспортни инциденти.

- Осигуряване на нови работни места в районите на интермодалните терминали.

5.3 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

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

Изпълнението на заложените цели за обновяване и ново строителство на железопътната инфраструктура през 2017 г. и на инвестиционните инфраструктурни проекти ще бъде следното:

5.3.1. ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ“ 2007-2013 г.**5.3.1.1. ПРОЕКТИ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 1 „РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ПО ТРАНСЕВРОПЕЙСКИТЕ И ОСНОВНИТЕ НАЦИОНАЛНИ ТРАНСПОРТНИ ОСИ“****А) Проекти за изграждане (модернизация и рехабилитация) на железопътната инфраструктура по ОП „Транспорт“****➤ Проект: „Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа“**

Проектът е част от проекта „Модернизация на жп линията София-Пловдив“.

На 05.08.2011 г. между УО на ОПТ и ДП „НКЖИ“ е сключен Договор № ДОПТ-11/05.08.2011 г. за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ. Крайната дата за изпълнение на проекта според Договора за безвъзмездна финансова помощ е 30.09.2015 г.

Подписан е Анекс № ДОПТ-27/30.09.2015 г. за удължаване срока на договора за безвъзмездна финансова помощ с 4 месеца до 31.01.2016 г. и намаляване обхвата на дейностите. Извадени са дейностите за изграждане на четири пътни надлези и съответстващото отчуждение на земи. На 25.04.2016 г. е подписан Анекс № ДОПТ 1/25.04.2016 г. към ДОПТ-11/05.08.2011 г. на база окончателно искане за плащане по проекта, като са променени финансовите параметри и разпределението на разходите. *Общо разплатени средства по проекта към 31.12.2016 г. – 246 206 179,04 лв. без ДДС.*

- Общ физически напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **96,00%**.
- Общ финансов напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **99,06%**.

Към 31.12.2016 г. изпълнението на всички договори по проекта е завършено с изключение на :

✓ Договор № 4077/31.08.2012 г. с предмет „Проектиране и изграждане на системите за сигнализация в участъка Септември-Пловдив и телекомуникации София-Пловдив“, по който остава в началото на 2017 г. да бъде довършена МКЦ гара Стамболийски.

✓ Договор № 4163/15.11.2012 г. с предмет „Оценка на съответствието и строителен надзор за проект „Модернизация на железопътната отсечка Септември-Пловдив – част от Трансевропейската железопътна мрежа“, по който през 2017 г. ще тече периода за съобщаване на дефекти.

През 2017 г. предстои приключване на извънсъдебни спогодби.

➤ Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас“

Проектът е включен в списъка с проекти на ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. в Приоритетна ос 1 - Развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси.

На 07.02.2011 г. между УО и ДП „НКЖИ“ е подписан Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по ОПТ № ДОПТ-2. На 09.01.2012 г. е подписан Анекс № 1 с рег. № ДОПТ/09.01.2012 г. На 30.09.2015 г. е подписан Анекс № 2 с рег. № ДОПТ-28/30.09.2015 г. към ДБФП.

Общо разплатени средства към 31.12.2016 г. – 357 188 356,03 лв. без ДДС.

- Общ физически напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.
- Общ финансов напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.

Към 31.12.2016 г. изпълнението на всички договори по проекта е завършено с изключение на:

✓ Договор № 5162/07.10.2015 г. с предмет „Допълнителни работи и услуги към договор № 3617/08.02.2011 г. за оценка на съответствието и строителен надзор по проект

“Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци на железопътната линия Пловдив-Бургас“, по който през 2017 г. ще тече периода за съобщаване на дефекти.

✓ Договор № 4764/16.10.2014 г. с предмет „Оценка на съответствието и строителен надзор за проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив-Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на пет тягови подстанции по обособени позиции” в частта му касаеща тягови подстанции Стара Загора и Нова Загора, по който през 2017 г. ще тече периода за съобщаване на дефекти.

✓ Допълнителни споразумения извън ОПТ.

През 2017 г. ще бъдат изплатени задържаните суми по договорите.

➤ Проект: „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: Първомай-Свиленград”

Проектът е включен в списъка с проекти на ОП „Транспорт” 2007-2013 г. в Приоритетна ос 1 – Развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси.

На 06.03.2012 г. между УО и ДП „НКЖИ“ е подписан Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по ОПТ № ДОПТ-2 с крайна дата за изпълнение на проекта – 30.09.2014 г. На 23.09.2014 г. към договора за безвъзмездна финансова помощ по проекта е подписан Анекс № 1/23.09.2014 г. с дата на приключване на ДБФП не по-късно от 31.12.2015 г. На 06.08.2015 г. към договора е подписан Анекс № 2/06.08.2015 г. с дата на приключване на ДБФП не по-късно от 31.01.2016 г.

На 29.12.2015 г. между ДП „НКЖИ“ и МТИТС е подписан Анекс № 3/29.12.2015 г., съгласно който датата на приключване на договора за БФП е не по-късно от 31.01.2016 г., като в рамките на този срок от Бенефициента към УО на ОПТ трябва да бъде подадено искане за окончателно плащане. В срок до 31.12.2015 г. всички дейности в обхвата на проекта, съгласно одобрения формуляр за кандидатстване и Приложението, трябва да бъдат приключени и разплатени дължимите от Бенефициента суми по проекта.

Обхват на проекта:

Проектът има за цел завършване на общия проект за електрификация и модернизация на железопътната линия Пловдив-Свиленград, частично изпълнен по програма ИСПА, като реализацията му по ОП „Транспорт” включва следните компоненти:

- работи по съоръжения, железен път и електрификация (проектиране и строителство) за железопътния участък от Димитровград до Свиленград: км 231+560 до км 298+800;
- сигнализация, телекомуникации и системи SCADA за цялата железопътна линия от Пловдив до Свиленград и турска/гръцка граница (системи) – завършване на дейности по проектиране и строителство, които са започнали по програма ИСПА;
- техническа помощ за супервизия на работите за цялата железопътна линия от Пловдив до Свиленград и турска/гръцка граница – приключване на извършвани услуги по техническа помощ, започнали по програма ИСПА;
- дългосрочен договор за техническа помощ към ЗУИП на ДП „НКЖИ“ за цялостно управление на проекта – приключване на извършвани услуги по техническа помощ, започнали по програма ИСПА;
- проектиране и изпълнение на допълнителни работи, необходими за завършване на цялостния проект.

Общо разплатени средства по проекта към 31.12.2016 г. – 356 522 529,71 лв. без ДДС.

- Общ физически напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.
- Общ финансов напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.

Към 31.12.2016 г. изпълнението на всички договори по проекта е завършено с изключение на :

- ✓ Допълнителни споразумения извън ОПТ;

✓ Извънсъдебни споразумения.

Б) Проекти за техническа помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период 2014-2020 г. – Приоритетна ос 1

➤ **„Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-Пловдив: жп участъци София-Елин Пелин и Елин Пелин-Септември”**

За изпълнение на дейностите по подготовката на проекта е изготвен Формуляр за кандидатстване за финансиране на „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-Пловдив: жп участъци София-Елин Пелин и Елин Пелин-Септември”, съгласно който са необходими 58 981 408,20 лв., от които 49 151 173,50 лв. безвъзмездна финансова помощ по ОПТ и 9 830 234,70 лв. недопустими разходи – съфинансиране от страна на бенефициента ДП „НКЖИ“. Формулярът за кандидатстване за финансиране е одобрен от УО на ОПТ на 20.11.2012 г.

В рамките на Техническата помощ за подготовка са включени следните дейности:

- ✓ Изготвяне на ДОВОС за планирания участък Елин Пелин-Септември.
 - ✓ Извършване на необходимите измервания, проучвания и изготвяне на технически проекти за всички елементи на железопътната инфраструктура с изключение на системите за сигнализация и телекомуникации.
 - ✓ Разработване и съгласуване на документация за отчуждаване и промяна на предназначението на терени, земеделски земи и горски площи.
 - ✓ Оценка на съответствието на техническите проекти със съществените изисквания към строежите, съгласно ЗУТ.
 - ✓ Изпълнение на археологически проучвания (обход) по одобреното трасе за модернизиране на железопътната линия.
 - ✓ Оценка на съответствието на техническите проекти с изискванията за оперативна съвместимост.
 - ✓ Актуализация на анализа Разходи-ползи на база одобрени технически проекти и изготвяне на стратегия за изпълнение на модернизацията.
- Общо разплатени средства по проекта към 31.12.2016 г. – 30 175 463,31 лв. без ДДС.*
- Общ физически напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.
 - Общ финансов напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.
- Към 31.12.2016 г. изпълнението на всички договори по проекта е завършено.

5.3.1.2. ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ“ – ПРИОРИТЕТНА ОС 3 „ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНОСТТА ПРИ ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ“

➤ **Проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район на планиране за България – Пловдив“.**

Проектът включва изграждане на интермодален терминал на север от гара Тодор Каблешков, в землището на с. Златитрап, местност Камиша, община „Родопи”, обл. Пловдив.

Проектът е включен в списъка с проекти на Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г., приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари”. С Решение № 509/08.07.2011 г. на Министерския съвет „Интермодален терминал в Южен Централен район на планиране в България – Пловдив” е обявен за обект с национално значение.

Общо разплатени средства по проекта към 31.12.2016 г. – 11 941 517,71 лв. без ДДС.

- Общ физически напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.
- Общ финансов напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.

Към 31.12.2016 г. изпълнението на всички договори по проекта е завършено с изключение на Договор № 4654/23.05.2014 г. за „Оценка на съответствието на

инвестиционния проект със съществените изисквания към строежите и упражняване на строителен надзор за обект: „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район на планиране България – Пловдив”, за който през 2017 г. ще тече периода за съобщаване на дефекти.

➤ **Проект „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен Централен район на планиране в България – Русе”.**

Проектът за техническа помощ включва дейности за предпроектна подготовка, с цел навременно и ефективно изпълнение на проекта „Изграждане на интермодален терминал в Северен Централен район на планиране в България – Русе” (ИМТ Русе).

Проектът е включен в списъка с проекти на Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г., приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари”.

На 05.10.2012 г. между УО и ДП „НКЖИ“ е подписан Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по ОПТ № ДОПТ-16.

Общо разплатени средства по проекта към 31.12.2016 г. – 3 914 424,60 лв. без ДДС.

- Общ физически напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.
- Общ финансов напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.

Към 31.12.2016 г. изпълнението на всички договори по проекта е завършено.

➤ **Проект „Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата – „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София”, „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа”, „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик – II-ри етап”.**

В обхвата на проекта бяха включени следните обекти:

- Обект „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София”
- Обект „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II-ри етап”
- Обект „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа”

Общо разплатени средства по проекта към 31.12.2016 г. – 77 815 683,99 лв. без ДДС.

- Общ физически напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.
- Общ финансов напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.

Към 31.12.2016 г. изпълнението на всички договори по проекта е завършено.

5.3.1.3. ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ“ 2007-2013 г. – ПРИОРИТЕТНА ОС 5 „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ“

➤ **Проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Медковец”.**

Обхват на подготовката:

1. Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите.
2. Изготвяне на технически проекти за елементите на железопътната инфраструктура.
3. Промяна на предназначението на земята и подготовка за отчуждителни процедури.
4. Оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост.
5. Извършване на теренни археологически проучвания за издирване на археологически обекти.
6. Дейности по информация и публичност.

Общо разплатени средства по проекта към 31.12.2016 г. – 10 327 553,63 лв. без ДДС.

- Общ физически напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.
- Общ финансов напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.

Към 31.12.2016 г. изпълнението на всички договори по проекта е завършено.

➤ **Проект „Подготовка на проект „Рехабилитация на железопътния участък „Пловдив-Бургас – фаза 2“. Той включва следните компоненти:**

- „Развитие на жп възел Пловдив”.
- „Подготовка за строителство на участъци по железопътната линия Пловдив-Бургас“,

в т.ч.:

- изграждане на оптичен кабел по линията Пловдив-Бургас;
- премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив-Бургас;
- изграждане на системи за сигнализация по жп линия Пловдив-Бургас (ETCS ниво 1, версия 2.3.0d);
- обновяване на железопътен участък Пловдив-Оризово;
- модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово;
- модернизация на железопътен участък Ямбол-Зимница, при гара Завой;
- реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница;
- обновяване на контактната мрежа в междугарието Зимница-Церковски, вкл. гара Стралджа;
- обновяване на железопътната отсечка Стралджа-Церковски;
- ремонт на сгради и съоръжения в гаров комплекс Карнобат;
- изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград-Айтос;
- внедряване на гарови централизации в участъка Карнобат-Бургас.

- Изготвяне на предварителни проучвания за изграждане на жп връзка от жп гара Бургас до летище Бургас.

Общо разплатени средства по проекта към 31.12.2016 г. – 2 789 453,74 лв. без ДДС.

- Общ физически напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.
- Общ финансов напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **69%**.

Към 31.12.2016 г. изпълнението на всички договори по проекта е завършено.

➤ **„Инструмент за подготовка на железопътни проекти по трансевропейската транспортна мрежа”.**

Бюджетът на проекта, съгласно първоначално одобрения през 2012 г. формуляр за кандидатстване по приоритетна ос 1, беше на обща стойност 61 016 567,99 лв.

В съответствие с указанията на УО, одобреният ФК за предоставяне на БФП по Приоритетна ос 1 бе оттеглен и разработен нов за финансиране по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“. Индикативният бюджет по проекта бе актуализиран, а именно: 43 271 992,80 лв., от които 36 059 994,00 лв. безвъзмездна финансова помощ по ОПТ и 7 211 998,80 лв. – съфинансиране от страна на Бенефициента ДП „НКЖИ“. На 29.10.2013 г. новият ФК е одобрен от УО. На 12.11.2013 г. е сключен договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ ДОПТ-38/12.11.2013 г. на обща стойност 18 275 004,00 лв.

Тъй като част от дейностите от обхвата на проекта не могат да приключат в срока на допустимост на разходите, Договор № ДОПТ-38/12.11.2013 г. е изменен с Анекс № 1 ДОПТ-50/29.12.2015 г., в сила от 29.12.2015 г., съгласно който обхватът на проекта се редуцира, като общата стойност на допустимите разходи за проекта е намалена от 36 059 994,00 лв. на 15 229 170,00 лв.

Общо разплатени средства по проекта към 31.12.2016 г. – 12 843 553,46 лв. без ДДС.

- Общ физически напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **100%**.
- Общ финансов напредък на проекта към 31.12.2016 г. – **88%**.

Към 31.12.2016 г. изпълнението на всички договори по проекта е завършено с изключение на Договор № 4371/10.07.2013 г. за Координация на подготовката на технически проекти и оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите за проекта,

по който през 2017 г. ще бъдат изготвени комплексни доклади от извършена оценка на съответствието.

5.3.2. ПРОЕКТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 Г.

5.3.2.1 ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 1 „РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА“ ПО „ОСНОВНАТА“ ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНПОРТНА МРЕЖА“

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

Индикативна стойност на инвестиционния проект – 1 014 271 908,22 лв. без ДДС.

В процес на подготовка е формуляр за кандидатстване за финансиране на проекта, както и изготвяне на Анализ разходи-ползи.

Планирани дейности през 2017 г.:

- ✓ Подаване на формуляр за кандидатстване за финансиране на проекта.
- ✓ Провеждане на тръжни процедури и сключване на договори за строителство и надзор на жп участъци Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман-Септември.
- ✓ Стартиране на СМР.

➤ „Рехабилитация на железопътна линия Пловдив-Бургас – Фаза 2“

Индикативна стойност на проекта 675 092 693,07 лв. без ДДС.

По проекта е подготвен формуляр за кандидатстване за финансиране.

Подписан е договор за предварителни археологически проучвания с предмет: „Извършване на теренни проучвания за издирване на археологически обекти за проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас – Фаза 2 по позиция 5 – Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово; позиция 6 – Модернизация на железопътен участък Ямбол-Зимница, при гара Завой; позиция 7 – Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница, позиция 9 – Рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа-Церковски и позиция 11 – Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград-Айтос“.

Проведена е процедура за избор на изпълнител, подписан е Договор № 5414/30.05.2016 г. с предмет: „Изготвяне и съгласуване на идейни проекти и технически спецификации за внедряване на гарови централизации в жп участък Калояновец–Карнобат, диспечерска централизация в участъка Пловдив-Бургас и допълване на проектни разработки за оптичен кабел в участъка Пловдив-Бургас по проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас – Фаза 2“, който е в процес на изпълнение.

Подписан е договор за строителство участък Скуtare-Оризово и са избрани изпълнители за участък Стралджа-Церковски, както и за строителен надзор.

Планирани дейности през 2017 г.:

✓ Одобряване на формуляра за кандидатстване за финансиране изграждането на обектите, част от проект „Рехабилитация на железопътния участък Пловдив-Бургас – Фаза 2“ и подписване на договор за БФП за реализиране на проектите по ОПТТИ.

✓ Предстои подготвяне и провеждане на следните процедури за обществени поръчки за строителната фаза на проекта:

- изготвяне на технически проект за модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово;

- оценка на съответствието по ЗУТ на технически проект за модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово“;

- проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив-Бургас;

- оценка за оперативна съвместимост;
- реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и обновяване на контактната мрежа в гара Стралджа;
- теренни проучвания за издирване на археологически обекти по участъците, попадащи в проекта;
- изготвяне на технически проект за изграждане на надлези/подлези за железопътната линия Пловдив-Бургас на мястото на съществуващи прелези;
- оценка на съответствието по ЗУТ на технически проект за технически проект за изграждане на надлези/подлези за железопътната линия Пловдив-Бургас на мястото на съществуващи прелези;
- модернизация на железопътен участък Ямбол-Зимница, при гара Завой;
- изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград-Айтос.
- ✓ Провеждане на отчуждителни процедури по „Модернизация на железопътен участък Ямбол-Зимница, при гара Завой“ и „Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград-Айтос“.
- ✓ Изпълнение на подписаните договори.

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

Индикативна стойност на проекта – 19 998 000,00 лв. без ДДС.

Проектът е етап от проект „Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив – част от Трансевропейската железопътна мрежа”, финансиран по ОПТ.

Дейностите по изграждане на четири надлеза са извадени от формуляра за кандидатстване на проекта по ОПТ и са прехвърлени за финансиране по ОПТТИ.

В обхвата на проекта е включено:

- ✓ Изграждане на нов пътен надлез на км 107+423,59 в междугарието Септември-Пазарджик.
- ✓ Изграждане на нов пътен надлез на км 132+592,42 в междугарието Огняново-Стамболийски.
- ✓ Изграждане на нов пътен надлез на км 137+336,54 в района на гара Стамболийски.
- ✓ Изграждане на нов пътен надлез на км 146+269,20 в района на гара Тодор Каблешков.

Избрани са изпълнители на обществените поръчки с предмет „Изграждане на четири броя пътни надлези в железопътен участък Септември-Пловдив“ и „Строителен надзор на 4 броя пътни надлези в железопътен участък Септември-Пловдив“.

Подписан е Договор за предоставяне на безвъзмездна помощ № ДОПТТИ-14/19.08.2016 г. по проекта.

Планирани дейности през 2017 г.:

- ✓ Изграждане на нов пътен надлез на км 107+423,59 в междугарието Септември-Пазарджик – очаквано подписване на Акт образец № 15 – юни 2017 г.
- ✓ Изграждане на нов пътен надлез на км 132+592,42 в междугарието Огняново-Стамболийски – очаквано подписване на Акт образец № 15 – юни 2017 г.
- ✓ Изграждане на нов пътен надлез на км 137+336,54 в района на гара Стамболийски – очаквано подписване на Акт образец № 15 – юли 2017 г.
- ✓ Изграждане на нов пътен надлез на км 146+269,20 в района на гара Тодор Каблешков – очаквано подписване на Акт образец № 15 – юни 2017 г.

➤ **Проект: „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив-Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол”.**

Индикативна стойност на проекта – 17 782 623,00 лв. без ДДС.

Проектът е етап от проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас в България” – Фаза 1, финансиран по ОПТ.

Дейностите по обновяване на железопътната инфраструктура по участъци на железопътната линия Пловдив-Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол са извадени от формуляра за кандидатстване за Фаза 1 и прехвърлени за финансиране по ОПТТИ.

В процес на изпълнение са:

✓ Договор № 5110/13.08.2015 г. с предмет „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив-Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол”;

✓ Договор № 4764/16.10.2014 г. с предмет „Оценка на съответствието и строителен надзор за проекта „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци на железопътната линия Пловдив-Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на пет тягови подстанции по обособени позиции”, обособена позиция 1.

Планирани дейности през 2017 г.:

✓ провеждане на тестове и изпитания за ТПС Бургас, ТПС Карнобат и ТПС Ямбол;

✓ получаване на разрешение за ползване и въвеждане в експлоатация за ТПС Бургас, ТПС Карнобат и ТПС Ямбол.

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

Индикативна стойност на проекта – 26 096 447,40 лв. без ДДС.

Изготвен и подаден е формуляр за кандидатстване за финансиране на проекта.

Дейностите за частта от проекта в участъка София-Перник-Радомир първоначално бяха включени в обхвата на проект „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по Трансевропейската транспортна мрежа”, но предвид невъзможността да приключат в срока на допустимост на разходите по ОПТ, същите бяха извадени съгласно Анекс № 1 ДОПТ-50/29.12.2015 г.

В процес на изпълнение са:

✓ Договор № 4917/24.02.2015 г. с предмет „Изготвяне на ПУП и технически проект за модернизация на железопътен участък: „София-Перник-Радомир”, за проект „Модернизация на железопътна линия София-Перник-Радомир – част от Трансевропейската транспортна мрежа”;

✓ Договор № 5482/09.08.2016 г. за извършване на теренни археологически проучвания за проект „Модернизация на жп линия София-Перник-Радомир – част от Трансевропейската транспортна мрежа“.

Планирани дейности през 2017 г.:

✓ Одобряване на формуляра за кандидатстване и подписване на ДБФП.

✓ Обявяване на обществени поръчки с предмет:

- „Изготвяне на ПУП и ТП за модернизация на жп линия Радомир-Гюешево-граница с Република Македония“;

- „Изготвяне на ДОВОС за модернизация на жп линия Радомир-Гюешево-граница с Република Македония“.

- „Извършване на теренни археологически проучвания за модернизация на жп линия Радомир-Гюешево-граница с Република Македония“.

- „Информация и публичност за жп участък Радомир-Гюешево-граница с Република Македония“

✓ Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

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

Индикативна стойност на проекта – 1 972 312,73 лв. без ДДС.

Изготвен и подаден формуляр за кандидатстване за финансиране на проекта.

Дейностите по настоящия проект първоначално бяха включени в обхвата на проект „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по Трансевропейската транспортна мрежа”, но предвид невъзможността да приключат в срока на допустимост на разходите по ОПТ, същите бяха извадени съгласно Анекс № 1 ДОПТ-50/29.12.2015 г.

В процес на изпълнение е Договор № 4916/24.02.2015 г. с предмет „Изготвяне на ПУП и технически проект за модернизация на железопътен участък „гара Петърч – гара Драгоман” за проект „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман – част от Трансевропейската транспортна мрежа”.

Планирани дейности през 2017 г.:

- ✓ Одобряване на формуляра за кандидатстване и подписване на ДБФП.
- ✓ Обявяване на обществена поръчка с предмет:
 - „Информация и публичност за жп участък Драгоман-Граница с Република Сърбия“;
 - „Извършване на предварителни проучвания и изготвяне на идеен проект по части железен път и геодезия за модернизация на жп участък Драгоман-Граница с Република Сърбия“.
- ✓ Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

5.3.2.2. По ПРИОРИТЕТНА ОС 3 „ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛОСТТА ПРИ ПРЕВОЗА НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ И РАЗВИТИЕ НА УСТОЙЧИВ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ“

➤ **„Проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен Централен район на планиране в България – Русе“.**

Индикативна стойност на проекта 43 055 008,33 лв. без ДДС.

На 16.02.2016 г. ДП „НКЖИ“ подаде чрез ИСУН 2020 проектно предложение за финансиране по ОПТТИ 2014-2020 г. на проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“.

На 20.06.2016 г. ДП „НКЖИ“ изпрати в УО на ОПТТИ становище по възраженията относно целесъобразността за изграждане на ИМТ Русе. В него се изтъкват перспективите за осъществяването на проекта, посочват се неточните и спекулативни твърдения, на които се базират възраженията, както и се обяснява процесът за избор на местоположение на площадка на терминала с всички предимства и недостатъци на разглежданите варианти. С оглед препоръките от УО на ОПТТИ, ДП „НКЖИ“ се ангажира да проведе допълнителни проучвания за развитие на жп инфраструктурата по направление Север-Юг (гр. Русе – турска и гръцка граници). На база на резултатите от тях и след преценка на конкурентната среда ще се избере последваща стратегия за действие.

На 30.06.2016 г. УО на ОПТТИ информира, че прекратява оценката на Формуляра за кандидатстване и предприема оттеглянето му от ИСУН 2020. Препоръчва в съответствие с резултатите от изготвените допълнителни проучвания и анализи, да бъде подаден ревизиран Формуляр за кандидатстване.

Планирани дейности през 2017 г.:

- ✓ Изготвяне на допълнителни проучвания и анализи;
- ✓ Подаване и одобряване на формуляр за кандидатстване, както и подписване на ДБФП.

➤ **Проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“.**

Индикативна стойност на проекта – 3 764 489,00 лв. без ДДС

По проекта са изготвени и одобрени от експертен технически съвет (ЕТС) при ДП „НКЖИ“ технически проекти за трите гарови комплекса.

Планирани дейности през 2017 г.:

✓ Провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител за изготвяне на Анализ „Разходи-ползи“ и Формуляр за кандидатстване.

✓ Изготвяне и одобряване на Формуляр за кандидатстване.

✓ Подготовка на тръжни документи и провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител на работно проектиране и строителство.

✓ Подготовка на тръжни документи и провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител за изготвяне на оценка на съответствие и извършване на надзор по време на строителството.

➤ **Проект „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“.**

Индикативна стойност на проекта – 8 124 675,00 лв. без ДДС

За проекта е изготвен и одобрен от ЕТС технически проект и същият е в процес на съгласуване.

Планирани дейности през 2017 г.:

✓ Провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител за изготвяне на Формуляр за кандидатстване.

✓ Изготвяне и одобряване на Формуляр за кандидатстване.

✓ Подготовка на тръжни документи и провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител на работно проектиране и строителство.

✓ Подготовка на тръжни документи и провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител за изготвяне на оценка на съответствие и извършване на надзор по време на строителството.

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

Индикативна стойност на проекта – 14 804 550,00 лв. без ДДС.

Изпълнение на проекта за периода 01.01.2016 г. до 30.09.2016 г.:

Подготвена и проведена е обществена поръчка за изготвяне на предпроектни проучвания, конструктивно обследване и изготвяне на технически задания за реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора.

Планирани дейности през 2017 г.:

✓ Подготовка на тръжни документи и провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител за изготвяне на Анализ „Разходи-ползи“ и Формуляр за кандидатстване.

✓ Изготвяне и одобряване на Формуляр за кандидатстване.

✓ Подготовка на тръжни документи за провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител на инженеринг – проектиране и строителство.

✓ Подготовка на тръжни документи за провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител за изготвяне на оценка на съответствие и извършване на надзор по време на строителството.

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

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

Индикативна стойност на проекта 15 000 000,00 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2017 г.:

- ✓ Подаване на формуляр за кандидатстване по ОПТТИ.
- ✓ Подготовка на документации за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители.
- ✓ Сключване на договори с избрани изпълнители.

➤ **Проект „Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете“.**

Индикативна стойност на проекта 18 000 000,00 лв. без ДДС.

Изготвена е Техническа спецификация за „Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете“.

Изготвен е Анализ „Разходи-ползи“ за „Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете“:

Планирани дейности през 2017 г.:

- ✓ Подаване на формуляр за кандидатстване по ОПТТИ.
- ✓ Подготовка на документации за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители.
- ✓ Сключване на договори с избраните изпълнители.

➤ **Проект „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие Национална компания „Железопътна инфраструктура“.**

Индикативна стойност на проекта 6 000 000,00 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2017 г.:

- ✓ Подаване на формуляр за кандидатстване по ОПТТИ.
- ✓ Подготовка на документации за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители.
- ✓ Сключване на договори с избраните изпълнители.

➤ **Проект „Изграждане на ETCS в участъка София-Септември“.**

Индикативна стойност на проекта 56 000 000,00 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2017 г.:

- ✓ Подаване на формуляр за кандидатстване по ОПТТИ.
- ✓ Подготовка на документации за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители.
- ✓ Сключване на договори с избрани изпълнители.

5.3.2.4. По ПРИОРИТЕТНА ОС 5 „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ“

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

Стойност на проекта съгласно подписан ДБФП – 8 126 285,75 лв. без ДДС.

Подписан договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ № ДОПТТИ-7/03.06.2016 г.

✓ В процес на подготовка са тръжни документации за провеждане на обществени поръчки с предмет, както следва:

- специализирани обучения за ДП „НКЖИ“ при управление и изпълнение на дейности по проекти, съфинансирани от ЕСИФ;

- осигуряване на информация и публичност.

✓ Обявени са обществени поръчки с предмет:

- Доставка и монтаж на офис мебелировка и офис електроуреди по обособени позиции;

- Доставка на ново компютърно и периферно оборудване, комуникационно и друго електронно оборудване;

- Извършване на строително-монтажни дейности, необходими за обновяването и реорганизацията на 5-и етаж от административна сграда находяща се на бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 110;

- Доставка на канцеларски материали и консумативи, по обособени позиции.

Планирани дейности през 2017 г.:

✓ Изплащане на месечните възнаграждения на служителите от дирекция СРИП.

✓ Избор на изпълнители и сключване на договори с предмет:

- извършване на строително-монтажни дейности, необходими за обновяването и реорганизацията на 5-и етаж от административна сграда находяща се на бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 110;

- доставка на канцеларски материали и консумативи, по обособени позиции;

- специализирани обучения за ДП „НКЖИ“ при управление и изпълнение на дейности по проекти, съфинансирани от ЕСИФ;

- доставка на ново компютърно и периферно оборудване, комуникационно и друго електронно оборудване;

- осигуряване на информация и публичност.

✓ Управление, контрол и администриране на сключените договори по проекта.

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

Индикативна стойност на проекта 260 000,00 лв. без ДДС.

На 27.09.2016 г. в ИСУН е подаден формуляр за кандидатстване с наименование „Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП „НКЖИ“ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ“ с вх. рег. номер BG16M10P001-5.001-0014.

Подписан е ДБФП с рег. № ДОПТТИ-17/05.12.2016 г.

Планирани дейности през 2017 г.:

✓ Организиране и провеждане на обществени поръчки за доставка на автомобилите и други съпътстващи дейности по техническото обслужване на МПС.

✓ Сключване на договори с избраните изпълнители след провеждане на тръжни процедури по ЗОП.

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

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

Индикативна стойност на проекта 1 500 000,00 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2017 г.:

✓ Подаване на формуляр за кандидатстване по ОПТТИ.

- ✓ Подготовка на документации за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители.
- ✓ Сключване на договори с избраните изпълнители.

➤ **Проект „Анализ и актуализиране на „Стратегия за интегриране на българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт”.**

Индикативна стойност на проекта – 1 050 000,00 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2017 г.:

- ✓ изготвяне на документация за възлагане на договор за извършване на предпроектни проучвания и анализ на възможностите за изграждане на терминали в района на Драгоман и Свиленград.

➤ **Проект „Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП „НКЖИ“ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ“**

Индикативна стойност на проекта 1 188602,25 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2017 г.:

- ✓ Одобряване на подадения формуляр за кандидатстване по ОПТТИ.
- ✓ Сключване на споразумение с ЕИБ.
- ✓ Избор на изпълнител от страна на ЕИБ и сключване на договор за изпълнение на консултантската услуга.

5.3.3. ПРОЕКТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА (МСЕ)

Проектите, одобрени за финансиране по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) от първата покана за кандидатстване – 2014 г. са, както следва:

➤ **Проект „Модернизация на железопътен участък София-Елин Пелин”.**

Стойност на проекта – 132 966 320,00 лв. без ДДС.

- ✓ Сключени са договори с предмет:
 - „Оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите съгласно ЗУТ, изготвяне на комплексен доклад и строителен надзор по време на строителството на проект: „Проектиране и строителство за модернизация на железопътната линия София-Пловдив: железопътен участък София-Елин Пелин”;
 - „Проектиране и строителство за модернизация на железопътен участък София-Елин Пелин”, част от проект „Модернизация на железопътна линия София-Пловдив: железопътни участъци София-Елин Пелин и Елин Пелин-Септември”.
 - „Извършване на дейности по изпълнение на мерки за визуализация и публичност по обособени позиции: обособена позиция 1: „Модернизация на железопътен участък София-Елин Пелин“.
- ✓ На 20.09.2016 г. в Официалния вестник на Европейския съюз под № 2016S181-325102 е публикувано предварително обявление за провеждане на процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет:
 - „Оценка на съответствието с изисквания за оперативна съвместимост, оценка на приложимите национални технически правила и национални правила за безопасност и независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риск на проект „Модернизация на железопътен участък София-Елин Пелин“ по обособени позиции: Позиция 1 – „Оценка на съответствието с изисквания за оперативна съвместимост“, Позиция 2 – „Оценка на приложимите национални технически правила и национални правила за безопасност“ и Позиция 3 – „Независима оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риск“.

- „Археологическо наблюдение и ограничени спасителни археологически проучвания и дейности/надзор по време на строителните дейности в железопътен участък София-Елин Пелин“.

Планирани дейности за 2017 г.:

✓ Проектиране и подготовка за издаване на Разрешение за строеж, мобилизация на екипа за изпълнение на строителството.

➤ **Проект „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София-Волюяк“.**

Стойност на проекта – 203 819 092,00 лв. без ДДС – общо допустими разходи по МСЕ – 148 787 936,00 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2017 г.:

✓ Обявяване на обществени поръчки за избор на изпълнители за строителен надзор и за проектиране и строителство на железен път и контактна мрежа.

✓ Изготвяне на ПУП за железопътния участък София-Волюяк, на основа идеен проект.

✓ Обявяване на останалите процедури за възлагане на обществени поръчки за избор на изпълнители, включени в обхвата на проекта.

✓ Получаване на разрешение за строеж за Централна гара София.

✓ Процедуриране и одобрение на ПУП за железопътен участък София-Волюяк.

✓ Изготвяне на технически проект за железопътен участък на София-Волюяк.

✓ Извършване на отчуждителни процедури и получаване на разрешение за строеж за железопътен участък на София-Волюяк.

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

Стойност на одобрения проект – 609 868,00 лв. без ДДС.

Подписан е договор с предмет „Логистика за дейности по изпълнението на проект „По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания“.

Планирани дейности през 2017 г.:

✓ В периода март-юни 2017 г., по дейност 1 е предвидено провеждане на работно посещение в УЖИ на Италия за обмяна на опит и добри практики.

✓ В периода септември-ноември 2017 г., по дейност 1 е предвидено провеждане на работно посещение в УЖИ на Унгария за обмяна на опит и добри практики.

✓ По дейност 2 се планира работно посещение в ДП „НКЖИ“ на експерти от УЖИ на Унгария за обмяна на опит.

✓ В рамките на дейност 3 се планират участия на експерти от ДП „НКЖИ“ в специализирани семинари/форуми/информационни дни/работни срещи и други публични събития и обучения относно аспекти, свързани с инфраструктурата по TEN-T мрежата или МСЕ.

Проектите, които ДП „НКЖИ“ предложи за финансиране по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) по втората покана за кандидатстване 2015 г. са, както следва:

➤ **Проект „Внедряване на ERTMS по железопътната линия София-Перник-Радомир-Кулата“.**

Индикативна стойност – 121 367 427,00 лв. без ДДС.

✓ На 16.02.2016 г. е подаден формуляр за кандидатстване за финансиране на проекта по МСЕ. Общата стойност на проектното предложение е 62 054 180,00 евро без ДДС.

✓ С решение на INEA от 08.07.2016 г. проектното предложение не е одобрено за финансиране поради липса на достатъчна зрялост.

➤ **Проект „Модернизация на жп линията Драгоман-София” в участъка Волюяк-Драгоман“**

Индикативна стойност на проекта: 323 294 766,00 лв., без ДДС.

- ✓ Изготвен и подаден формуляр за кандидатстване за финансиране на проекта по МСЕ.
- ✓ С решение на INEA от 08.07.2016 г. проектното предложение не е одобрено за финансиране.

➤ **Проект „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив в участъка Костенец-Септември”**

Индикативна стойност на проекта – 361 151 101,00 лв. без ДДС.

- ✓ Изготвен и подаден формуляр за кандидатстване за финансиране на проекта по МСЕ.
- ✓ С решение на INEA от 08.07.2016 г. проектното предложение е одобрено за финансиране по МСЕ.
- ✓ Подписано е Споразумение за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ между Изпълнителната агенция по иновации и мрежи и ДП „НКЖИ“.

Планирани дейности през 2017 г.:

- ✓ Провеждане на тръжни процедури и сключване на договори за строителство и надзор
- ✓ Стартиране на СМР.

Проектът, който ДП НКЖИ предложи за финансиране по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) по третата покана за кандидатстване 2016 г. е:

➤ **Проект „Развитие на железопътен възел Пловдив”**

- ✓ Индикативна стойност на проекта: 224 870 977,00 лв., без ДДС.
- ✓ През отчетния период са изпълнявани дейности свързани с изготвянето на формуляр за кандидатстване за финансиране на проекта по МСЕ и съпътстващите го приложения

Средносрочни и дългосрочни проекти на ДП „НКЖИ“, които ще се изпълняват през 2017 г.

Наименование на проекта	Етап за 2017 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет на проекта с ДДС и източници на финансиране
1	2	3	4
Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив-част от Трансевропейската железопътна мрежа	Завършване на проекта	2017	311 666 232,78 лв. КФ, национално съфинансиране по ОПТ, съфинансиране бенефициент
Прогноза за финансиране през 2017 г. (с ДДС)	18 552 491,11 лв.		
Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай-Свиленград	Завършване на проекта	2017	391 800 000,00 лв. КФ, национално съфинансиране по ОПТ, съфинансиране бенефициент

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2017 г.

Наименование на проекта	Етап за 2017 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет на проекта с ДДС и източници на финансиране
1	2	3	4
Прогноза за финансиране през 2017 г. (с ДДС)	2 030 522,23 лв.		
Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас	Завършване на проекта	2017	461 352 978,21 лв. КФ, национ.съфинанс. по ОПТ, съфин.бенефициент
Прогноза за финансиране през 2017 г. (с ДДС)	25 667 290,01 лв.		
Изграждане на Интермодален терминал в Южен централен район на планиране за България - Пловдив	Завършване на проекта	2017	12 380 411,28 лв. ЕФРР, национ.съфинансирание по ОПТ, съфинан. бенефициент и капиталов трансфер
Прогноза за финансиране през 2017 г. (с ДДС)	142 440,00 лв.		
„Инструмент за подготовка на железопътни проекти по Трансевропейската транспортна мрежа”	Приключване на подготовката и завършване на проекта	2017	560 100,00 лв. КФ, национ.съфинанс. по ОПТ съфинансирание бенефициент
Прогноза за финансиране през 2017 г. (с ДДС)	2 100 888,00 лв.		
„Рехабилитация на железопътния участък Пловдив-Бургас – Фаза 2“	Приключване на подготовката и завършване на проекта	2017	114 721,81лв. КФ, национ.съфинанс. по ОПТ съфинансирание бенефициент
Прогноза за финансиране през 2017 г. (с ДДС)	752 058,00 лв.		
<i>ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020</i>			
Модернизация на железопътната линия София-Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец	Подготовка и провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители	2022	1 151 083 699,20 лв. КФ и национ.съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	118 931 529,00 лв.		
Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас – Фаза 2	Подписване на договори за строителство и надзор Подготовка и провеждане на обществени поръчки за изпълнение на дейностите по проекта	2021	810 111 231,68 лв. КФ и национ.съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	50 415 583,00 лв.		

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2017 г.

Наименование на проекта	Етап за 2017 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет на проекта с ДДС и източници на финансиране
1	2	3	4
Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив-Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	Строителство и въвеждане в експлоатация	2017	21 339 148,00 лв. КФ и национ.съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	6 701 337,00лв.		
Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив: част от Трансевропейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези	Строителство	2017	23 997 600,00 лв. КФ и национ.съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	17 998 200,00 лв.		
Техническа помощ за модернизация на железопътна линия София-Перник-Радомир-Гюешево – граница с Република Македония	Приключване на подготовката за у-к София-Перник-Радомир. Провеждане на ОП и сключване на договори за подготовка на останалите у-ци.	2020	31 311 537,68 лв. КФ и национ. съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	10 032 680,70лв.		
Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман – железопътен участък Петърч-Драгоман – граница с Република Сърбия	Приключване на подготовката за у-к Петърч-Драгоман. Провеждане на ОП и сключване на договори за подготовка на у-к Драгоман – граница с Република Сърбия.	2018	2 366 775,28 лв. КФ и национ. съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	1 956 912,73 лв.		
Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене	Кандидатстване за финансиране по ОПТТИ и провеждане на тържни процедури за избор на изпълнители	2020	7 200 000,00 лв. ЕФРР и национ. съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	500 000,00 лв.		

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2017 г.

Наименование на проекта	Етап за 2017 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет на проекта с ДДС и източници на финансиране
1	2	3	4
Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	Кандидатстване за финансиране по ОПТТИ и провеждане на тръжни процедури за избор на изпълнители	2020	6 000 000,00 лв. ЕФРР и национ. съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	1 000 000,00 лв.		
Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	Кандидатстване за финансиране по ОПТТИ и провеждане на тръжни процедури за избор на изпълнители	2020	18 000 000,00 лв. ЕФРР и национ. съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	1 800 000,00 лв.		
Предварителни проучвания за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	Кандидатстване за финансиране по ОПТТИ и провеждане на тръжни процедури за избор на изпълнители	2019	3 000 000,00 лв. ЕФРР и национ. съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	250 000,00 лв.		
Изграждане на ETCS в участъка София-Септември	Кандидатстване за финансиране по ОПТТИ	2020	67 200 000,00 лв. ЕФРР, национ. съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	2 593 400,00 лв.		
Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете	Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори	2019	21 600 000,00 лв. ЕФРР и национ. съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	5 375 600,00 лв.		
Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП „НКЖИ“	Провеждане на обществени поръчки, избор на изпълнители и сключване на договори	2021	21 840 000,00 лв. ЕФРР и национ. съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	780 000,00 лв.		

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2017 г.

Наименование на проекта	Етап за 2017 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет на проекта с ДДС и източници на финансиране
1	2	3	4
Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП „НКЖИ“ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	Доставка и комплексно обслужване на МПС	2017	312 000,00 лв. ЕФРР, национ. съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	204 717,00 лв.		
Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП „НКЖИ“, като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 г. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, финансирани със средства на ЕСИФ	Избор на изпълнители за доставка на канцеларски материали и компютри. Ремонт на работни помещения и обзавеждане. Провеждане на обучения.	2018/2019	8 772 738,82 лв. ЕФРР, национ. съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	1 000 000,00 лв.		
Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП „НКЖИ“ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	Сключване на споразумение с ЕИБ и изпълнение на проекта		1 426 322,70 лв. ЕФРР, национ. съфинанс. по ОПТТИ
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	800 000,00 лв.		
Механизъм за свързване на Европа 2014-2020			
Модернизация на железопътен участък София-Елин Пелин	Проектиране и строителство	2020	159 559 584,00 лв. МСЕ и национално съфинансирание
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	15 000 000,00 лв.		
По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	Обмяна на опит с УИ	2020	731 842,64 лв. МСЕ и национално съфинансирание
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	111 700,00 лв.		

Наименование на проекта	Етап за 2017 г.	Планиран срок за завършване	Бюджет на проекта с ДДС и източници на финансиране
1	2	3	4
Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София-Волюяк	Провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители, сключване на договори, отчуждителни процедури, издаване на Разрешения за строеж	2020	244 582 910,40 лв. МСЕ, национално съфинансиране, съфинан. бенефициент
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	30 237 759,12 лв.		
Модернизация на железопътната линия София-Пловдив в участък Костенец-Септември	Провеждане на тръжни процедури и сключване на договори за строителство и надзор Стартиране на СМР	2020	418 369 935,60 лв. МСЕ, национално съфинансиране, съфинан. бенефициент
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	41 836 993,52 лв.		
Развитие на жп възел Пловдив	Провеждане на тръжни процедури и сключване на договори за строителство и надзор Стартиране на СМР	2020	158 609 715,60 лв. КФ, национално съфинансиране, съфинан. бенефициент
Прогноза за финансиране през 2017 г. (без ДДС)	1 300 000,00 лв.		

Планирано финансиране през периода 2016-2017 г.

С Постановление № 271 от 6 октомври 2015 г. за одобряване на допълнителни плащания от централния бюджет по бюджета на министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за 2015 г. за приключването на инвестиционни проекти на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. Министерският съвет одобри допълнителни плащания по бюджета на МТИТС за 2015 г. в частта за финансиране на бюджетното салдо за сметка на централния бюджет в размер до 110 000 000 лв.

Средствата са предоставени като временна безлихвена финансова помощ на ДП „НКЖИ“ в качеството ѝ на бенефициент по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. за необходимите разплащания за приключване на следните железопътните проекти:

1. „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: участък Първомай-Свиленград”.

2. „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив-Бургас”.

3. „Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив – част от Трансевропейската железопътната мрежа”.

4. „Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата – „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София”, „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа”, „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик – II етап”.

5. „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив“.

Предоставените средства се възстановяват от ДП „НКЖИ“ по бюджета на МТИТС считано от 2016 г. по 35 000 000 лв. годишно, със срок на погасяване до 30 юни на съответната година, до пълното погасяване на предоставената временна финансова помощ.

С ПМС № 62/25.03.2016 г. (обн. ДВ, бр. 26 от 01.04.2016 г.) са одобрени допълнителни плащания от Централния бюджет по бюджета на МТИТС за 2016 г. за приключване на инвестиционни проекти на ДП „НКЖИ“ по Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. в размер на 208 000 000 лв. Средствата се предоставят като временна безлихвена финансова помощ и се възстановяват от ДП „НКЖИ“ по бюджета на МТИТС считано от 2019 г. по 35 000 000 лв. годишно – със срок на погасяване до 30 юни на съответната година, до пълното погасяване на предоставената временна финансова помощ.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1: Очаквана влакова работа и приходи от инфраструктурни такси на ДП „НКЖИ“ за 2016/2017 г.;

Приложение № 2: Проект 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости” – 2017 г.;

Приложение № 2а: Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2017 г. по КТ и ИТ;

Приложение № 3: Доставка на механизация;

Приложение № 4: Проект 4 „Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства” – 2017 г.;

Приложение № 5: Ремонт и внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на ДП „НКЖИ“ за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2017 г. - собствени средства на поделение "Електроразпределение";

Приложение № 6: Проект 7 „Удвояване и електрификация на жп линия „Карнобат – Синдел” – 2017 г.;

Приложение № 7: Проект 8 „Увеличаване на пропускателната способност, чрез подобряване параметрите на железния път и увеличаване на проектните скорости на жп линията София-Карлово-Зимница” – 2017 г.;

Приложение № 8: Проект 11 „Възстановяване на проектни параметри по железопътната линия Русе - Варна” – 2017 г.;

Приложение № 9: Проект 20 „Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания” – 2017 г.;

Приложение № 10: Проект „Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативни програми“ за 2017 г.;

Приложение № 11: Разчет – отчет за приходи и разходи на ДП „НКЖИ“ – Отчет за 2015 г., бизнес план за 2016 г., очакван отчет за 2016 г. и бизнес план за 2017 г.;

Приложение № 12: Баланс на ДП „НКЖИ“ – Отчет към 31.12.2015 г., бизнес план към 31.12.2016 г., очакван отчет към 31.12.2016 г. и бизнес план към 31.12.2017 г.;

Приложение № 13: Отчет за 2015 г., очакван отчет за 2016 г. и разчет по бизнес план за 2017 г. на показателя „Изискуеми задължения към доставчици и персонал”;

Приложение № 14: Отчет за 2015 г., очакван отчет за 2016 г. и разчет по бизнес план за 2017 г. на показателя „Оперативни разходи на 1 зает”;

Приложение № 15: Отчет за 2015 г., очакван отчет за 2016 г. и разчет по бизнес план за 2017 г. на показателя „Брой персонал на 1 км железен път”;

Приложение № 16: Прогноза за 2017 г. за необходимите средства в BGN за проектите, финансирани по: ОП "Транспорт", ОП "Транспорт и транспортна инфраструктура" и Механизма за свързване на Европа (МСЕ);

Приложение № 17: Поименен списък и разчет за финансиране на капиталовите разходи за финансова година 2017;

Приложение № 18: Обобщена таблица за дейността на ДП „НКЖИ“ за 2017 г. (в млн. лева) – Показано е в табличен вид обобщено дейността на ДП „НКЖИ“, според която планираните разходи и дейности на компанията обхващат едновременно европейските и национални източници на финансиране.

Очаквана влакова работа и приходи от инфраструктурни такси на НК „Железопътна инфраструктура“ за 2016-2017 г.

ОЧАКВАН ОТЧЕТ 2016 г.												
ПРЕВОЗВАЧИ	ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ			ИЗОЛИРАНИ ЛОКОМОТИВИ			ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ			ОБЩО ПРЕВОЗИ		
	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева
БДЖ ПП ЕООД	21 654 135	4 737 308 973	28 975 824	139 661	12 814 162	150 528				21 793 796	4 750 123 135	29 126 352
БДЖ ТП ЕООД				360 562	38 621 356	449 914	3 648 952	3 604 917 409	12 460 194	4 009 514	3 643 538 765	12 910 108
БЖК АД				111 474	12 746 319	125 908	1 268 072	1 642 021 605	5 113 996	1 379 546	1 654 767 924	5 239 904
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД				22 565	2 245 080	24 582	586 018	629 796 782	2 125 509	608 583	632 041 862	2 150 091
ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ ЕООД				82 390	10 315 602	93 750	700 929	988 609 227	3 111 848	783 319	998 924 829	3 205 598
РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР БЪЛГАРИЯ ЕАД				28 475	3 053 111	30 701	228 099	257 490 260	831 122	256 574	260 543 371	861 823
ТБД ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД				23 997	2 785 064	26 921	221 770	245 059 901	797 162	245 767	247 844 965	824 083
ДП ТСВ				14 428	1 069 516	14 629	41 225	15 447 643	72 288	55 653	16 517 159	86 917
ПОРТ РЕЙЛ ООД				25 502	1 723 368	31 968	26 098	8 160 826	47 253	51 600	9 884 194	79 221
ПИМК РЕЙЛ ЕАД				1 252	106 253	1 254	5 243	2 183 288	9 242	6 495	2 289 541	10 496
ЕКСПРЕС СЕРВИЗ ООД				1 031	70 110	666	693	98 861	1 118	1 724	168 971	1 784
КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ АД				6	354	6	18	3 354	22	24	3 708	28
ГАЗТРЕЙД АД				51	3 497	49	1 612	908 917	3 546	1 663	912 414	3 595
ОБЩО	21 654 135	4 737 308 973	28 975 824	811 394	85 553 792	950 876	6 728 729	7 394 698 073	24 573 300	29 194 258	12 217 560 838	54 500 000

ПРОГНОЗА 2017 г.												
ПРЕВОЗВАЧИ	ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ			ИЗОЛИРАНИ ЛОКОМОТИВИ			ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ			ОБЩО ПРЕВОЗИ		
	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева
БДЖ ПП ЕООД	21 775 100	4 899 397 400	29 503 703	128 722	11 842 548	141 520				21 903 822	4 911 239 948	29 645 223
БДЖ ТП ЕООД				319 968	34 556 703	404 369	3 599 830	3 527 833 645	12 014 745	3 919 798	3 562 390 348	12 419 114
БЖК АД				114 012	13 111 393	129 078	1 290 844	1 678 097 200	5 306 700	1 404 856	1 691 208 593	5 435 778
БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО ЕООД				22 066	2 206 686	24 755	604 288	646 588 160	2 178 736	626 354	648 794 846	2 203 491
ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ ЕООД				82 200	9 863 936	89 612	707 271	990 179 680	3 018 806	789 471	1 000 043 616	3 108 418
РЕЙЛ КАРГО КЕРИЪР БЪЛГАРИЯ ЕАД				27 624	2 951 444	30 234	237 287	265 762 000	854 503	264 911	268 713 444	884 737
ТБД ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ЕАД				23 906	2 773 069	25 821	225 810	248 391 220	803 892	249 716	251 164 289	829 713
ДП ТСВ				18 250	1 368 750	17 842	51 100	17 885 000	86 953	69 350	19 253 750	104 795
ПОРТ РЕЙЛ ООД				25 745	1 724 893	24 656	28 475	8 827 095	44 075	54 220	10 551 988	68 731
ОБЩО	21 775 100	4 899 397 400	29 503 703	762 493	80 399 422	887 887	6 744 905	7 383 564 000	24 308 410	29 282 498	12 363 360 822	54 700 000

ПРОЕКТ 3: "Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости" - 2017 г.

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА - Вид разход	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
ПРОЕКТ 3: "Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости" - 2017 г.					
1	2	Враца	Възстановяване на проектната скорост в междугарието Курило - Реброво , път № 2 от км 13+294 до км 23+632 с дължина 10 338 м, с прилежащи гари: гара Курило - т.п. 2 с дължина 980 м и прилежащи стрелки № 8, 10, 14, 9 и 3, между стрелки № 10 и № 14 с дължина 46 м, както и между стрелки № 3 и № 9 с дължина 22 м и гара Реброво - т.п. 2 с дължина 891 м и прилежащи стрелки № 1 и 2	12 277 м 7 бр. стрелки Преходен 2015, 2016 и 2017 години	440 500
2	2	Враца	Възстановяване на проектната скорост в междугарието Реброво - Своге , път № 2 от км 24+589 до км 32+573 с дължина 7 984 м, с прилежаща гара Своге: текущ път № 2 (втори ПОК) с дължина 764 м и прилежащи стрелки № 1 и № 14, железен път между стрелки № 4 и № 12 с дължина 10 м и между стрелки № 12 и № 14 с дължина 6 м, текущ път № 1 (трети ПОК) с дължина 760 м и прилежащи стрелки № 3 и № 18, железен път между стрелки № 6 и № 16 с дължина 10 м и между стрелки № 16 и № 18 с дължина 6 м	9540 м и 4 бр. жп стрелки; Преходен 2017-2018 г.	2 259 651
3	2	Враца	Доставка на 15 828 броя стоманобетонни траверси СТ-6 за релси тип 60Е1, оборудвани със скрепителна система SKL-14 за извършване на ремонт в междугарие Реброво - Своге текущ път № 2 и 2-ри и 3-ти коловози в гара Своге	15 828 броя	1 699 000
4	4	Пловдив	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Змейово – Стара Загора от км 239+400 до км 252+325 с обща дължина 12 925 м и стрелка № 1 в гара Стара Загора по 4-та жп линия	12925 м 1 бр. жп стрелка	13 846 000
5	4	Пловдив	Доставка на 22 382 броя стоманобетонни траверси СТ-6 за релси тип 60Е1, оборудвани със скрепителна система SKL-14 за извършване на ремонт в междугарие Змейово - Стара Загора	22 382 броя	2 139 700
ОБЩО					20 384 851
Инфраструктурни такси					22 921 791
Подновяване					
1	5	София	Механизирано подновяване на железния път с материали тип 49 втора употреба (на Възложителя) на 2-ри и 3-ти коловози в гара Владая с дължина 1388 м. и отводнителни мероприятия	1 388 м	1 013 000
2	5	София	Механизирано подновяване на железния път от км. 41+165 до км. 47+379 в междугарието Батановци – Радомир текущ път № 1 с дължина 6214 м, 2-ри и 3-ти коловози в гара Батановци с дължини 649 и 572 м, железен път между стрелки №№ 3 и 5 А с дължина 462 м и между №№ 3А и 5А с дължина 10,70 м с обща дължина 7909,70 м, и среден ремонт на стрелки с №№ 3 А и 5 А в гара Батановци по 5-та жп линия	7909,70 м Преходен 2016/2017 год.	4 596 022
3	5	София	Механизирано подновяване на железния път от км. 79+129 до км. 79+655,7 в междугарието Делян - Дяково с дължина 526,7 м, 2-и коловоз в гара Дяково с дължини 605,62 м и подновяване на стрелки с №№ 1, 3 и 2 в гара Дяково по 5-та жп линия	1 116,92 м	2 472 000
4	5	София	Аварийно-възстановителни работи, след дерайлиране в четната гърловина на гара Дупница	420 м ж.път и 2 жп стрелки Преходен за 2016/2017 години	174 953

№ по ред	Жп линия	ЖП СЕКЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА - Вид разход	Натурален измерител (м/бр.)	Стойност (в лева)
5	9	Горна Оряховица	Механизирано подновяване на железния път от км.47+846 до км.55+877 с дължина 8031 м в междугарието Сеново - Просторно , от км.55+943 до км.56+802 с дължина 860 м по 2-ри коловоз (текущ път) в гара Просторно, от км.56+835 до км.56+841 с дължина 6 м (между стрелки №№ 1 и 3), с обща дължина на железния път 8 897 м и смяна на 4 бр. стрелки с R=300 м с №№ 2, 4, 3 и 1 в гара Просторно	8 897 м ж.път 4 бр. жп стрелки Преходен за 2016/2017 години	7 848 361
		Всички	ОБЩО:		16 104 336
Обекти, изпълнявани по стопанки начин					
			Механизиран среден ремонт с тежката пътна механизация на ДП "НКЖИ":		
1	3	София	Столник - Саранци - пресято 1500 м остава 9178 м;	9 178 м	
2	2	София	София север - Илиянци път №1 и №2 - 3564 м;	3 564 м	
3	2	София	София север - София път №1 от км 0+770 до км 1+329 - 559 м;	559 м	
4	2	София	София север - София път №2 от км 0+770 до км 1+402 - 695 м;	632 м	
5	1	София	РП Побит камък – Вакарел път № 2	7 500 м	
6	2	Враца	Илиянци - Курило път № 1 от км 5+584 до км 12+045 наставов	6 461 м	
7	2	Горна Оряховица	Горна Оряховица - Джулюница път № 1 от км 304+875 до 310+757 БРП	5 882 м	
8	2	Горна Оряховица	Джулюница - 3-ти коловоз от км 310+932 до 311+780 и от км 311+893 до км 311+975 БРП	930 м	
9	2	Горна Оряховица	Джулюница - 4-ти коловоз от км 310+888 до км 311+825 БРП	937 м	
10	2	Горна Оряховица	Джулюница - Стражица път №2 от км 311+920 до км 320+985 БРП	9 065 м	
11	2	Горна Оряховица	Стражица - Славяново път №1 и 2 от км 330+800 до 332+000 наставов	2 400 м	
12	2	Горна Оряховица	Дралфа - Търговище път № 2 наставов	18 050 м	
13	2	Горна Оряховица	РП Надарево - Хан Крум път №2 наставов	13 761 м	
Обекти, изпълнявани чрез възлагане					
			Механизиран среден ремонт чрез възлагане по 4-та жп линия и по 9-та жп линия:		6 647 955
1	4	Горна Оряховица	Русе - Долапите от км 12+900 до км 13+170	270 м	
2	4	Горна Оряховица	Русе - Долапите от км 16+668 до км 17+918	1 250 м	
3	4	Горна Оряховица	гара Долапи II ри коловоз	1 099 м	
4	4	Горна Оряховица	Иваново - Две могили от км 33+700 до км 39+733	6 033 м	
5	4	Горна Оряховица	Иваново - Две могили от км 40+785 до км 46+755	5 970 м	
6	4	Горна Оряховица	Моруница - Бяла от км 67+700 до 69+250	1 150 м	
7	4	Горна Оряховица	Моруница - Бяла от км 75+465 до 76+725	1 260 м	
8	9	Горна Оряховица	Разград - Самуил от км 80+000 до км 88+055 и текущ път гара Самуил	8 905 м	
9	9	Горна Оряховица	Разград - Самуил от км 74+100 до км 80+000	5 688 м	
10	9	Горна Оряховица	Разград - Самуил от км 66+903 до км 70+600 и текущ път гара Разград	4 427 м	
11	9	Горна Оряховица	Просторно - Разград от км 56+874 до км 65+903	9 029 м	
12	9	Горна Оряховица	Плиска- Каспичан от км 130+300 до км 137+000 с дължина 6700 м	6 700 м	
13	3	Пловдив	Механизиран среден ремонт на участъци с обща дължина 3100 м в междугарието Ботев - Калофер и замяна на две стрелки с железен път	3 100 м	169 500
			ОБЩО		6 817 455

Завишаване на скоростите на движение в ремонтираните участъци през 2017 г. по КТ и ИТ

№	Вид ремонт	Жп линия	ОТ ГАРА/СПИРКА	Дължина на ремонт (км)	Скорост на движение (км/ч)		Скорост в подновените участъци ПЛАН
					Стара	Нова	
1	2	3	4	5	7	8	(9)=(6)*(8)
1	МП	II	Реброво - Своге път № 2	8,800	70	70	0,000
2	МП	IIIА	рп Люляково - Дъскотна	10,417	60	85	958,545
3	МП	IIIА	сп. Прилеп - Ведрово път № 1 /преходен 2017 -2018 г/	5,209	60	85	442,765
4	МП	IV	Змейово - Стара Загора	12,925	55	65	914,485
5	МП	IX	Сеново - Просторно -преходен от 2016 г	8,897	60	95	854,715
			ОБЩО КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР	46,248		80,2	3 170,510
							$\Sigma[(9) \text{ на редове } 1\div 5]/\Sigma[(6) \text{ на редове } 1\div 5]$
1	МСП	IV	Русе - Долапите от км 12+900 до км 13+170	0,270	65	65	0,000
2	МСП	IV	Русе - Долапите от км 16+668 до км 17+918	1,250	65	65	0,000
3	МСП	IV	гара Долапи II ри коловоз	1,099	65	65	0,000
4	МСП	IV	Иваново - Две могили от км 33+700 до км 39+733	6,033	65	65	0,000
5	МСП	IV	Иваново - Две могили от км 40+785 до км 46+755	5,970	65	65	0,000
6	МСП	IV	Моруница - Бяла от км 67+700 до 69+250	1,150	60	60	0,000
7	МСП	IV	Моруница - Бяла от км 75+465 до 76+725	1,260	60	60	0,000
8	МСП	IV	Бяла - П. Тръмбеш от км 77+690 до км 82+940 и текущ път гара Бяла	5,990	70	70	0,000
9	МСП	IV	гара Янтра коловоз 3-ти коловоз	0,753	70	70	0,000
10	МСП	IV	Янтра - РП Акация от км 110+182 до 116+000	5,818	65	65	0,000
11	МП	V	Драгичево - Перник разпределителна	2,485	60	90	223,650
12	МП	V	Батановци - Радомир Път № 1	7,909	40	80	632,720
13	МП	IX	Сеново - Просторно -преходен от 2016 г	8,897	60	95	845,215
14	МСП	IX	Разград - Самуил от км 80+000 до км 88+055 и текущ път гара Самуил	5,905	80	80	0,000
15	МСП	IX	Разград - Самуил от км 74+100 до км 80+000	5,688	75	75	0,000
16	МСП	IX	Разград - Самуил от км 66+903 до км 70+600 и текущ път гара Разград	4,427	75	75	0,000
17	МСП	IX	Просторно - Разград от км 56+874 до км 65+903	9,029	80	80	0,000
18	МСП	IX	Плиска- Каспичан от км 130+300 до км 137+000 с дължина 6700 м	6,700	60	60	0,000
			ОБЩО ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	80,633		88,2	1 701,585
			ОБЩО КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР И ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ	126,881			$\Sigma[(9) \text{ на редове } 1\div 18]/\Sigma[(6) \text{ на редове } 1\div 18]$
			СКОРОСТ В РЕМОНТИРАНИ УЧАСТЪЦИ				82,8

Доставка на механизация

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Марка	Количество	Стойност (в лева с ДДС)
	Доставка на механизация			
1	Доставка на баластопланираща машина (процедура и аванс през 2017 година, доставка през 2018 година)	бр.	1	0
2	Доставка на 2 броя железопътни моторни влекачи "лек тип" с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи Преходен обект 2017/2018/2019 години	бр.	2	510 000
3	Доставка на 2 броя железопътни моторни влекачи "тежък тип" с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи Преходен обект 2017/2018/2019 години.	бр.	2	924 000
4	Доставка на един железопътен моторен влекач с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 760 мм и свързаните с него допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи Преходен обект 2017/2018 години.	бр.	1	0
5	Доставка на четири броя възстановителни средства Преходен [Процедура 2017/Доставка 2018 година]	бр.	4	0
6	Доставка на лека пътна механизация		по опис	1 407 600
7	Доставка на автомобили втора употреба.	бр.	10	200 000
8	Доставка на автомобил на двоен ход със заваръчно устройство за железопътни релси. Преходен 2017/2018 години	бр.	1	0
9	Доставка и монтаж на три броя хидравлични стрелови крана на вагони собственост на Възложителя, по разработена от изпълнителя на монтажа техническа документация за монтаж и преустройство на вагоните	бр.	3	660 000
10	Доставка на багер хидравличен с обем на кофата от 2,5 до 4,5 куб.м	бр.	1	1 200 000
ОБЩО				4 901 600

ЗАБЕЛЕЖКА: Финансирането за закупуване на механизация е от Инфраструктурни такси.

ТИТУЛЕН СПИСЪК

на обектите в Проект 4 "Модернизирани на осигурителни системи и прелезни устройства"
от Инвестиционната програма на ДП "НКЖИ" за 2017 г.
на Поделение "Сигнализация и телекомуникации"

№	НАИМЕНОВАНИЕ	Стойност (в лева с ДДС)
1	Пресъоръжаване на ръчни бариери с автоматични прелезни устройства. Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства - по обособени позиции. Преходен 2016-2018 г.	3 600 000
2	Инженеринг реконструкция и модернизация на телефонна кабелна мрежа и апаратура в ДП НКЖИ - в участък Червен бряг - Левски; участък Левски - Горна Оряховица, Бутово-Недан; участък Горна Оряховица - Бяла - по обособени позиции. Преходен 2015-2017 г.	4 192 000
3	Рехабилитация на съоръженията и устройствата на осигурителната техника и телекомуникационните мрежи в железопътния участък София – Карлово, включваща подмяна релсовите вериги с броячи на оси в гарите Златица, Пирдоп, Христо Даново и Сопот ; подмяна пулт-табла, токозахранващи стативи и преустройство на схеми за управление на входни сигнали във всички гари от участъка; пресъоръжаване на 5 бр. АПУ и съоръжаване на 4 бр. междугария с автоматични блокировки без проходни сигнали с броячи на оси - по обособени позиции. Преходен 2016-2017 г.	5 243 000
4	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова апаратура в ДП НКЖИ в участъка Горна Оряховица- Каспичан и участък Радомир - Благоевград - по обособени позиции.Преходен 2016-2018 г.	3 642 000
5	Изграждане на МКЦ (маршрутно-компютърни централизации) в жп възел Дупница - по обособени позиции. Преходен 2016 - 2019 г.	2 853 000
6	Доставка на резервни части за броячи на оси по обособени позиции.	350 000
7	Рехабилитация външно осветление жп гари с енергоспестяващи (LED) осветители	570 000
8	Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове - по обособени позиции Преходен 2017-2018 г.	900 000
ОБЩО		21 350 000

Финансиране на обекти за Ремонт и внедряване на нови системи и технологии в енергийните съоръжения на ДП "НКЖИ" за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2017 г. - собствени средства на поделение "Електроразпределение"

№	ОБЕКТ	Стойност <i>(в лева с ДДС)</i>
1	Доставка на материали за контактната мрежа, за подмяна по стопански начин от експлоатационния персонал на енергосекциите	7 520 660
2	Подновяване на контактната мрежа, обекти изпълнявани от външни фирми	9 701 000
3	Ремонт на специализирана механизация	1 000 000
4	Модернизация на тягови подстанции и ОСП	9 729 970
5	Ремонт сгради	2 081 770
6	Доставка на вагони, мотокари и автомобили	470 000
ОБЩО		30 503 400

ТИТУЛЕН СПИСЪК

ЗА ПРОЕКТ № 7 ПРЕЗ 2017 ГОДИНА - ФИНАНСИРАН СЪС СРЕДСТВА
ОТ РЕПУБЛИКАНСКИЯ БЮДЖЕТ

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА	Стойност (в лева с ДДС)
Проект № 7 - Обект: "Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат - Синдел"		
1	Подобект: "Участък Лозарево - Прилеп от км 18+663 до км 23+108 включително жп тунел №1"	60 000
1.1.	Геодезия	30 000
1.2.	АН	30 000
2	Подобект: "Извършване на СМР за отстраняване на забележки от Решение № 3-3/2014 год. на МОСВ по одобрен доклад за ОВОС за инвестиционно предложение Карнобат-Синдел" /преходен до отстраняване на забележките/	600 000
2.1.	СМР	600 000
3	Подобект: "Ремонт на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в участъка Люляково - Дъскотна от км 47+251 до км 57+668 с дължина 10 417 м. по 3-та главна жп линия"	15 169 835
3.1.	СМР	13 230 375
3.2.	Доставка на стоманобетонени траверси (от Възложителя)	1 903 460
3.3.	СН	36 000
4	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп. Прилеп - РП Ведрово от км 29+600 до км 34+809 с дължина 5 209 м" /преходен 2017-2018 год. на обща стойност 12 310 427 лв/	2 816 320
4.1.	СМР	1 863 314
4.2.	Доставка на стоманобетонени траверси (от Възложителя)	917 006
4.3.	СН	36 000
5	Подобект: "Преустройство коловозно развитие на гара Синдел Разпределителна"	200 000
5.1.	Проектиране	200 000
6	Подобект: "Актуализация на прединвестиционно проучване и изработване на инвестиционен работен проект за проект "Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат - Синдел"	1 300 000
6.1.	Проектиране	1 300 000
ОБЩО		20 146 155

ТИТУЛЕН СПИСЪК
ЗА ПРОЕКТ № 8 ПРЕЗ 2017 ГОДИНА - ФИНАНСИРАН СЪС СРЕДСТВА
ОТ РЕПУБЛИКАНСКИЯ БЮДЖЕТ

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА	Стойност (в лева с ДДС)
Проект № 8 – обект: “Увеличаване на пропускателната способност, чрез подобряване параметрите на железния път и увеличаване на проектните скорости на жп линията София - Карлово - Зимница”		
1	Подобект: "Рехабилитация на жп, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от жп инфраструктура в гарите Пирдоп, Стряма и Клисуре"	5 936 000
1.1.	СМР	5 900 000
1.2.	СН	36 000
2	Подобект: "Удвояване и електрификация на железния път в участъка сп. Прилеп - РП Ведрово от км 29+600 до км 34+809 с дължина 5 209 м" <i>/пребоден 2017-2018 год. на обща стойност 12 310 427 лв/</i>	176 300
2.1.	Проектиране	176 300
3	Подобект: "Удължаване на съществуващи и изграждане на нови укрепителни ии предпазни съоръжения от км 52+229 до км 53+300 двустранно в междугарието Макоцево-Долно Камарци по 3-та главна жп линия"	300 000
3.1.	Проектиране и строителство-инженеринг	300 000
3.1.1.	<i>Проект (преработка, актуализация на РП и доп. проектиране)</i>	200 000
3.1.2.	СМР	100 000
3.2.	СН	0
ОБЩО		6 412 300

ТИТУЛЕН СПИСЪК
ЗА ПРОЕКТ № 11 ПРЕЗ 2017 ГОДИНА - ФИНАНСИРАН СЪС СРЕДСТВА
ОТ РЕПУБЛИКАНСКИЯ БЮДЖЕТ

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА	Стойност <i>(в лева с ДДС)</i>
Проект № 11 – обект: “Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна”		
1	Подобект: "Актуализация на технически проект за възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе - Варна"	300 000
1.1.	Проектиране	300 000
ОБЩО		300 000

ТИТУЛЕН СПИСЪК
ПРОЕКТ № 20 - ПРЕУСТРОЙСТВО НА ВЪЗЛОВИ ЖП ГАРИ В СЪОТВЕТСТВИЕ
С ЕВРОПЕЙСКИТЕ ИЗИСКВАНИЯ

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ОБЕКТА	Стойност (в лева с ДДС)	Забележка
РЕГИОНАЛНО УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ ПЛОВДИВ			
1	Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Сливен		
1.1.	инженеринг (проект и СМР)	185 608	Договор № 5139/17.09.2015 год.; преходен от 2015 год.; разплатени средства: 2 815 607,54 лв. с ДДС.
1.2.	оценка съответствието на проекта, строителен надзор и технически паспорт	14 574	Договор от 24.08.2015 год.; преходен от 2015 год.; разплатени средства: 8 586,00 лв. с ДДС.
2	Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол	250 000	изготвяне на работен проект
3	Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Долно Езерово		
3.1.	СМР	250 000	Изготвен технически проект по ОПТ - приемно здание, санитарен възел, сграда за персонала(четно помещение), вертикална планировка; индикативна стойност: 802 142,17 лв.; преходен обект за 2018 год.
3.2.	строителен надзор и технически паспорт	11 200	индикативна стойност: 35 976 лв.; преходен обект за 2018 год.
4	Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Айтос	120 000	индикативна стойност: 300 720 лв.; преходен обект за 2018 год.
5	Ремонт сграда жп гара Стамболийски	200 000	
6	Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Септември (инженеринг)	30 000	индикативна стойност: 3 614 400 лв.; преходен обект за 2018 год.; СН - 96 000 лв. За 2018 год.
Общо за поделението:		1 061 382	
РЕГИОНАЛНО УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО И ГАРОВАТА ДЕЙНОСТ ГОРНА ОРЯХОВИЦА			
1	Преустройство и ремонт приемно здание гара Разград		
1.1.	СМР	339 640	Изготвен работен проект; издадено Разрешение за строеж № 40/25.04.2016 год.; индикативна стойност: 2 555 291,95 лв.
1.2.	строителен надзор и технически паспорт	5 672	Сключен догоор № 2764/12.08.2008 год. За оценка съответствие, строителен надзор, технически паспорт; цена СН: 1,67%*стойност на СМР; индикативна стойност: 42 673,38 лв.
Общо за поделението:		345 312	
ОБЩО		1 406 694	

ТИТУЛЕН СПИСЪК**ЗА ПРОЕКТ "СЪФИНАНСИРАНЕ НА
ИНФРАСТРУКТУРНИ ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА
ПРОГРАМА "ТРАНСПОРТ" 2007-2013 г. - ПОГАСИТЕЛНА
ВНОСКА, СЪГЛАСНО ПМС 271/06.10.2015 г."**

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	Стойност (в лева с ДДС)
1	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма "Транспорт" 2007-2013 г., погасителна вноска, съгласно ПМС№ 271/06.10.2015 г.	35 000 000
ОБЩО		35 000 000

РАЗЧЕТ - ОТЧЕТ ЗА ПРИХОДИ И РАЗХОДИ НА ДП НКЖИ - ОТЧЕТ 2015 Г., БИЗНЕС ПЛАН 2016 Г., ОЧАКВАН ОТЧЕТ 2016 Г. И БИЗНЕС ПЛАН 2017 Г.

(ХИЛ.ЛВ.)

Наименование на разходите		Отчет 2015 г.	Бизнес план 2016 г.	Очакван отчет 2016 г.	Бизнес план 2017 г.	Наименование на разходите		Отчет 2015 г.	Бизнес план 2016 г.	Очакван отчет 2016 г.	Бизнес план 2017 г.
а		1	2	3	4	а		1	2	3	4
A	РАЗХОДИ ЗА ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ					A	ПРИХОДИ ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ				
I	РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ					I	НЕТНИ ПРИХОДИ ОТ ПРОДАЖБИ				
1	Разходи за материали в т.ч.:	38 364	41 050	41 600	39 900						
1.1.	разходи за материали	22 949	24 000	27 500	25 000	1	Приходи от продукция				
1.2.	разходи за гориво	4 445	5 000	4 300	4 600	2	Приходи от стоки				
1.3.	разходи за ел. енергия	10 813	11 750	9 600	10 000	3	Приходи от услуги в т.ч.:	107 240	107 130	102 000	105 740
	в т.ч.: електроенергия за технологични нужди	2 857	3 220	3 210	3 530	3.1.	Приходи от инфраструктурни такси	56 271	57 400	54 500	54 700
1.4.	разходи за топлоенергия	157	300	200	300	3.2.	Други услуги	10 544	9 500	10 100	10 500
2	Разходи за външни услуги	33 392	30 000	35 000	35 000	3.3.	Приходи от електроразпределение	40 425	40 230	37 400	40 540
3	Разходи за амортизации	131 005	160 000	135 500	165 500	4	Други приходи	11 158	14 000	15 000	13 000
4	Разходи за възнаграждения	115 543	122 600	121 400	130 800	5	Печалба от продажба на нетекущи активи	2 670	3 000	1 800	9 800
5	Разходи за осигуровки	35 668	36 000	35 500	38 600						
6	Други разходи	23 744	18 000	16 000	13 000						
	ВСИЧКО ПО ГРУПА I	377 716	407 650	385 000	422 800		ВСИЧКО ПО ГРУПА I	121 068	124 130	118 800	128 540
II	СУМИ С КОРЕКТИВЕН ХАРАКТЕР					II	ПРИХОДИ ОТ ФИНАНСИРАНИЯ				
1	Отчетна стойност на продадени материали	1 724		1 500		1	в т.ч. от държавата	162 824	158 000	155 000	154 000
2	Разходи за придобиване и ликвидация на дълготрайни активи по стопански начин	(10 418)	(13 000)	(18 500)	(16 500)	2	в т.ч. от други източници	774	1 000	1 000	1 000
3	Изменение на запасите от продукция и незавършено производство	(43)		(100)		3	други финансираия	56 736	85 000	60 000	90 000
4	Други суми с корективен характер	(540)	(520)	(875)	(660)						
	ВСИЧКО ПО ГРУПА II	(9 277)	(13 520)	(17 975)	(17 160)		ВСИЧКО ПО ГРУПА II	220 334	244 000	216 000	245 000
	РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА (I+II)	368 439	394 130	367 025	405 640		ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА (I+II)	341 402	368 130	334 800	373 540
III	ФИНАНСОВИ РАЗХОДИ					III	ФИНАНСОВИ ПРИХОДИ				
1	Разходи за лихви в т.ч. за лихви към свързани предприятия	281				1	Приходи от лихви	323		22	
						2	Приходи от съучастия	2 270	1 700	2 508	2 700
2	Отрицателни разлики от промяна на валутните курсове	6		5		3	Положителни разлики от промяна на валутните курсове				
3	Други финансови разходи	61	100	100	100	4	Други финансови приходи				
	ВСИЧКО ПО ГРУПА III	348	100	105	100		ВСИЧКО ПО ГРУПА III	2 593	1 700	2 530	2 700
B	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА (I+II+III)	368 787	394 230	367 130	405 740	B	ОБЩО ПРИХОДИ ОТ ДЕЙНОСТТА (I+II+III)	343 995	369 830	337 330	376 240
V	ПЕЧАЛБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ					V	ЗАГУБА ОТ ОБИЧАЙНАТА ДЕЙНОСТ	24 792	24 400	29 800	29 500
IV	ИЗВЪНРЕДНИ РАЗХОДИ					IV	ИЗВЪНРЕДНИ ПРИХОДИ				
	ВСИЧКО ПО ГРУПА IV	0	0	0	0		ВСИЧКО ПО ГРУПА IV				
Г	ОБЩО РАЗХОДИ (B+IV)	368 787	394 230	367 130	405 740	Г	ОБЩО ПРИХОДИ (B+IV)	343 995	369 830	337 330	376 240
Д	СЧЕТОВОДНА ПЕЧАЛБА	0	0	0	0	Д	СЧЕТОВОДНА ЗАГУБА	24 792	24 400	29 800	29 500
V	РАЗХОДИ ЗА ДАНЪЦИ	2 118	0	0	0	V	ПРИХОДИ ОТ ОТСРОЧЕНИ ДАНЪЦИ	5 741			
1	Данък върху печалбата	2 118									
2	Други данъци										
E	ПЕЧАЛБА (Д-V)		0	0	0	E	ЗАГУБА (Д+V)	21 169	24 400	29 800	29 500
	ВСИЧКО (Г+V+E)	370 905	394 230	367 130	405 740		ВСИЧКО (Г+E)	370 905	394 230	367 130	405 740

БАЛАНС НА НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ - ОТЧЕТ 2015 Г., БИЗНЕС ПЛАН 2016 Г., ОЧАКВАН ОТЧЕТ 2016 Г. И БИЗНЕС ПЛАН 2017 Г.

(хил.лв.)

А К Т И В

П А С И В

РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ		ОТЧЕТ КЪМ 31.12.2015 г.	БИЗНЕС ПЛАН КЪМ 31.12.2016 г.	ОЧАКВАН ОТЧЕТ КЪМ 31.12.2016 г.	БИЗНЕС ПЛАН КЪМ 31.12.2017 г.	РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ		ОТЧЕТ КЪМ 31.12.2015 г.	БИЗНЕС ПЛАН КЪМ 31.12.2016 г.	ОЧАКВАН ОТЧЕТ КЪМ 31.12.2016 г.	БИЗНЕС ПЛАН КЪМ 31.12.2017 г.
а		1	2	3	4	а		1	2	3	4
A	НЕТЕКУЩИ АКТИВИ					A	СОБСТВЕН КАПИТАЛ				
I	ИМОТИ, МАШИНИ, СЪОРЪЖЕНИЯ И ОБОРУДВАНЕ					I	ОСНОВЕН КАПИТАЛ				
1	Земи (терени)	305 229	305 433	305 565	305 565	1	Записан капитал	100 000	100 000	100 000	100 000
2	Сгради и конструкции	75 472	69 157	72 772	67 972						
3	Машины и оборудване	124 836	93 145	127 191	115 191						
4	Съоръжения	2 085 031	2 320 547	2 022 950	1 881 290						
5	Транспортни средства	5 466	4 728	4 695	3 255						
6	Други дълготрайни материални активи	37 291	39 912	25 840	25 240	II	РЕЗЕРВИ				
7	Разходи за придобиване на активи	1 224 290	1 127 704	1 506 211	1 901 360	1	Резерви от последващи оценки на активи и пасиви	1 489 558	1 504 261	1 484 146	1 484 146
8	Предоставени аванси за изграждане на активи	4 742	38 179	20 900	16 592	2	Общи резерви	368 482	368 591	367 459	367 459
	ОБЩО ЗА ГРУПА I	3 862 357	3 998 805	4 086 124	4 316 465		ОБЩО ЗА ГРУПА II	1 858 040	1 872 852	1 851 605	1 851 605
II	НЕМАТЕРИАЛНИ АКТИВИ					III	ФИНАНСОВ РЕЗУЛТАТ				
1	Права върху собственост	3	4	2	2	1	Натрупана печалба (загуба) от минали години	(388 083)	(422 525)	(409 252)	(439 052)
2	Програмни продукти	1 572	1 015	842	650	2	Текуща печалба (загуба)	(21 169)	(24 400)	(29 800)	(29 500)
3	Продукти от развойна дейност										
4	Други нематериални активи	11	5	16	10						
	ОБЩО ЗА ГРУПА II	1 586	1 024	860	662		ОБЩО ЗА ГРУПА III	(409 252)	(446 925)	(439 052)	(468 552)
III	ФИНАНСОВИ АКТИВИ						ОБЩО ПО РАЗДЕЛ А /I+II+III/	1 548 788	1 525 927	1 512 553	1 483 053
1	Дялове и участия	2 888	2 146	2 888	2 888						
	ОБЩО ЗА ГРУПА III	2 888	2 146	2 888	2 888						
	ОБЩО ПО РАЗДЕЛ А /I+II+III/	3 866 831	4 001 975	4 089 872	4 320 015	B	НЕТЕКУЩИ ПАСИВИ				
B	ТЕКУЩИ АКТИВИ					I	НЕТЕКУЩИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ				
I	МАТЕРИАЛНИ ЗАПАСИ					1	Безвъзмездни средства, предоставени от държавата	2 170 434	2 119 050	2 266 138	2 490 578
1	Материали	17 000	20 000	16 000	16 000	2	Задължения към финансови предприятия				
2	Материали в ликвидация	13 068	20 000	14 000	14 000		в т.ч. към банки				
3	Продукция	118	300	200	200	3	Търговски и други задължения	76 878	250 000	250 000	215 000
4	Стоки					4	Отсрочени данъчни пасиви	113 434	120 076	113 434	113 434
5	Незавършено производство					5	Задължения за обезщетения при пенсиониране	9 520	7 814	9 520	9 520
	ОБЩО ЗА ГРУПА I	30 186	40 300	30 200	30 200		ОБЩО ЗА ГРУПА I	2 370 266	2 496 940	2 639 092	2 828 532
II	ТЕКУЩИ ВЗЕМАНЯ						ОБЩО РАЗДЕЛ Б	2 370 266	2 496 940	2 639 092	2 828 532
1	Вземания от свързани предприятия/съучастия	4									
2	Вземания от клиенти	92 756	96 000	90 000	90 000						
3	Предоставени аванси на доставчици	1 339	1 500	1 500	1 500	B	ТЕКУЩИ ПАСИВИ				
4	Съдебни и присъдени вземания	3 489	4 500	3 500	3 000	I	ТЕКУЩИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ				
5	Данъци за възстановяване	28 045	12 000	12 000	12 000	1	Безвъзмездни средства, предоставени от държавата	63 830	105 000	90 000	100 000
6	Други текущи вземания	1 959	3 000	3 500	3 000	2	Задължения към финансови предприятия				
7	Блокирани парични средства в КТБ	2 072					в т.ч. към банки				
	ОБЩО ПО ГРУПА II	129 664	117 000	110 500	109 500	3	Задължения към свързани предприятия				
III	ТЕКУЩИ ФИНАНСОВИ АКТИВИ					4	Задължения към доставчици и клиенти	14 159	15 000	12 000	11 000
1	Финансови активи, на разположение за продажба		742			5	Задължения към персонала	7 126	7 500	6 500	7 500
	ОБЩО ЗА ГРУПА III	0	742	0	0	6	Задължения за обезщетения при пенсиониране	1 785	3 000	2 000	3 000
IV	ПАРИЧНИ СРЕДСТВА					7	Задължения към осигурителни предприятия	3 582	3 700	3 500	3 700
1	Парични средства в брой	40	50	50	50	8	Данъчни задължения	1 637	3 000	2 000	3 000
2	Парични средства в банкови сметки	61 660	50 000	112 000	50 000	9	Други текущи задължения	77 233	50 000	75 000	70 000
3	Блокирани парични средства	7		3			в т.ч. БФП по ОПГ 2007 - 2013 (ПМС 271 От 6.10 2015)				
4	Парични еквиваленти	18		20	20		ОБЩО ЗА ГРУПА I	169 352	187 200	191 000	198 200
	ОБЩО ЗА ГРУПА IV	61 725	50 050	112 073	50 070		ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В	169 352	187 200	191 000	198 200
	ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б /I+II+III+IV/	221 575	208 092	252 773	189 770		СУМА НА ПАСИВА /А+Б+В/	4 088 406	4 210 067	4 342 645	4 509 785
	СУМА НА АКТИВА /А+Б/	4 088 406	4 210 067	4 342 645	4 509 785	Г	УСЛОВНИ ПАСИВИ	631 573	0	0	0
B	УСЛОВНИ АКТИВИ	631 573									

Отчет за 2015 г. , очакван отчет за 2016 г. и разчет за Бизнес план 2017 г. на показателя "Изискуеми задължения към доставчици и задължения към персонала", съгласно чл. 6, ал. 1, т. 7 от Договора между Република България и ДП НКЖИ

№ по ред	Индикатор /измерител	Мярка	Отчет към 31.12.2015 г.	Очакван отчет към 31.12.2016 г.	Бизнес план към 31.12.2017 г.
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
1	Изискуеми задължения към доставчици	хил.лв.	533	500	500
2	Изискуеми задължения към персонала	хил.лв.	0	0	0
3	Общо изискуеми задължения към доставчици и изискуеми задължения към персонала (р.1+р.2)	хил.лв.	533	500	500

Отчет за 2015 г., очакван отчет за 2016 г. и разчет по Бизнес план за 2017 г. на показателя "Оперативни разходи на 1 зает", съгласно чл. 6, ал. 1, т. 8 от Договора между Република България и ДП НКЖИ

№ по ред	Индикатор / измерител	Мярка	Отчет 2015 г.	Очакван отчет 2016 г.	Бизнес план 2017 г.
1	2	3	4	5	6
1	Влаккилометри		29 613 142	29 194 258	29 282 498
2	Оперативни разходи	хил.лв.	246 711	249 500	257 300
3	Среден списъчен брой персонал	бр.	11 595	11 445	11 379
4	Производителност на труда - влаккм. на 1 зает (р.1/р.3)		2 554	2 551	2 573
5	Оперативни разходи на 1 зает - (р.2/р.3)	хил.лв.	21,277	21,800	22,612

**Отчет за 2015 г., очакван отчет за 2016 г. и разчет по Бизнес план за 2017 г.
на показателя "Брой персонал на 1 км железен път",
съгласно чл. 6, ал. 1, т. 9 от Договора между Република България и ДП НКЖИ**

№ по ред	Индикатор / измерител	Мярка	Отчет към 31.12.2015 г.	Очакван отчет към 31.12.2016 г.	Бизнес план към 31.12.2017 г.
1	2	3	4	5	6
1	Среден списъчен брой персонал за м. декември	брой	11 477	11 397	11 346
2	Текущ железен път за м. декември	км	4 019	4 019	4 019
3	Среден списъчен брой персонал на 1 км текущ железен път - (р.1/р.2)		2,86	2,84	2,82

Прогноза за 2017 г.
за необходимите средства в BGN за проектите, финансирани по: ОП "Транспорт",
ОП "Транспорт и транспортна инфраструктура" и Механизма за свързване на Европа (МСЕ)

в лева

Наименование на проекта	Индикативна стойност с ДДС	2017 г.				ДДС - общо
		ОПТТИ/МСЕ	Национално съфинансиране /НС/	Съфинансиране ДП НКЖИ	Необходими средства за окончателно приключване на проекти по ОПТ *	
Проекти по Оперативна програма "Транспорт" 2007-2013						
1	Необходими средства за доплащане по проекти по ОПТ в 2017 г. и възстановяването им, в т.ч.:					
1.1.	Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив-Бургас	25 667 290			21 389 408	4 277 882
1.2.	Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив	18 552 491			15 460 409	3 092 082
1.3.	Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2 : участък Първомай-Свиленград	2 030 522			1 692 102	338 420
1.4.	Изграждане на Интермодален терминал Пловдив	142 440			118 700	23 740
1.5.	„Инструмент за подготовка на железопътни проекти по Трансевропейската транспортна мрежа”	2 100 888			1 750 740	350 148
1.6.	„Рехабилитация на железопътния участък Пловдив – Бургас – Фаза 2“	752 058			626 715	125 343
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТ	49 245 689	0	0	41 038 074	8 207 615
* Посочените стойности са без ДДС и представляват необходимите средства за 2017 г. за доплащане по проектите по ОПТ						
Проекти по оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура"						
<i>Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната” и „разширената” трансевропейска транспортна мрежа ”</i>						
1	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив – Бургас – Фаза 2“	810 111 232	50 415 583			10 083 117
2	Възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	21 339 148	6 701 337			1 340 267
3	Изграждане на четири броя пътни надлези в железопътния участък Септември - Пловдив	23 997 600	17 998 200			3 599 640
4	Модернизация на железопътната линия София - Пловдив - в участъка Елин Пелин – Костенец	1 151 083 699	118 931 529			23 786 306
5	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония	31 311 538	10 032 681			2 006 536
<i>Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превода на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”</i>						
1	Изграждане на Интермодален терминал Русе	51 666 010				0
2	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	7 200 000	500 000			100 000
3	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	6 000 000	1 000 000			200 000
4	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	18 000 000	1 800 000			360 000
5	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	3 000 000	250 000			50 000
<i>Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"</i>						
1	Изграждане на ETCS в участъка София-Септември	67 200 000	2 593 400			518 680
2	„Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на ДП "НКЖИ"	18 000 000	0			0
3	Проект “Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете“	21 600 000	5 375 600			1 075 120
4	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП "НКЖИ"	21 840 000	780 000			156 000
<i>Ос 5 "Техническа помощ"</i>						
1	„Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексването, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС”	1 500 000	0			0

Наименование на проекта	Индикативна стойност с ДДС	2017 г.				
		ОПТТИ/МСЕ	Национално съфинансиране /НС/	Съфинансиране ДП НКЖИ	Необходими средства за окончателно приключване на проекти по ОПТ *	ДДС - общо
2 „Модернизация на железопътната линия София- Драгоман - част от Трансевропейската транспортна мрежа“ - железопътен участък Петърч-Драгоман“	2 366 775	1 956 913				391 383
3 Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП НКЖИ, като бенефициент по ОП ТТИ 2014-2020 год. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	8 772 739	1 000 000				286 085
4 Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на НКЖИ за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	1 426 323	800 000				160 000
5 Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	312 000	204 717				37 862
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ:	2 266 727 064	220 339 959	0	0	0	44 150 995
Проекти по Механизма за свързване на Европа (МСЕ)						
1 Развитие на железопътен възел София: София - Волюяк **	244 582 910	11 095 961	19 141 798			6 047 552
2 Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участък София - Елин Пелин	159 559 584	2 080 492	12 919 508			3 000 000
3 Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участъка Костенец - Септември **	418 369 935	41 836 994	0			8 367 399
4 По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	731 843	111 700	0			7 538
5 Развитие на жп възел Пловдив	158 609 715	1 105 000	195 000			260 000
ОБЩО ПО ПРОЕКТИ - МСЕ	981 853 988	56 230 147	32 256 306	0	0	17 682 489
** Разходите ще възникнат след одобрение на проектите						
Рекапитулация за 2017 г.						
ОБЩО ПО ПРОЕКТИ ОПТ, ОПТТИ и МСЕ	3 297 826 741	276 570 106	32 256 306	0	41 038 074	70 041 099

ПОИМЕНЕН СПИСЪК И РАЗЧЕТ ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА КАПИТАЛОВИТЕ РАЗХОДИ ЗА ФИНАНСОВА ГОДИНА 2017

№ по ред	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	НЕОБХОДИМИ СРЕДСТВА (в лева)	ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
1	Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости /проект 3/	20 384 851	Премахване на част от намаленията на скоростта на движение на влаковете; Забавяне темпа на влошаване на техническото състояние на железния път
2	Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства (проект 4)	21 350 000	Подобряване на безопасността, устойчивостта, надеждността и повишаване на скоростта по жп инфраструктурата
3	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел (проект 7)	20 146 155	С изграждането на двойната жп линия ще се увеличи пропускателната способност на железопътната мрежа
4	Увеличаване на пропускателната способност, чрез подобряване параметрите на железния път и увеличаване на проектните скорости на жп линията София – Карлово – Зимница (проект 8)	6 412 300	Възстановяване на проектни параметри за достигане на скорости по книжка разписание с цел повишаване на проектните скорости
5	Възстановяване на проектните параметри по железопътна линия Русе - Варна (проект 11)	300 000	Подобряване на трансграничната връзка с Румъния и увеличаване на товародателите, ползващи железопътната инфраструктура.
6	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания (проект 20)	1 406 694	Ремонт на сградния фонд, включващ приемни здания, подрайони, сгради за поддържане на железен път и др.
7	Съфинансиране на инфраструктурни проекти по Оперативна програма "Транспорт" 2007-2013 г. - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	35 000 000	Успешно завършване на проектите по ОП "Транспорт" 2007-2013
Капиталови трансфери чрез Държавен бюджет		105 000 000	

Обобщена таблица за дейността на ДП НКЖИ за 2017 г. (в млн. лева)

№ по ред	ПРОЕКТ	Средства по проекти за изпълнение през 2017 г.	В т.ч. по източници на финансиране								
			ДБ Капит. Трансфер	ДБ Субсидия	Собствени средства	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Инфраструктурни такси	КФ	ЕФРР	15% нац. съфин.-ДБ	Заемни средства, необходими за окончателно приключване на проекти по ОПТ*
Проекти, съфинансирани чрез ОПТ 2007-2013											
1.	Необходими средства за доплащане по проекти по ОПТ в 2017 г. и възстановяването им, в т.ч.:										
1.1.	Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив-Бургас	25,667									25,667
1.2.	Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив	18,552									18,552
1.3.	Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2 : участък Първомай-Свиленград	2,031									2,031
1.4.	Изграждане на Интермодален терминал Пловдив	0,142									0,142
1.5.	Инструмент за подготовка на железопътни проекти по Трансевропейската транспортна мрежа	2,101									2,101
1.6.	„Рехабилитация на железопътния участък Пловдив-Бургас – Фаза 2“	0,752									0,752
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТ		49,246									49,246
Проекти, съфинансирани чрез ОПТТИ 2014-2020											
<i>Ос 1 " Развитие на жп инфраструктура по „основната“ и „разширената“ трансевропейска транспортна мрежа "</i>											
1.	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас – Фаза 2“	50,416						42,853		7,562	
2.	Възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол	6,701						5,696		1,005	
3.	Изграждане на четири броя пътни надлези в железопътния участък Септември-Пловдив	17,998						15,298		2,700	
4.	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив – в участъка Елин Пелин-Костенец	118,932						101,092		17,840	
5.	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево	10,033						8,528		1,505	
<i>Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превода на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"</i>											
1.	Изграждане на Интермодален терминал Русе	0,000									
2.	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	0,500						0,425		0,075	
3.	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	1,000						0,850		0,150	
4.	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	1,800						1,530		0,270	
5.	Предварителни проучване за развитие на алтернативни железопътни направления Север-Юг	0,250						0,213		0,038	
<i>Ос 4 Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"</i>											
1.	Изграждане на ETCS в участъка София-Септември	2,593						2,204		0,389	
2.	„Разширяване функционалния обхват на Географската информационна система (ГИС) на ДП "НКЖИ"“	0,000									
3.	Проект "Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете"	5,376						4,569		0,806	
4.	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“	0,780						0,663		0,117	
<i>Ос 5 "Техническа помощ"</i>											
1.	„Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, индексиранието, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от фондовете на ЕС“	0,000									
2.	„Модернизация на железопътната линия София-Драгоман – част от Трансевропейската транспортна мрежа“ – железопътен участък Петърч-Драгоман“	1,957						1,663		0,294	
3.	Техническа помощ за укрепване капацитета на ДП "НКЖИ", като бенефициент по ОПТТИ 2014-2020 г. чрез продължаване на добрите практики, установени през предходния програмен период и включване на нови мерки за достигане на необходимия капацитет за подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти, съфинансирани със средства на ЕСИФ.	1,000						0,850		0,150	
4.	Техническа помощ за обезпечаване на разходите по предоставяната от ЕИБ подкрепа на ДП "НКЖИ" за подготовка и управление на проекти по Приоритетна ос 4 на ОПТТИ	0,800						0,680		0,120	
5.	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП "НКЖИ" като бенефициент на ОПТТИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани от ЕСИФ	0,205						0,174		0,031	
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		220,340	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	173,467	13,822	33,051	0,000
Проекти съфинансирани по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) на ЕК											
1.	Развитие на железопътен възел София: София-Воляк **	30,238						11,096		19,142	
2.	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив в участък София-Елин Пелин	15,000						2,080		12,920	
3.	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив в участъка Костенец-Септември **	41,837						41,837		0,000	
4.	По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания	0,112						0,112		0,000	
5.	Развитие на жп възел Пловдив	1,300						1,105		0,195	
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		88,486	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	56,230	0,000	32,256	0,000
Проекти, изпълнявани чрез финансиране от Капиталов трансфер											
1.	Ремонт на железния път и съоръженията за поддръжане на достигнатите скорости	20,385	20,385								
2.	Модернизация на осигурителни системи и прелезни устройства	21,350	21,350								
3.	Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел	20,146	20,146								
4.	Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница	6,412	6,412								
5.	Възстановяване на проектни параметри по жп линия Русе-Варна	0,300	0,300								
6.	Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания	1,407	1,407								
7.	Съфинансирани на инфраструктурни проекти по Оперативна програма - погасителна вноска, съгласно ПМС 271/06.10.2015 г.	35,000	35,000								
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ЧРЕЗ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР		105,000	105,000								
Текущо поддръжане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА											
1.	Средствата за текущо поддръжане, експлоатация, основен ремонт и придобиване на нови ДМА на железопътната инфраструктура през 2017 г.	263,540		135,000	33,300	40,540	54,700				
ОБЩО СРЕДСТВА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ		263,540	0,000	135,000	33,300	40,540	54,700				
ОБЩО		726,612	105,000	135,000	33,300	40,540	54,700	229,698	13,822	65,307	49,246

* Посочените стойности са без ДДС и представляват необходимите средства за 2017 г. за доплащане по проектите по ОПТ

** Разходите ще възникнат след одобрение на проектите

Източник на финансиране	Общо за 2017 г.
Капиталов трансфер	105,000
Субсидия	135,000
Собствени средства на ДП "НКЖИ"	33,300
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	40,540
Инфраструктурни такси	54,700
Кохезионен фонд	229,698
Европейски фонд за регионално развитие	13,822
Национално съфинансирани	65,307
Заемни средства, необходими за окончателното приключване на проектите по ОПТ*	49,246
ОБЩО	726,612