



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



Август 2024 г.

СЪДЪРЖАНИЕ:

1.	Описателна част	5
1.1.	Обща информация за НКЖИ	5
1.2.	Мисия и визия на Национална компания „Железопътна инфраструктура“	7
1.3.	Стратегическа рамка, стратегически цели и задачи	7
1.3.1.	Стратегическа рамка	7
1.3.2.	Стратегически цели	18
1.3.3.	Технологични и технически планове, задачи за постигането на стратегическите цели	19
1.3.4.	Пазарни цели	20
1.3.5.	Финансови цели и задачи	21
2.	Състояние на предприятието	22
2.1.	Общо състояние	22
2.2.	Организация и управление	25
2.3.	Финансово икономическо състояние и финансови показатели	28
2.4.	Техническо състояние на елементите на железопътната инфраструктура	32
2.4.1.	Управление на движението на влаковете и капацитета	32
2.4.2.	Състояние на железния път и съоръженията	32
2.4.3.	Състояние на енергетичните съоръжения и контактната мрежа	35
2.4.4.	Състояние на съоръженията на осигурителната техника, телекомуникациите и нетяговото електрооснабдяване и енергиен контрол	38
2.4.5.	Състояние на сградния фонд	42
2.4.6.	Състояние на специализираната механизация и експлоатационния автомобилен парк	43
2.4.7.	Безопасност, екология и отбранително-мобилизационни мероприятия при бедствия и кризисни ситуации	47
2.4.8.	Основните нефинансови показатели	50
2.4.9.	Изводи за състоянието на предприятието	51
3.	Аналитична част	52
3.1	Анализ на пазара	52
3.2	Допускания за развитие на икономическата среда	58
3.3	Специфични допускания за определяне стойностите на показателите	59
3.4	Перспективи за развитие на предприятието	60
3.5	Анализ на основните рискове	61
4.	Прогнозна част	63
4.1.	Прогнозни финансови отчети	64
4.1.1.	Прогнозни приходи и разходи	64
4.1.2.	Прогнозни финансови резултати	70
4.2.	Ключови показатели за изпълнение на целите	72
4.2.1.	Финансови показатели	72
4.2.2.	Нефинансови показатели	73
4.3.	Изпълнение на задачи които не могат да бъдат остойностени	79
4.4.	Инвестиционна програма	80
4.5.	Ремонтна програма	88
5.	Приложения	92

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

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

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

1. Описателна част

1.1. Обща информация за НКЖИ

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

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

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

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

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

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

За изпълнение на задълженията си, като Управител на железопътната инфраструктура в Република България, НКЖИ разработва дългосрочни, средносрочни и краткосрочни документи, чрез които планира провеждането на държавната политика в областта на железопътния транспорт и включените в обхвата на политиката бюджетни програми.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3. Стратегическа рамка, стратегически цели и задачи

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

1.3.1. Стратегическа рамка

Европейска стратегическа рамка

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

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

През последните десетилетия бяха приети четири пакета от законодателни актове в областта на ЖТ, които имат за цел отварянето на националните пазари и повишаване на конкурентоспособността и оперативната съвместимост на железниците на равнище ЕС. Четвъртият пакет в областта на ЖТ има за цел да завърши изграждането на Единното европейско жп пространство и да бъде подобрена неговата оперативна съвместимост. На 14 декември 2016 г., ЕП прие пазарния стълб на 4-ти жп пакет.

С приемането на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на ЕП и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на ЕС за развитието на TEN-T е осигурена възможност за ефективна връзка на източните и западните части на ЕС, както и на периферните региони с централните. Трябва да бъдат осигурени и мултимодални връзки между столиците на страните-членки, основните социално-икономически центрове и основните пристанища и летища на ЕС. Широкообхватната мрежа покрива, захранва и осигурява достъп до

основната мрежа и допринася за териториалното сближаване и лесната достъпност до всички региони на ЕС.

През 2020 г. започна преглед на Регламент 1315/2013 относно насоките за развитие на TEN-T. За целите на прегледа беше създадена двустранна експертна работна група между МТС и ЕК (Task Force), в рамките на която се дискутира изпълнението на основната мрежа на българска територия и необходимостта от промени в трасетата, възлите и стандартите на мрежата. В срещите участваха и представители на НКЖИ, Агенция „Пътна инфраструктура“, ДП „Пристанищна инфраструктура“ и ИА „Проучване и поддържане на р. Дунав“.

На 13 юни 2024 г. е приет Регламент (ЕС) № 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013. С приемането на новият Регламент Трансевропейската транспортна мрежа следва да се развива постепенно на три етапа с общата цел за реализиране на мултимодална и оперативно съвместима европейска мрежа по стандарти за високо качество, като същевременно се зачитат общите цели на Съюза за неутралност по отношение на климата и в областта на околната среда. Освен „Основна“ и „Широкообхватна“ TEN-T мрежа, със срокове за завършване съответно до 2030 г. и до 2050 г., чрез тези Насоки се въвежда и т.нар. „Разширена основна мрежа“ – „Extended Core Network“, на която срокът за завършване е фиксиран до края на 2040 г.

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

С приемане на новите Насоки се отменя считано от 18.07.2024 г. Регламент 1315/2013, който очертаваше досега действащите насоки за развитие на TEN-T мрежата на ЕС и се правят промени в Регламент 2021/1153 за създаване на МСЕ-2, както и в Регламент 913/2010 относно Европейска жп мрежа за конкурентоспособен товарен превоз с цел интегриране на ТЖК в системата на Европейските транспортни коридори. Промените, които засягат България, се изразяват основно в това, че се преустановява съществуването на Коридора от основната мрежа ОИС, който досега преминава през територията на страната ни. Вместо него се създават нови Европейски транспортни коридори – „Балтийско море – Черно море – Егейско море“ и „Западни Балкани – Източно Средиземноморие“, които преминават през територията на България.

Други европейски инициативи, насочени към укрепване на позициите на ЖТ в Общността и които са активни или били активни в периода на действие на Бизнес програмата, са:

- **железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз** – създадена е с **Регламент (ЕС) № 913/2010**. Целта е установяване на международни ТЖК с благоприятни условия за движение на влакове и лесно преминаване от една национална мрежа към друга. Създават се допълнителни административни облекчения за жп операторите като обслужване на едно гише (COSS) и възможността лица, различни от превозвачи, да заявяват инфраструктурен капацитет (authorized applicants). Международните коридори за жп товарен превоз (RFC) са изградени по начин, съвместим с Трансевропейските транспортни коридори. През Република България, считано до 18.07.2024 г. преминаваше трасето на един от 9-те първоначално определени товарни коридори – „Ориент/Източно-Средиземноморски“ (ОИС): Прага – Виена/Братислава – Будапеща/Букурещ – Констанца/Видин – София – Солун – Атина. В хода на преговорите по TEN-T трасето на коридора на наша територия беше допълнено с

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

С Решение за изпълнение на ЕК № 2018/500 от 22 март 2018 г. беше създаден ТЖК „Алпи/Западни Балкани“, който беше включен към първоначално определените с Регламент 913/2010 девет товарни коридори. Коридорът преминава по направлението Залцбург – Вилах – Любляна – Загреб/Велес/Линц – Грац – Марибор – Загреб – Винковци – Товарник – граница Хърватска/Сърбия – Белград – граница Сърбия/България – София – Свиленград – граница България/Турция.

В съответствие с разпоредбите на Регламент 913/2010 коридорът следваше да започне да функционира до 2 години след включването му в жп мрежата за конкурентоспособни товарни превози, т.е. до 22 март 2020 г. Предвид кризата, предизвикана от пандемията COVID-19, официалното откриване на коридора се състоя на 23 септември 2021 г., в рамките на Словенското председателство на Съвета на ЕС и Европейската година на ЖТ. Както беше споменато по-горе, с приемането на Регламент (ЕС) № 2024/1679 се направиха изменения и в Регламент (ЕС) № 913/2010, с което се преустановява действието на двата товарни железопътни коридора, преминаващи през територията на страната, и вместо тях се създават Европейски транспортни коридори – „Балтийско море – Черно море – Егейско море“ и „Западни Балкани – Източно Средиземноморие“ за товарен превоз.

- **внедряване на ERTMS** – процесът ще доведе до повишаване нивото на безопасност и сигурност в ЖТ. Двете подсистеми на ERTMS са: ETCS и GSM-R, която представлява базирана на GSM стандарт радиосистема. Въвеждането на ERTMS ще допринесе за увеличаване на капацитета и по-добро управление на движението по интензивно използваните жп линии и ще намали разходите по малодетелните и регионалните жп линии. В съответствие с новия Стратегически подход на ЕК за внедряване на ERTMS по европейската транспортна мрежа, стандартите, които задължително трябва да бъдат изпълнени, по сега действащия Регламент за пълно внедряване на ERTMS по „основната“ TEN-T мрежа до 2030 г., по „разширената основна мрежа“ до 2040 г. и до 2050 г. по „широкообхватната“.

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

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

б) изпълнителен директор – избира се от управителния съвет;

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

г) ръководна група за стълба на системата – състои се от представители на ЕК, представители на жп сектора, сектора на мобилността и на съответните организации, изпълнителния директор на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, председателя на групата на представителите на държавите и представители на Агенцията за ЖТ на ЕС и на Европейския консултативен съвет за научни изследвания

в жп сектора (ERRAC). Окончателното решение относно състава на групата се взема от ЕК;

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

Военна мобилност и транспорт

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

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

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

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

Програмен период 2021-2027 г.

Периодът 2021–2023 г. беше с изключително голяма важност за НКЖИ, като Бенефициент на средства от ЕСИФ и ЕФСУ. От една страна, това е времето в което приключи програмният период 2014-2020 г., а от друга страна – стартира новият 2021-2027 г., като същевременно стартира и изпълнението на новия МВУ, чиято цел е преодоляване на последиците от разпространението на COVID-19. В този период се изпълняваха проекти по ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ, МСЕ-2, НПВУ, както и предстои стартирането на изпълнението на проекти по ПТС 2021-2027. Изграденият вече добър опит и практика от предходния подобен преходен период дават увереност, че и в настоящия етап НКЖИ ще посрещне успешно и тези предизвикателства.

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

На 17 декември 2020 г. Европейският съвет прие Регламент 2020/2093 за определяне на многогодишната финансова рамка (МФР) на ЕС за периода 2021—2027 г. Регламентът предвижда дългосрочен бюджет на ЕС от 1 074,3 млрд. евро за ЕС-27 по цени от 2018 г., което включва интегрирането на Европейския фонд за развитие. Този бюджет, заедно с инструмента за възстановяване на ЕС Next Generation EU на стойност 750 млрд. евро, ще позволи на ЕС да предостави безпрецедентно финансиране в размер на 1,8 трилиона евро

през следващите години в подкрепа на възстановяването от пандемията от COVID-19 и дългосрочните приоритети на ЕС в различни области на политиката.

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

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

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

Европейски зелен пакт

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

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

Споразумение за партньорство 2021-2027 г.

Основният стратегически документ, който обуславя отношенията между държавата-членка и ЕК и очертава рамката на интервенциите и помощта от ЕС е Споразумението за партньорство. Принципът на партньорство е основен елемент при изпълнението на фондовете, основаващ се на подхода на многостепенното управление и гарантиращ участието на регионални, местни, общински и други публични органи, на гражданското общество, на икономически и социални партньори и, където е приложимо, на научноизследователски организации и университети.

На базата на Споразумението за партньорство се разработват тематични и секторни Програми за изпълнение на фондовете на ЕС за периода 01.01.2021 – 31.12.2027 г. Както и в предишните програмни периоди, програмите са в обхвата на компетенциите и отговорностите на Управляващите органи. Основна цел през периода е да се улеснят процесите за координация, програмиране, изпълнение и изменение на оперативните програми. Ще бъде възможно да се извършва реалокация на средства между приоритетните оси, без да е необходима санкция на ЕК за изменение на програмата.

За разлика от предишния програмен период, за изразходване на средствата и автоматичното им освобождаване за 2027 г. ще бъде валидно правилото N+2, т.е. допустимостта на разходите ще бъде до 31.12.2029 г., поради което е възможно това условие да доведе до значителни затруднения за бенефициентите при изпълнението на големи и сложни инфраструктурни проекти. Поради тази причина се очаква да бъдат подготвяни и представяни за финансиране повече на брой по-малки проекти, разделени на обособени участъци и позиции.

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

През м. юли 2022 г. беше обнародвано изменението и допълнението в **Закона за управление на средствата от европейските фондове при споделено управление**, с което се постигна съответствие с новоустановената европейска правна рамка по отношение на управлението на средствата от фондовете при споделено управление за програмен период 2021-2027 г., базирана основно на Регламент (ЕС) 2021/1060 на ЕП и на Съвета от 24 юни 2021 година за установяване на общоприложимите разпоредби за ЕФРР, Европейския социален фонд плюс, КФ, Фонда за справедлив преход и Европейския фонд за морско дело, рибарство и аквакултури, както и на финансовите правила за тях и за фонд „Убежище, миграция и интеграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и Инструмента за финансова подкрепа за управлението на границите и визовата политика (Регламент (ЕС) 2021/1060), както и на съответните регламенти по отделните фондове.

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

На 03.10.2022 г. е одобрена от ЕК ПТС 2021-2027 г. като НКЖИ е бенефициент с водещо ведомство – МТС.

Приоритетите на ПТС 2021-2027 г. допринасят за реализацията на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортния сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на транспортния сектор. За развитие на транспортната система и отстраняване на регионалните неравенства, инвестициите се концентрират основно върху модернизацията на направленията по TEN-T на територията на страната при ограничаване на отрицателните ефекти от развитието на транспортния сектор, с оглед постигане на по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни, което ще допринесе за балансираното регионално развитие и опазването на околната среда.

Формулираните приоритети по ПТС са:

- Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“
- Приоритет 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“
- Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“
- Приоритет 4 „Интермодалност в градска среда“
- Приоритет 5 „Техническа помощ“

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

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

Трансевропейската транспортна мрежа е от съществено значение за постигане на стратегическите цели на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС, националната транспортна политика и за изпълнението на препоръките на Европейския съвет. С предвидените инвестиции ще се подобри транспортната свързаност и достъпност при ограничаване на отрицателните ефекти върху околната среда и климата, което ще спомогне за повишаване на ефективността на транспортния сектор и за насърчаване на икономическото развитие.

В рамките на Приоритет 1 по Програмата се предвижда да бъдат финансирани инвестиционни проекти за:

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

Подадено е искане за изменение на Програмата, с което е обосновано включването и на завършването на модернизацията на жп линията Пловдив – Бургас, фаза 2.

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

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

Предвижда се развитие на жп възел Горна Оряховица, жп възел Русе и жп възел Варна. Дейностите включват модернизация на железен път, КМ, МКЦ и др. Включването им в ПТС е обусловено от спецификата на жп инфраструктурата и факта, че различни главни линии (от TEN-T и националната мрежа) се пресичат, преминават или завършват в тях.

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

Планираните инвестиции са основно по направленията на коридор ОИС, като в тях са включени ключови гари, които осигуряват комбиниран транспорт по направленията София-Перник-Радомир. Модернизацията на гарите ще допълни ефекта от модернизацията на съответните участъци и ще допринесе за постигане на оперативна съвместимост. Основната цел на изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси е подобряване на функционалните изисквания за извършване на основните дейности, свързани с управление движението на влаковете, както и създаване условия за предоставяне на по-високо качество на обслужване на клиентите – пътници и превозвачи. Необходимо е привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии.

Предвижда се изграждането на ERTMS (ниво 2) и ETCS, извън обхвата на проектите за развитие на железопътната инфраструктура по приоритет 1 и Плана за възстановяване и устойчивост, както и внедряването на автоматични прелезни устройства на ключови прелези с концентрация на инциденти, с оглед повишаване на безопасността. Такива

проекти са планирани за жп линии София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел, Елин Пелин-Септември, Радомир-Кулата. Предвидена е модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. тягови подстанции: Видин, Бойчиновци, Брусарци, Димово, както и техническа помощ за изграждане на ИМТ София, Видин и Горна Оряховица.

С инвестициите по Приоритет 4 ще се насърчи интермодалността в градски условия, което ще допринесе за подобряване и модернизиране на градските транспортни системи, за приспособяване към градския растеж и нарастващото търсене. Градските райони са особено изложени на негативните ефекти от настоящите модели на мобилност и транспорт, както и от устойчивата зависимост от частни леки автомобили, задвижвани от изкопаеми горива, като лошо качество на въздуха, шум, пътни произшествия, задръствания и емисии на парникови газове. Изграждането на връзки между пътническите жп гари и летищата на Бургас и Пловдив по Приоритет 4, както и развитието на жп възлите в Горна Оряховица, Русе и Варна по Приоритет 3 ще улесни пътниците при ползване на комбиниран транспорт, ще съкрати значително времето за придвижване между гарите и летищата и ще създаде условия за увеличаване на пътничкопотока и за подобряване на условията и комфорта при пътуване. Реализацията ще има положителен ефект върху околната среда и климата, който се изразява основно в намаляване на вредните емисии при редуциране употребата на автомобилния транспорт в тези градове. Така ще бъдат създадени възможности за постигане и на устойчива мултимодална градска мобилност. С изграждането на връзките към летищата ще се постигне и подобрена ефективност на инфраструктурата с въздействие към намаляване на отрицателните външни ефекти такива като задръствания, катастрофи и вредни газови емисии в околната среда.

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

Механизъм за свързване на Европа-2

Като част от Многогодишната финансова рамка за програмния период 2021-2027, на 07.07.2021 г. е одобрен Регламент (ЕС) 2021/1153 на ЕП и на Съвета за създаване на МСЕ и за отмяна на Регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014. В приложение III на регламента са посочени транспортните коридори и предварително набелязани участъци на основната мрежа, като за територията на Република България е включена предложената промяна в трасето на коридор ОИС, чрез добавяне на жп участъците София – граници със Сърбия/Северна Македония. Основната цел на МСЕ 2 е развитието и модернизацията на трансевропейските мрежи в областта на транспорта, енергетиката и цифровите технологии и улесняването на трансграничното сътрудничество в областта на възобновяемите енергийни източници.

С приемането на Регламент (ЕС) № 2024/1679 се направиха изменения и в Регламент (ЕС) № 2021/1153, като считано от м. юли 2024 г. Част III от приложението към Регламент (ЕС) 2021/1153 касае „ТРАНСГРАНИЧНИ ВРЪЗКИ И ЛИПСВАЩИ ВРЪЗКИ“

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

Общите цели на МСЕ-2 са да се изграждат, развиват, модернизират и завършат трансевропейските мрежи в транспортния, енергийния и цифровия сектор. Специфичните цели в транспортния сектор са: да допринася за разработването на проекти от общ интерес, свързани с ефикасни, взаимосвързани и мултимодални мрежи и инфраструктура за интелигентна, оперативно съвместима, устойчива, приобщаваща, достъпна, безопасна и сигурна мобилност в съответствие с целите за развитие на TEN-T. Финансовият пакет за изпълнението на МСЕ в периода от 1 януари 2021 г. до 31 декември 2027 г. е в размер на 33,710 милиарда евро по текущи цени, от които 25,807 милиарда евро за транспортния сектор в т.ч. 11,286 милиарда евро, прехвърлени от КФ, за да бъдат изразходвани в съответствие с Регламента в държави членки, които отговарят на условията за финансиране от КФ. Промяната позволява координирано изграждане на трансграничните връзки и подобряване на съобщенията с държавите от Западните Балкани и задълбочаване на интеграцията на транспортните системи в рамките на TEN-T. Нуждите от финансиране за развитие на транспортния сектор се увеличават ежегодно, поради което осигуряването на адекватен бюджет за завършване изграждането на TEN-T мрежата е от съществено значение. Предвидените средства в предложението на ЕК не са достатъчни за цялостно оборудване с ERTMS, което е критично за осигуряването на достатъчно ниво на оперативна съвместимост и безопасност на железопътната мрежа, както и на задоволителна конкурентоспособност. Проекти за оборудване с ERTMS и други иновативни системи за сигнализация и безопасност ще бъдат приветствани и приемани за финансиране по съответните приоритети на МСЕ 2. От съществена важност е и фактът, че такива проекти ще се разглеждат отделно от проектите за изграждане на участъци от железопътната мрежа на TEN-T.

В съответствие с ПДВМ на ЕС, на 03.05.2023 г. беше публикувана Покана за кандидатстване за набиране на проектни предложения по пакет „Военна мобилност“ от Механизъм за свързване на Европа -2 (МСЕ 2), сектор „Транспорт“, 2023 г. с тема: „Адаптиране на TEN-T към двойна употреба за граждански и отбранителни нужди – проучвания, строителство или комбинирани дейности“. Поканата целеше да съфинансира проекти, които отговарят както на граждански, така и на отбранителни нужди, с оглед адаптиране на участъци от мрежата TEN-T към техническите изисквания за размери и капацитет за едновременно двойна употреба, както за граждански, така и за отбранителни цели. Допустими за финансиране са проекти, включващи проучвания, СМР или комбинирани проекти (обхващащи както проучвания, така и СМР) за всички видове транспорт. Проектите трябва да бъдат разположени едновременно по протежение на TEN-T мрежата и военната транспортна мрежа на ЕС и трябва да отчитат инфраструктурните изисквания, приложими за определени категории инфраструктурни проекти с двойна употреба, както е посочено в Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/1328 на Комисията за определяне на изискванията за инфраструктурата, приложими за определени категории действия в областта на инфраструктурата с двойна употреба съгласно Регламент (ЕС) 2021/1153 на ЕП и на Съвета. Индикативният бюджет на Програмата е 790 млн. евро, а крайният срок за кандидатстване беше 21.09.2023 г. В рамките на тази Покана, НКЖИ изготви и подаде формуляр за кандидатстване за финансиране на проект „Удвояване и електрификация на железопътен участък Лозарево – Прилеп“ с индикативна стойност 238 млн. лв., който въпреки достойнствата си и получения брой точки от оценката, няма да получи финансиране, поради ограничените налични бюджетни ресурси на поканата по МСЕ, съгласно полученото на 23.01.2024 г. писмо от CINEA.

На 26 септември 2023 г. на страницата на Европейската изпълнителна агенция за климат, инфраструктура и околна среда беше публикувана Покана за набиране на проектни предложения по МСЕ - 2, сектор „Транспорт“ 2021-2027 г. По Поканата се предоставят

7 милиарда евро за проекти, насочени към изграждане на нова и подобряване на съществуващата европейска транспортна инфраструктура. По Поканата се финансират транспортни инфраструктурни проекти по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) в следните области: железопътна инфраструктура; вътрешни-водни пътища; морски пристанища и пристанища по вътрешните-водни пътища; пътно-железопътни терминали; мултиmodalни логистични платформи; мултиmodalни пътнически хъбове; интелигентни и оперативно съвместими приложения за транспорта; сигурна и надеждна инфраструктура; устойчивост на инфраструктурата. Помощта се предоставя в рамките на два пакета – Общ и Кохезионен пакет. Крайната дата за подаване на проектни предложения беше 30 януари 2024 г. По тази покана, НКЖИ подготви и подаде формуляри за кандидатстване за финансиране на четири проекта: „Модернизация на железопътната линия Видин – София, в участък Видин – Срацимир“, с обща индикативна стойност от 632 млн. лв., „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Михайлово – Димитровград“ с индикативна стойност 6 млн. лв., „Модернизация на тягови подстанции Червена вода и Хитрино“ с индикативна стойност 28,7 млн. лв. и „Изграждане на интерmodalен терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“ с индикативна стойност 81,1 млн. лв. С писмо от 16.07.2024 г. на CINEA сме уведомени, че е одобрен за финансиране проектът за модернизация на тяговите подстанции.

Национален план за възстановяване и устойчивост на Република България (НПВУ)

Механизмът за възстановяване и устойчивост е нов инструмент, създаден по предложение на ЕК и целящ устойчиво, съгласувано и справедливо възстановяване на държавите членки на ЕС от кризата, породена от пандемията от COVID-19. На 7 април 2022 г. ЕК даде положителна оценка на НПВУ на Република България.

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

НПВУ (Планът) на България е структуриран в четири стълба:

- Иновативна България – целящ повишаването на конкурентоспособността на икономиката и трансформирането ѝ в икономика, базирана на знанието и интелигентния растеж чрез мерки в сферата на образованието, цифровите умения, науката, иновациите, технологиите и взаимовръзките между тях – 25,3 % от ресурсите по Плана.
- Зелена България – с фокус върху устойчивото управление на природните ресурси, позволяващо задоволяване на текущите нужди на икономиката и обществото, при запазване на екологичната устойчивост, така че тези потребности да могат да продължат да бъдат удовлетворявани и в дългосрочен план – 41,9 % от ресурсите по Плана.
- Свързана България – акцентиращ върху повишаването на конкурентоспособността и устойчивото развитие на районите на страната, каквито са подобряването на транспортната и цифрова свързаност, както и насърчаването на местното развитие, стъпвайки на специфичния местен потенциал – 18,3 % от ресурсите по Плана.
- Справедлива България – с фокус върху хората в неравностойно положение за постигане на по включващ и по устойчив растеж и споделен просперитет за всички, както и с акцент върху изграждането на ефективни и отговорни публични институции,

чувствителни към нуждите на бизнеса и потребностите на гражданите – 14,6 % от ресурсите по Плана.

НКЖИ участваше в стълб 3 – Свързана България с 2 инвестиционни проекта: „Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в жп участък Русе – Каспичан“ и „Изграждане на ИМТ в Северен централен район на планиране за България – Русе“. Общата стойност на двата проекта е 257, 81 млн. лв. (от които 250,02 млн. лв. за сметка на МВУ и 7,79 млн. лв. – допълващо публично съфинансиране). Проектите допринасят за изпълнение на заложените в Плана цели.

С Решение №669 от 29.09.2023 г. на МС за одобряване на проект за актуализиране на бюджетни линии по НПВУ на Република България е извършен преглед на инвестициите по Плана, като при отчитане на възможността за изпълнението им до август 2026 г. (периода за допустимост на разходите по Плана) е направена актуализация на бюджетите на 17 от тях. Три от инвестициите отпадат напълно като една от тях е „Изграждане на ИМТ в Северен централен район на планиране за България – Русе“ поради значителното ѝ забавяне, както и поради липсата на достатъчен финансов ресурс за реализацията ѝ. В последствие стана ясно, че и втората инвестиция на НКЖИ е предложена да отпадне от Плана. Съгласно тези решения през 2024 г. са прекратени подписаните Оперативни споразумения, съобразно окончателното решение на Съвета от декември 2023 г. за одобряването на модифицирания План.

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

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

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

Общият бюджет на програмата възлиза на 207.46 милиона евро (ЕФРР + национално съфинансиране).

НКЖИ планираше участие в рамките на Приоритет 1 „По-добре свързан регион“ с подготовка и изпълнение на два проекта от стратегическо значение – за рехабилитация и модернизация на гаров комплекс Русе и жп спирка – товарна гара Русе. Към настоящия момент, обаче няма ефективна комуникация с румънската страна за координация и подготовка на формуляра за кандидатстване и така изпълнението на проектите в рамките на програмата е поставено под реален риск.

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

национални/регионални оперативни програми, НПВУ и Механизма за справедлив преход.

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

Общият бюджет на програмата възлиза на 83.95 милиона евро (ЕФРР + национално съфинансиране).

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

НКЖИ планираше участие в рамките на Приоритет 2 „По-достъпен трансграничен регион“ с подготовка и изпълнение на проект от стратегическо значение „Подготовка на технически проект за модернизация на жп линията Радомир – Кулата“. Към настоящия момент гръцките партньори на НКЖИ не откликват на поканите на българската страна за съвместна подготовка на формуляра за кандидатстване. Забавянето води до потенциален риск изпълнението на техническия проект да не може да се вмести в рамките на периода за допустимост на разходите.

1.3.2. Стратегически цели

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

- ✓ постигане на конкурентни и по-високи проектни скорости по съществуващата железопътна мрежа и развитие на бизнес ориентирани трасета;
- ✓ осигуряване на безопасен и сигурен железопътен транспорт, чрез въвеждане на нови интелигентни системи;
- ✓ съхранение на активите, предоставени от държавата за управление от НКЖИ, чрез осигуряване на адекватна поддръжка в съответствие със състоянието на активите;
- ✓ оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура;
- ✓ въвеждане на енергоефективни технологии и използване на възобновяеми енергийни източници;
- ✓ намаляване на загубите от инциденти, чрез намаляване на техния брой по причина на управителя на железопътната инфраструктура и намаляване на времето за отстраняване на последиците;
- ✓ развитие на железопътната инфраструктура и обновяване на железопътните линии, разположени по международни железопътни коридори;
- ✓ повишаване на конкурентоспособността (по отношение на качество и ефективност);
- ✓ провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване на потребностите на клиентите от качествено обслужване – сигурност, надеждност, непрекъснатост и екологичност на предоставяните услуги;
- ✓ въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията;
- ✓ въвеждане на нови услуги и дейности;
- ✓ въвеждане на енергоефективни технологии и използване на възобновяеми енергийни източници;
- ✓ привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси;
- ✓ провеждане на гъвкава тарифна политика;
- ✓ създаване на конкурентни условия за комбинираните превози, чрез развитие на терминалната инфраструктура;

- ✓ успешно и ефективно усвояване на средствата от Европейските структурни инвестиционни фондове (ЕСИФ), както и Европейските фондове при споделено управление (ЕФСУ);
- ✓ подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

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

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

В по-дългосрочен план НКЖИ ще се стреми:

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

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

- ✓ модернизация на железния път, осигурителната техника и енергосъоръженията по част от железопътната мрежа чрез проекти: София – Пловдив: жп участъци София - Елин Пелин, Елин Пелин – Костенец, Костенец – Септември; София – Перник – Радомир – Гюешево - граница с Република Македония: жп участъци София - Перник, Перник - Радомир, Радомир - Гюешево; София – Драгоман – граница с Република Сърбия: жп участък Волюяк-Драгоман; Карнобат – Синдел, Видин – София: жп участък Видин – Срацимир, Срацимир - Медковец, Мездра - Медковец, Михайлово – Димитровград, Русе - Стара Загора;
- ✓ модернизация за тягови подстанции и секционни постове по протежение на основната, разширената основна и широкообхватната TEN-T мрежа, с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA;
- ✓ изпълнение на Националния план за внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS), според осигуреното финансиране;
- ✓ изграждане на ERTMS по жп линии Радомир – Кулата и ниво 2 по Русе – Каспичан;
- ✓ изграждане на системи за трансгранична комуникация на гранични гари;
- ✓ модернизация на ключови гари и реконструкция на гарови комплекси: Подуяне, Искър, Казичане, Карнобат, Стара Загора, Нова Загора, както и ключови гари и изграждане на нови по жп линията София – Перник – Радомир;
- ✓ проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР);
- ✓ осигуряване на безопасност и сигурност на превозите, чрез дейностите по проект: „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости”;
- ✓ модернизация и рехабилитация на съоръжения и устройства на осигурителна техника и изграждане на надеждна рингова структура на оптични трасета, чрез

дейностите по проект: „Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства”;

- ✓ модернизация на железния път, осигурителната техника и енергосъоръженията по част от железопътната мрежа чрез проект Карнобат – Синдел;
- ✓ възстановяване на проектните параметри чрез проекти: София – Карлово - Зимница, Русе - Варна и др;
- ✓ привеждане на сградния фонд в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии, в съответствие с изискванията за противопожарна безопасност и енергийна ефективност;
- ✓ постоянен контрол върху техническото състояние на железния път и съоръженията и планиране на ремонтите;
- ✓ за второстепенните линии ще се осигурява планова поддръжка, за да се поддържа постигнатото ниво на безопасност;
- ✓ за подобряване на условията за ползване на железопътния транспорт в Република България, една от основните задачи на НКЖИ, произтичащи от необходимостта за осигуряване на равни възможности за хората с увреждания е изпълнение на техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с лицата с намалена подвижност (ЛНП) на трансевропейската конвенционална железопътна система.

1.3.4. Пазарни цели

Пазарните цели пред НКЖИ са:

- ✓ създаване на условия за привличане на нови клиенти – оператори, които да използват подобреното качество на железопътната мрежа, постигнато чрез модернизацията на участъци от железния път, управление на движението на влаковете, чрез съвременни системи за контрол и управление и повишаване средните скорости за движение по железопътната мрежа, както за пътническите, така и за товарните влакове, предоставяни на конкурентни цени;
- ✓ предоставяне на нови услуги, за увеличение на приходите от допълнителни и спомагателни услуги и/или предоставяне на съществуващите услуги на нови клиенти;
- ✓ оптимизиране на разходите и приходите от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт;
- ✓ повишаване на качеството и ефективността на железопътната инфраструктура, чрез ремонт на железопътните линии за възстановяване на проектните скорости и изграждане/модернизиране на трасета, позволяващи високи скорости и намалено време пътуване;
- ✓ повишаване точността на движение на товарни и пътнически влакове;
- ✓ изграждане на железопътни връзки с нови обекти/индустриални клонове, генериращи товари и/или пътници;
- ✓ модернизиране на приемните здания и площите около тях в гари по определени приоритети (гранични гари, интересити гари, централни гари в големи градове и др.) за привличане на повече пътници към железопътния транспорт и осигуряване на достъп на лицата с намалена подвижност;
- ✓ изготвяне на предложения за отдаване на концесия на малодейтелни железопътни линии и на приемните здания на основните железопътни гари, за намаляване на разходите;
- ✓ закриване на нерентабилни линии/участъци, които могат да бъдат по-ефективно обслужвани от други видове транспорт, за намаляване на публичните разходи за транспорт на ниво държава;

- ✓ изграждане на интермодални терминали и товарни селища или участие в изграждането на такива, с цел увеличение на приходите от такси и допълнителни дейности;
- ✓ сътрудничество с управителите на инфраструктура на европейско равнище за да се увеличат ефектите от дейността по управление на железопътната инфраструктура на база „добри практики“.

1.3.5. Финансови цели и задачи

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

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

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

Важни аспекти във финансовата политика на НКЖИ и регулаторна рамка:

➤ С ПМС № 283 от 14.11.2019 г. е изменена и допълнена Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г. (ДВ, бр. 36 от 2012 г.). В Методиката са дефинирани два компонента на таксата (*такса за достъп и използване*): 1.) *такса за преминаване по железопътната инфраструктура* и 2.) *такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия*.

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

Размерът на инфраструктурните такси за преминаване по железопътната инфраструктура, в резултат на регулацията и прилагането на метода на преките разходи е намалял, като общият спад на приходите за 2023 г. е с около 22% спрямо 2017 г. Въпреки ръста на приходите от други услуги, техният малък относителен дял в общите приходи не може да компенсира спада, който се дължи на намаляване размера на инфраструктурните такси за преминаване по железопътната инфраструктура и на извършената работа, по специално за пътнически превози.

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

Съгласно последния доклад на Платформата за управители на железопътната инфраструктура (PRIME) към Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ на ЕК Управителите на железопътна инфраструктура покриват между 10% до 25% от общите си разходи, благодарение на предоставянето на тези видове услуги. В Доклада изрично е

подчертано, че Република България е една от деветте държави в ЕС, която не е въвела *такси за достъп до гарите*, което формира средно 11% от приходите на Управителите на железопътна инфраструктура, средно за Европа.

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

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

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

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

2. Състояние на предприятието

2.1. Общо състояние

От 1 януари 2002 г. железопътната инфраструктура се стопанисва и управлява от НКЖИ, в условията на непрекъснат дефицит от финансов ресурс за експлоатация и поддържане, което не позволява планиране на развитие и/или модернизация, извън ресурса осигурен от Европейски фондове и програми и съответното им национално съ-финансиране. Това води до изоставане в качеството на железопътната инфраструктура на участъците с национално значение.

На графиката по-долу може да се проследи каква е динамиката в използването на железопътния транспорт в периода 2014–2023 г. като ясно личи тенденцията за постепенно увеличение на превозените товари. При превоза на пътници за периода, който в последните няколко години се стабилизира като размери, с изключение на данните за 2020 г. и 2021 г., при която има спад дължащ се на кризата от COVID-19. Видно от графиката - пътническите услуги намаляват с 1,6% средногодишно за последните 10 години, а при товарните има ръст с 4,7%.

Графика № 1. Динамика в използването на железопътния транспорт за периода 2014-2023 г.



Източник: данни от НСИ

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

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

Графика № 2. Извършена работа за периода 2014- 2023 г.

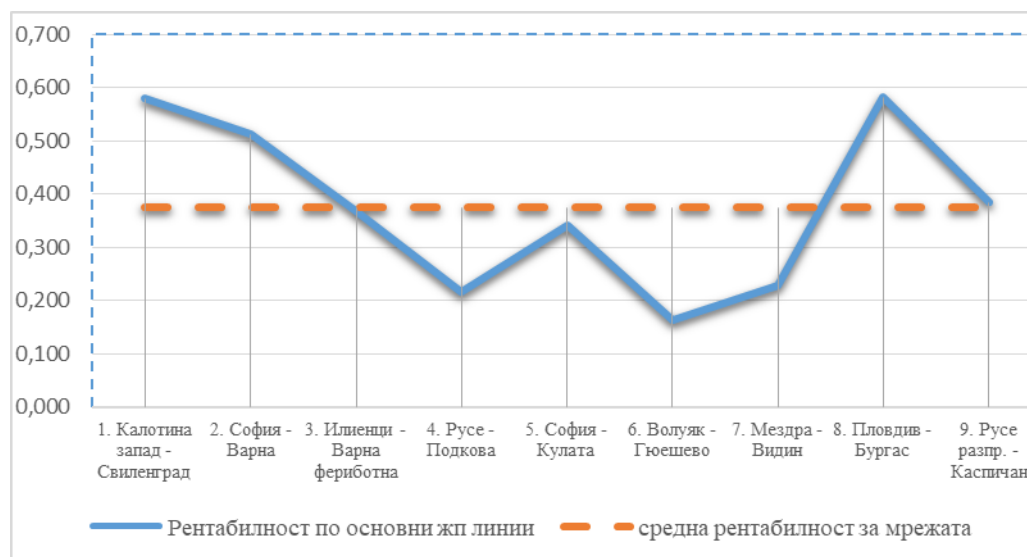


За последните 10 години се отчита средногодишно увеличение в извършената работа, изразена във влакилометри – с 1,0%, брутотонкилометри – с 1,6% и MWh – с 2,6%. За същия период се наблюдава намаление с 3,8% в приходите от такса за преминаване по железопътната инфраструктура, което се дължи на отчетените по-малко преки разходи, респективно намалените инфраструктурни такси за влакилометри и брутотонкилометри. В приходите от разпределение на тягова ел. енергия се наблюдава увеличение с 9,4%. За последните 3 години се отчита и средногодишно намаление на приходите от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща ел. енергия с 0,9%.

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

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

Графика № 3. Рентабилност на приходите от оперативна дейност за 2023 г.



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

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

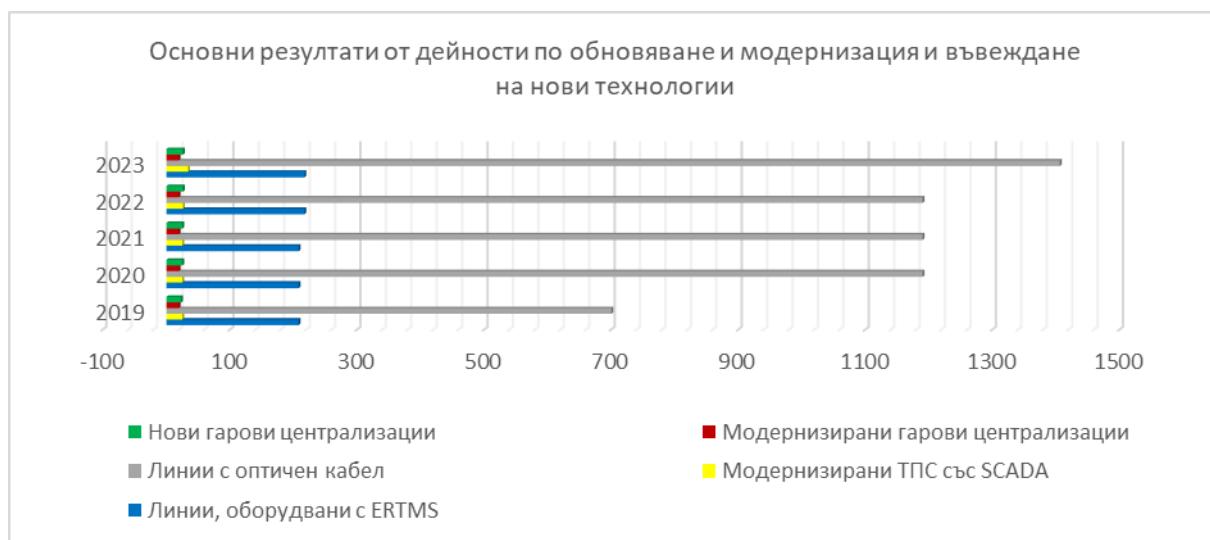
За тази цел ЕС финансира приоритетно голяма част от необходимите инвестиции, но съсредоточавайки се върху направленията, които носят най-висока добавена стойност за гражданите на ЕС. Със средства от ЕС се финансират обекти за модернизация, като част от задълженията на Република България е да осигури необходимия ресурс - материален, финансов и човешки за тяхното поддържане и експлоатация.

НКЖИ управлява активи на държавата на стойност 5,4 млрд. лв., които към края на 2025 г. ще достигнат близо 7,2 млрд. лв. Прогнозните стойности на нетекущи активи, които ще бъдат въведени в експлоатация за периода 2021-2025 г. са на стойност около 2 млрд. лв. Съхранението на активите, предоставени от държавата за управление от НКЖИ изисква осигуряване на адекватна поддръжка в съответствие със състоянието на активите.

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

трафик в страната. Недостигът на средства за поддържане води до влошаване състоянието на железния път и съоръженията по останалата част от железопътната мрежа, което от своя страна увеличава разходите за аварийни ремонти, разходи за инциденти, загуба на товари и пътници и респективно ръст на необходимите субсидии за компенсиране на разликата между общите разходи и приходите от инфраструктурни такси. Въпреки тези затруднения през последните години са постигнати значителни резултати при внедряването и използването на нови технологии и модернизация на осигурителни системи и тягови подстанции (ТПС), което е видно от следващата графика:

Графика № 4. Постигнати основни резултати за въвеждане на нови технологии за периода 2019-2023 г.



Забележка: Данните са с натрупване

2.2. Организация и управление

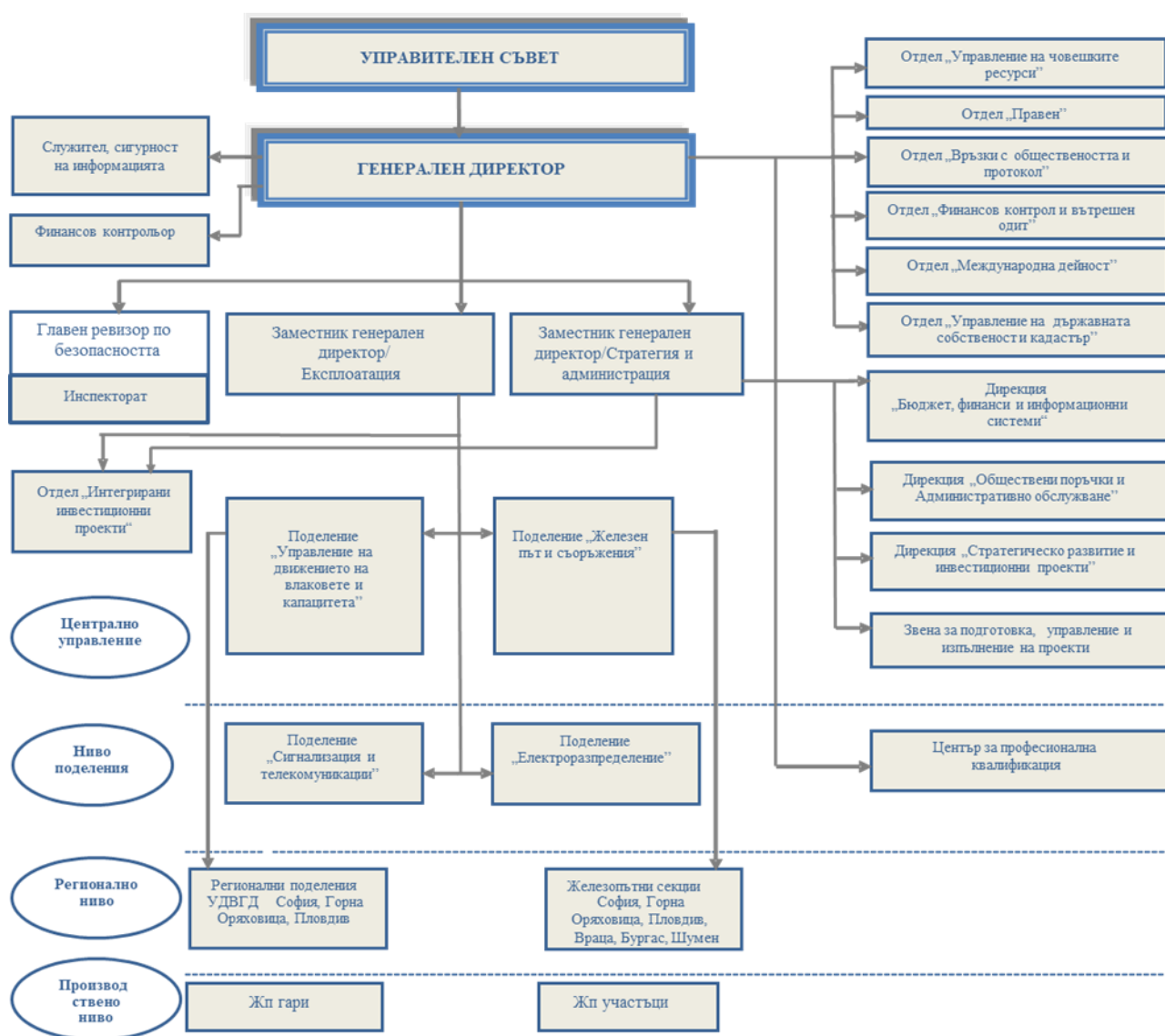
Органи на управление на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, съгласно Закона за железопътния транспорт са Министърът на транспорта и съобщенията, Управителен съвет и Генерален директор.

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

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

Структурата на предприятието е двустепенна: Централно управление и регионални подразделения. В предприятието са обособени отделение „Електроразпределение“ (ЕРП), отделение „Сигнализация и телекомуникации“ (СИТ) и Център за професионална квалификация (ЦПК), които са самостоятелни подразделения.

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



В този си вид организационната структура гарантира устойчиви и ефективни връзки и взаимоотношения и оптимална субординация между отделните структурни единици.

В Национална компания „Железопътна инфраструктура“ числеността на персонала по разписание на длъжностите е разпределена в следните структури: централно управление; 12 регионални поделения (София, Пловдив, Бургас Враца, Горна Оряховица и Шумен). В състава на централно управление са включени и 6 звена за подготовка, управление и изпълнение на проекти, финансирани със средства по европейски фондове.

Списъчния брой на персонала към 31.12.2023 г. е 10 380 броя, като се отчита намаление с 603 списъчни бройки спрямо отчетените към 01.01.2021 г.

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

Важно е да се отбележи, че за програмен период 2021-2027 г. разходите за персонал от дирекция СРИП са недопустими за финансиране от Програма „Транспортна свързаност“, поради което същите се осигуряват от НКЖИ, считано от 01.01.2024 г.

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

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

В КТД е договорен механизъм за увеличаване на основните заплати, в зависимост от процента на увеличение на минималната работна заплата (МРЗ) за страната.

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

Въпреки положените усилия текучеството на персонала се задълбочава поради конкуренцията на пазара на труда, от страна на мобилни оператори, енергоразпределителните дружества, метрополитен, строителни фирми, както и отваряне на европейския пазар на труда. Очертаващата се неблагоприятна тенденция във възрастовата структура на работната сила е над 50 г. Свободните работни места към 30.06.2024 г. са 1278 броя.

Средната брутна работна заплата към 31.12.2023 г. е 1 578 лв. Очевидно е продължаващото изоставане на средната брутна работна заплата в НКЖИ от тази в страната (по данни на НСИ средната брутна работна заплата за декември на 2023 г. за страната е в размер на 2 173 лв.).

В сила от 01.06.2024 г. е сключен нов Колективен трудов договор 2024 г. Актуализирана е и Социалната програма към него. Договорен е механизъм за постепенно преодоляване изоставането на средната брутна работна заплата за Компанията от тази за страната.

Подписано е Споразумение между НКЖИ и Синдикатите, страна по КТД за предприемане на конкретни действия и мерки за преодоляване на идентифицираните проблеми и обезпечаване на компанията с квалифицирана работна сила и привличане на млади кадри за дългосрочна реализация в Компанията.

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. Предприятието продължава политиката на партньорство с висши учебни заведения и професионални гимназии по жп транспорт в страната и сключване на договори за сътрудничество.

Промените във вътрешните документи и през следващите години, ще бъдат в зависимост от настъпили промени в трудовото законодателство и постигнати договорености със синдикатите.

2.3. Финансово икономическо състояние и финансови показатели

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

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

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

НКЖИ е единственото предприятие, което има отделен договор с държавата, където участва, като равнопоставена страна по този договор, а не като изпълнител на обществена услуга. Това изискване за взаимоотношенията между Държавата и Управителите на инфраструктура е разписано в Директива 2012/34/ЕС и транспонирано в ЗЖТ и Наредба №41.

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

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

Стойностите на основните финансови показатели отчетени за периода 2021-2023 г. са както следва:

Таблица № 1. Основни финансови показатели на км от мрежата

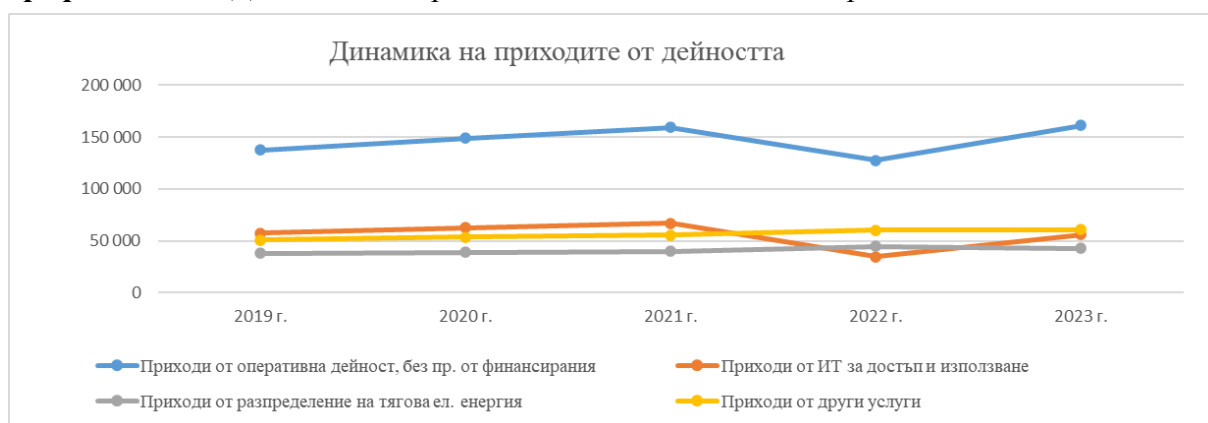
Финансови показатели (в лв/км)	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Приходи от ИТ на 1 км	10 384	5 397	8 709
Приходи от други услуги на 1 км	8 633	9 344	9 399
Оперативни разходи (ОРЕХ) на км	52 448	56 164	63 123
Капиталови разходи (САРЕХ) на км	151 131	185 475	277 492

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

железопътен пазар с оглед на избухването на COVID-19, следствие на което размерът на ставките за влакилометър, брутотонкилометър и ставката за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, се намалява с 50 на сто, а таксата за заявен и неизползван капацитет не се събира за периода от 1 януари 2022 до 31 декември 2022 г. Компанията е получила финансиране под формата на субсидия.

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

Графика № 5. Динамика на приходите от дейността за периода 2019-2023 г.



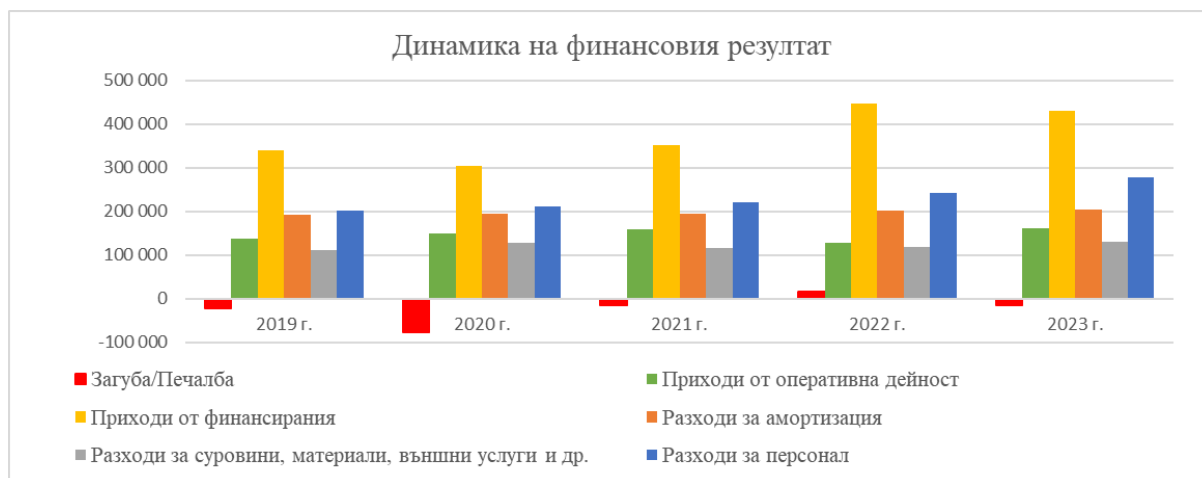
Стойностите на общите приходи и разходи отчетени за периода 2021-2023 г. са както следва:

Таблица № 2. Общи приходи и разходи

Финансови показатели (в хил.лв.)	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Общо приходи, в т.ч.:	513 248	576 472	593 274
Приходи от оперативна дейност (без приходи от финансираня), в т.ч.:	159 241	127 509	161 081
от такса за достъп и използване	67 027	34 839	56 139
от разпределение на тягова ел.енергия и др.услуги	55 729	60 318	60 584
Общо разходи, в т.ч.:	527 688	561 238	607 340
Оперативни разходи за дейността (без разходи за амортизация и обезценка)	338 553	362 540	406 890

Показателите за общото финансово състояние на предприятието показват, че в годините, когато се приключват големи инфраструктурни проекти и се осчетоводяват значителни по стойност активи, загубата на дружеството се увеличава, което се дължи на завишения размер на амортизационните отчисления, намаления размер на финансиранията, ръста на средствата за персонал и новите разходи за експлоатация и поддръжка, свързани основно с външни услуги. Динамиката на финансовия резултат се вижда от следващата графика:

Графика № 6. Динамика на финансовия резултат и основните фактори, влияещи върху неговата стойност за периода 2019-2023 г.



Стойностите на общите финансови показатели отчетени за периода 2021-2023 г. са както следва:

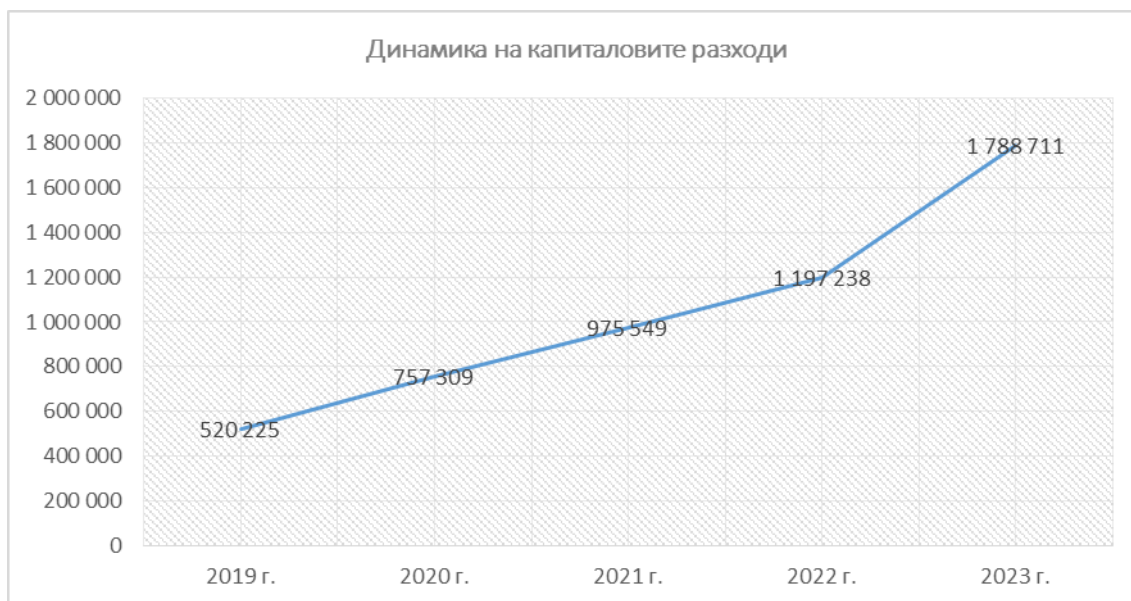
Таблица № 3. Общи финансови показатели

Финансови показатели (в хил.лв.)	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Общо Активи	4 560 326	5 028 453	5 486 680
Дълготрайни активи	4 263 950	4 429 192	4 980 261
Краткотрайни активи	296 376	599 261	506 419
Общо пасиви	3 305 217	3 754 742	4 230 801
Нетекущи пасиви	3 267 401	3 716 478	4 183 378
Текущи пасиви	37 816	38 264	47 423
Общо Собствен капитал	1 255 109	1 273 711	1 255 879
Основен капитал	100 000	100 000	100 000
Финансов резултат, в т.ч. от минали години	-632 953	-593 633	-587 865
Капиталови разходи	975 549	1 197 238	1 788 711
Вземания от клиенти и доставчици	95 927	86 784	95 003
Задължения към доставчици и персонал	29 633	28 963	34 448

Ръста в размера на управляваните ДМА с около 20% за периода 2020-2023 г., подкрепя извода за засилената инвестиционна дейност на предприятието, както и доброто изпълнение на задълженията за управление и развитие на предоставените от Държавата активи.

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

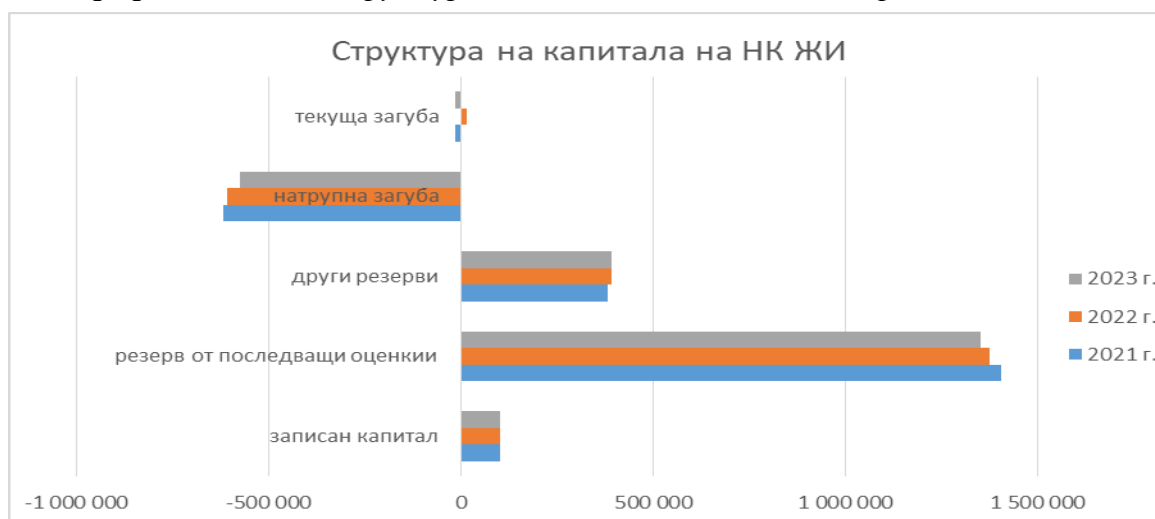
Графика № 7. Динамика на инвестиционната активност на НКЖИ, измерена чрез размера на капиталовите разходи за периода 2019-2023 г.



По сложен е въпросът с размера на вземанията от клиенти, които се запазват относително постоянни за периода. Основната причина за това е че около 90% от тези вземания са от Холдинг БДЖ ЕАД и дъщерните му дружества. Най-големи са вземанията от БДЖ ТП ЕООД, в размер на около 60% от всички вземания, което надхвърля повече от два пъти сумата за дължимите инфраструктурни такси за достъп годишно към НКЖИ. Всички останали товарни превозвачи на пазара успяват да изплащат своевременно задълженията си към НКЖИ.

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

Графика № 8. Структура на капитала на НКЖИ за периода 2021-2023 г.



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

Съгласно Политиката за участието на държавата в публичните предприятия, ключовите показатели за изпълнение на финансовите цели, следва да достигнат приемливите за съответния коефициент стойности, а именно: коефициент на ефективност на

разходите, ≥ 1 ; коефициент на задлъжнялост, $(0 \leq K_p \leq 1)$; коефициент на обща ликвидност, $(1 \leq K_p \leq 10)$.

Изменението на основните икономически показатели за финансов анализ отчетени за периода 2021-2022 г. и очаквано за 2023 г. са както следва:

Таблица № 4. Основни икономически показатели

Икономически показатели	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Ефективност на разходите	0,96	1,02	0,97
Задлъжнялост	2,63	2,95	3,37
Ликвидност	7,84	15,66	10,68

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

2.4. Техническо състояние на елементите на железопътната инфраструктура

2.4.1. Управление на движението на влаковете и капацитета

Достъпът и използването на железопътната инфраструктура става на база на предварителни заявки за капацитет. Поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“ (УДВК) извършва обработка на заявките за ползване на капацитета, осигурява правото за използване на предоставените капацитети и управление на движението, осъществява комуникация при управлението на превозния процес и предлага информация за движението на влаковете. Обработва и подава информация, необходима за въвеждането или експлоатацията на обслужването на влаковете трасета, за които е предоставен съответен капацитет. Изчислява инфраструктурните такси и отчита реализирането на заявения капацитет, реализираната работа по железопътната инфраструктура. Контролиране на теглото на вагоните в пунктовете съоръжени със стационарни и мобилни везни. Разработва нови технологии за организацията на работата в гарите и управление на движението на влаковете след приключване на извършващите се модернизации на железопътната инфраструктура. Инициира и участва във внедряването на съвременна осигурителна техника с цел елиминиране на субективния фактор при осигуряване движението на влаковете, издигане на по-високо ниво работата на гаровия персонал, увеличаване на пропускателната способност и подобряване безопасността на движението.

2.4.2. Състояние на железния път и съоръженията

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

Графика № 9. Основни резултати за железен път с натрупване за периода 2019-2023 г.



Към края на 2023 г., средната скорост на движение по главните железопътни линии по техническо състояние на железопътната инфраструктура се очаква да бъде 92,8 км/ч. Тези данни показват, че средната скорост за движение на пътническите влакове е съществено по-ниска от средните скорости в напредналите европейски железопътни администрации, което е една от причините за ниското качество на предлаганата услуга. При проектни скорости 120-130 km/h, не рядко движението на влаковете се осъществява със средна скорост 60-80 km/h.

Графика № 10. Развитие на средна скорост на движение по техническо състояние на железопътната инфраструктура за периода 2019-2023 г.



Основната причина за ниската средна скорост на движение е физическото състояние на активите, като последица от изоставането на модернизацията и ремонтите на главните железопътни линии от мрежата в участъци с обща дължина над 1 400 км, извън коридор Ориент Източно-Средиземноморски, по който се влагат основно средствата от ЕС.

Дейностите по поддържането на горното строене на железния път са насочени основно към подобряване на състоянието на релсо-траверсовата скара и баластовата призма.

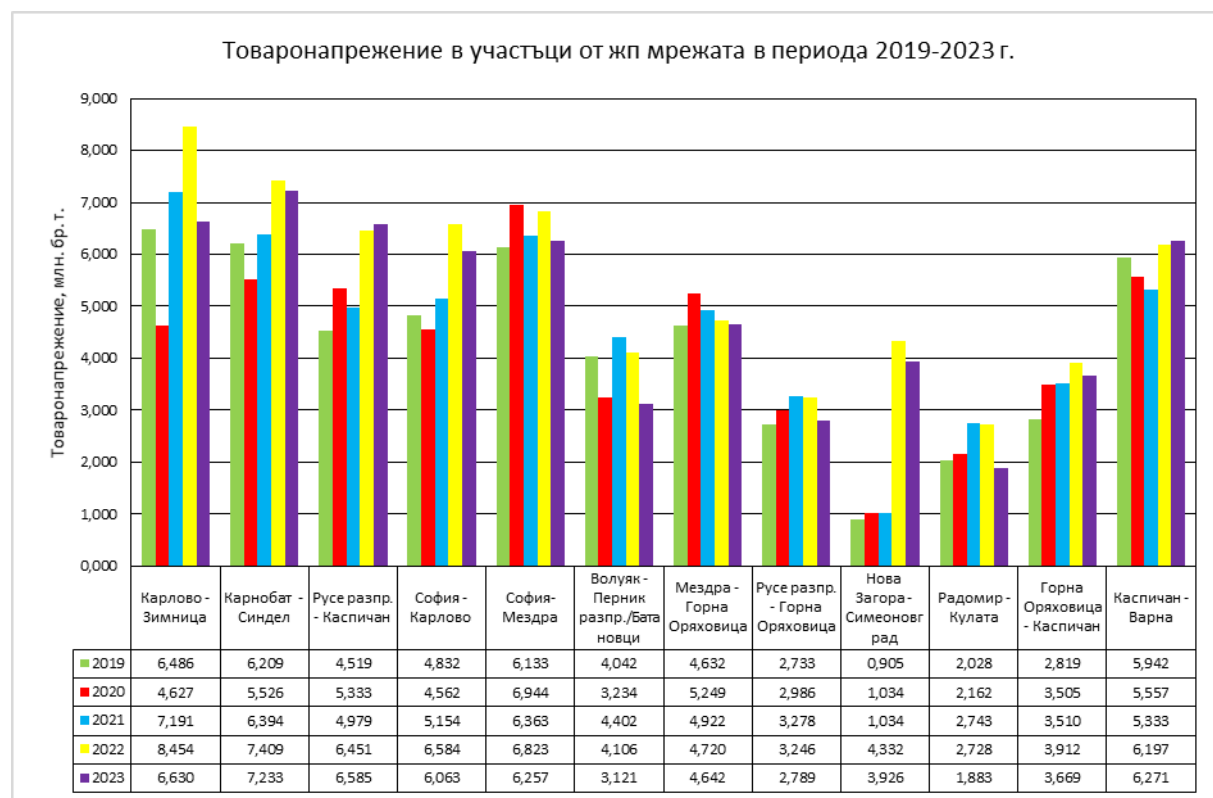
При сегашното състояние на горното строене на железния път се наблюдава устойчив ръст на увеличение на разходите за използване на специализирана техника, материални и човешки ресурси. Показателно е, че през 2023 г. малко над 40% от дължината на експлоатирания железен път се налага да бъде укрепван с тежка пътна механизация (ТПМ) ежегодно.

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

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

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

Графика № 11. Извършена работа по главните железопътни линии Товаронапрежение по наблюдаваните жп линии за периода 2019-2023 г.



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

Въз основа констатациите от извършените генерални ревизии на 238 695 м² тунелни облицовки в мрежата, е установено, че над 10% от тунелните облицовки са достигнали граничната си носимоспособност. В тези тунели е необходимо да се извърши подходящо усилване на над 23 870 м² тунелни облицовки, най-вече по 2-ра, 3-та и 5-та железопътни линии. Като неотложни могат да бъдат определени строително-ремонтните дейности в

11 тунела (без тунел № 7 по 3-та жп линия) главно по 2-ра, 3-та, 4-та, 16-та и 24-та железопътни линии.

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

Стоманобетоновите мостове са „по-млади“ като период на експлоатация, но техническото им състояние е подобно на стоманените. При обща квадратура на хидроизолационните покрития на връхните конструкции от 220 887 м² е необходимо като минимум, средно годишно да се ремонтират около 4 400 м² хидроизолации, за да не излизат масивните мостове извън средно-статическите междуремонтни срокове, които са около 50 години. Подобни са сроковете и за ремонта на откритите повърхности на стоманобетонните конструкции, за които при обща квадратура от около 250 000 м², е необходимо като минимум годишно да се санират по около 5 000 м² бетонни повърхности. Определената средна стойност за ремонт на стоманобетонни мостове в Пазарното проучване на НКЖИ е около 14,5 млн.лв.

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

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

2.4.3. Състояние на енергетичните съоръжения и контактната мрежа

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

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



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

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

Състояние на енергетичните и електротехническите съоръжения

Захранването на контактната мрежа с електрическа енергия се извършва от 54 бр. тягови подстанции, чрез така наречените захранващи фидери (въздушни проводници). Контактната мрежа, захранващите, обходни и обратни фидери образуват тяговата мрежа на електрифицираните железопътни участъци.

Тяговата мрежа се поддържа в 24-часово работно състояние от оперативно енергийни диспечери и аварийно-ремонтен и експлоатационен персонал, разположен в 46 бр. подрайони по контактна мрежа. Поддръжката на контактната мрежа се извършва със специализирани релсови самоходни машини на железопътен ход.

Подобряване състоянието на контактната мрежа и енергосъоръженията в тяговите подстанции, приваждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (Техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) и произтичащите от тях стандарти и европейските норми) е предпоставка за намаляване на технологичните разходи и загуби и за развитие на енергийните системи с цел подобряване на енергийната ефективност.

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

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

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

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

Ремонтът на контактната мрежа обхваща:

- подмяна на негодни, наклонени и физически износени стоманобетонни стълбове;
- стабилизиране на стълбовната линия в места с насипи, свлачища и др.;
- внедряване на корозоустойчиви детайли, безболтови клеми и др. части с висока надеждност;
- подмяна на физически износени и такива с недостатъчна механична якост биметални и медни носещи въжета с бронзови;
- подменят се компенсиращите устройства на компенсираната контактна мрежа с газови компенсатори, които облекчават експлоатационната ѝ поддръжка;
- монтират се мощностни разединители и надеждни моторни задвижвания за открит и закрит монтаж в тяговите подстанции и контактната мрежа;
- подменя се контактната мрежа в компрометирани участъци, които не са включени в проекти, финансирани с европейски средства, в участъци където се извършва ремонт на железния път.

Състояние на тяговите подстанции - От общо 54 броя тягови подстанции на територията на железопътната инфраструктура, 26 броя са модернизирани и същите са с изградена система SCADA за дистанционна връзка и управление от енергодиспечер.

Към момента НКЖИ има влезли в сила 14 броя договори за модернизация и изграждане на тягови подстанции – Враца, Перник, Казичене, Ихтиман, Белово, Чирпан, Варна, Разград, Русе, Твърдица, Бойчиновци, Димово, Червена вода и Хитрино. Остават за пълна модернизация 14 броя подстанции. С дежурен персонал са 27 броя подстанции.

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

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

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

Основно инвестициите в енергийните съоръжения са насочени за възстановяване и модернизация и повишаване надеждността и качеството на захранващото напрежение в тяговите подстанции чрез модернизация на подстанциите и въвеждане на система

SCADA за телеуправление на тяговите подстанции, секционните постове и гаровите разединители, ремонт и обновяване на специализираната механизация за поддържане на контактната мрежа.

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

- намаляване на броя на повредите по причина на енергийните системи и контактна мрежа;
- намаляване времето за отстраняване на повреди по контактната мрежа и съоръженията;
- намаляване до минимум количествата реактивна енергия, което води до икономии на НКЖИ и операторите;
- намаляване вредното влияние върху околната среда, чрез подмяна на съоръженията съдържащи вредни, отровни и канцерогенни вещества (трансформаторно масло, течен електролит в акумулаторните и кондензаторните батерии и др.;
- оптимизиране на персонала и повишаване на неговата производителност.

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

Основната дейност на поделение „Сигнализация и телекомуникации“ (СИТ) е насочена към профилактика, поддържане, модернизация на съществуващи и строителство на нови устройства и системи на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването и енергийния контрол. Тези системи са основата на централизираното диспечерско управление, обективния контрол и безопасността на влаковото движение.

Осигурителната техника осъществява: контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура (светофори и стрелки), чрез гарови централизации (механични, електро-механични, релейни и компютърни) и междугаровите системи (автоблокировка, полуавтоматична блокировка, работещи по медни и оптични кабели); контрол и управление на скоростта на движение на влаковете, чрез системата ETCS/АЛС и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете (ДЦ); контрол на състоянието на преминаващите железопътни возила в движение на определени контролни пунктове, чрез монтирани устройства за контрол на подвижен жп състав.

Действащите в момента общо 310 бр. експлоатационни пункта (294 гари и 16 разделни постове) са съоръжени със средства на ОТ, както следва: МКЦ – 31 бр.; МРЦ – 164 бр.; ЕМЦ – 32 бр.; РУКЗ – 70 бр. (*гара Септември е съоръжена с МКЦ за основната жп мрежа и РУКЗ за теснолинейката, гара Варна е съоръжена с ЕМЦ на основната мрежа и отделна ЕМЦ за товарния парк*). Без осигурителна инсталация са 17 бр. гари, в които движението на влаковете се управлява чрез пултове. за управление на входни светофори/семафори.

Действащите системи за влакова защита АЛС (СВЗ) са 264,294 км линейна дължина (по текущите пътища), като от тях тип: JZG 703 – 56,345 км; ETCS Ниво 1 вер. 2.3.0d – 207,949 км.

Участъците Елин Пелин – Ихтиман и Костенец – Белово са съоръжени със система за автоматична локомотивна сигнализация EBICAB-700 (TSI CCS Annex B) – JZG 703 ниво 0, производство на Ericsson.

В железопътните участъците Крумово – Свиленград по I-ва главна жп линия и Световрачене – Сопот по III-та главна жп линия контрола и управлението на влаковото движение се извършва от диспечерска централизация.

Монтирани са устройства за контрол на подвижен железопътен състав, в следните междугария:

- Септември–Пазарджик – Система за контрол на ПЖПС на км 110+200 двупътна (контрол на загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, регистриране на дерайлирала колоос);
- Тодор Каблешков–Стамболийски – Система за контрол на ПЖПС на км 141+800 двупътна (контрол на габарит, загрети букси, спирачни повърхности, осно натоварване, неравности и отклонения по колелата, регистриране на дерайлирала колоос);
- Пловдив разпределителна изток – Крумово – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ на км 161+840 двупътна;
- Ябълково–Димитровград – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Димитровград-Запад на км 227+228;
- Димитровград–Нова Надежда – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Димитровград-Изток на км 238+239;
- Димитровград–Хасково – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Димитровград-Юг на км 3+874;
- Любимец–Свиленград – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Свиленград-Запад на км 291+183;
- Свиленград–Капъкуле – Система за контрол на горещи букси и колела /ГБК/ Свиленград-Изток на км 302+000;
- Маноле–Белозем – Система за контрол на горещи букси и колела на км 26+532.

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.

Безопасното преминаване на влаковете през жп прелезите се осъществява чрез автоматични прелезни устройства (АПУ). От всички 757 бр. жп прелези, 533 бр. са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза, както следва: АПУ с бариери и сигнализация – 145 бр.; АПУ със сигнализация – 262 бр.; електрически бариери в район на гара – 126 бр.

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

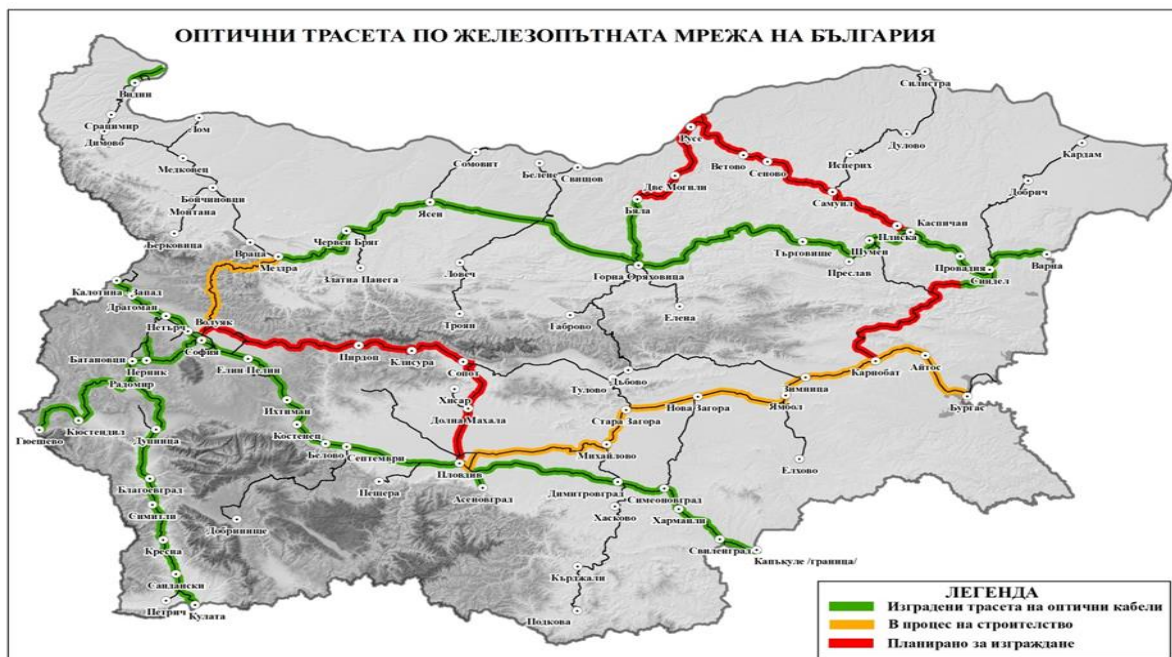
Въпреки усилията, които се полагат, действащите съоръжения от базовото ниво за безопасност (гарови централизации, прелезни устройства, системи за блокировка), както и елементите от тях (стрелкови апарати, сфетофори, релсови вериги) постепенно изчерпват своя технически ресурс, като рискът от опасен отказ нараства поради продължителен срок на експлоатация, отсъствие на резервна апаратура, недостатъчен персонал за техническо обслужване. Голяма част от действащата ОТ е с изтекъл полезен живот, като 42% от нея е въведена в експлоатация преди повече от 50 г.

Телекомуникационните съоръжения реализират всички видове съобщителни връзки в железопътната инфраструктура – служебни вътрешногарови, междугарови, диспечерски,

вагови диспечерски и маневрени радиовръзки, общо служебни телефонни връзки, селекторни, пренос на данни и др. Системите от телекомуникационната мрежа осигуряват преносна среда за системата за сигнализация, гласов пренос и са непосредствено свързани с ръководството, организацията и безопасността на железопътното движение и превозите.

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

Графика № 15. Оптични трасета по железопътната мрежа



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

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

осъществява и надеждна цифрово базирана комуникация на глас между диспечерите в участъка, ръководител движение по гарите и машинистите в локомотивите.

Чрез изградената цифрова телекомуникационна мрежа, базирана на оптични кабели и цифровата радиокомуникационна система – мобилна наземна мрежа по стандарт GSM-R за железопътни нужди, базирани на последните технически постижения в областта на електронните телекомуникационни устройства и мрежи се осигурява надеждно и безотказно управлението на влаковото движение, административното и оперативно ръководство на гарите и звената на НКЖИ и железопътните оператори.

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

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

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

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

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

2.4.5. Състояние на сградния фонд

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

За подобряване на условията за ползване на железопътния транспорт, НКЖИ извършва ремонтни дейности по приемните здания и техническите сгради, включващи: внедряване на енергоспестяващи мерки (саниране, подмяна на дограма и др.); осигуряване на

безопасна експлоатация на съоръженията с високо напрежение, чрез отстраняване на течове; създаване на равни условия за достъп на лица в неравностойно положение (изграждане на подходи, рампи, санитарни възли).

В системата на НКЖИ към 2024 г. са в експлоатация 294 гари, 16 разделни поста и 398 спирки. В редица пътнически гари са извършени подобрения/ремонти и по-точно:

- изградени са подходи и рампи към приемните здания и е осигурен достъп към основните перони за обслужване на лица в неравностойно положение в над 102 гари;
- монтирани са пътнически асансьори за трудно подвижни лица и незрящи в 13 гари и 1 спирка;
- изградени са санитарни възли за трудно подвижни лица в над 61 гари, а офис помещения за транспортно обслужване в 8 гари.
- за безопасно качване и слизане на трудно подвижните лица с инвалидни колички от и на перона, в и от специализираните пътнически вагони са осигурени мобил лифтове в 11 гари;
- изградени са нови информационни системи за оповестяване в над 21 гари.

Разходите за енергия са едно основно перо от бюджета на компанията. Инвестирането в енергийната ефективност е средство за намаляване на разходите, допринасящо за подобряване на националната конкурентоспособност, намаляване на зависимостта от внос на енергоносители и опазване на околната среда. В това се състои значителният потенциал за постигане на икономии на енергия, при запазване и/или увеличаване комфорта на работа и обитаване. В 8 гари са изпълнени енергоспестяващи мерки. Следва да се отбележи, че делът на сградите с проведени енергоспестяващи мероприятия е минимален спрямо общия брой сгради с неизвършени такива.

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

2.4.6. Състояние на специализираната механизация и експлоатационния автомобилен парк

Подделение „Железен път и съоръжения“

От състоянието на железния път и съоръжения към него в много голяма степен зависи качеството на предлаганата услуга, която железопътната инфраструктура предлага – скорост, трафичен капацитет, ниво, качество и безопасност на превозите. За качеството и обема на изпълняваните по железопътната мрежа ремонтни дейности, определяща роля има състоянието на наличната жп механизация в условията на намаления персонал през последните години.

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

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

✓ *Релсови самоходни специализирани машини (РССМ)* за поддържане и ремонт на железния път, включват 90 бр. тежки пътни машини и моторни влекачи. От тях в

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

- тежка железопътна механизация – 33 бр., в т. ч.:
 - Траверсоподобивни линейни машини – 13 бр., в експлоатация са 12 бр.
 - Баластопланировъчни – 6 бр., в експлоатация са 6 бр.
 - Баластопресевни – 2 бр., в експлоатация са 2 бр.
 - Траверсоподобивни стрелкови машини – 4 бр., в експлоатация са 3 бр.
 - Баластоуплътнителни – 5 бр., в експлоатация са 5 бр.
 - Машина за шлайфане на релси – 1 бр., не е в експлоатация.
 - Машина за смяна на траверси (SVP) – 1 бр., в експлоатация.
 - Роторен снегорин – 1 бр., в експлоатация.
- Моторни влекачи (дрезини) – 57 бр., в експлоатация 44 бр.
- ✓ *Подвижен железопътен състав – 754 бр., в т. ч.:*
 - Вагони хопер-дозатори “Faccrr” и “E”, за превоз и разтоварване на баласт - 274 бр., в експлоатация 20 бр. композиции с по 10 бр. вагони или 200 вагона.
 - Вагон водачи “Faccrr”, за осигуряване на влаковите композиции - 17 бр., в експлоатация 14 бр.
 - Платформени вагони “Res” и “Smmps”, за превоз на жп материали - 126 бр., в експлоатация 98 бр.
 - Нови „ Fccrr“ вагони (малък хопер), за превоз и разтоварване на баласт - 16 бр., в експлоатация 13 бр.
 - Стари „Fgllo“ вагони (малък хопер съчленен) - 8 бр., в експлоатация 7 бр.
 - Вагон жилища - 75 бр., в експлоатация 54 бр.
 - Пътнически вагони - 14 бр., в експлоатация 4 бр.
 - Вагони за отсекки MFS - 8 бр., в експлоатация 7 бр.
 - Вагон снегорини - 6 бр., в експлоатация 6 бр.
 - Вагонетки 12 тонни, за локален превоз на жп материали - 149 бр., в експлоатация 68бр.
 - Теснопътни товарни вагони - 21 бр., в експлоатация 13 бр.
 - Вагон цистерни - 14 бр., не са в експлоатация.
 - Вагон рамка - 3 бр., в експлоатация 2 бр.
 - Обезтревителни - 4 броя, в експлоатация 1 бр.
 - Вагони за превоз на дълги релси - 15 бр., всички са в експлоатация.
 - Покрити вагони 181 серия - 4 бр., в експлоатация 1 бр.
- ✓ *Машини от „среден клас” механизация - багери на комбиниран ход и оперативни кранове, монтирани на жп вагони:*
 - Багери на комбиниран ход: Мултифункционален багер „Атлас” 1604 ZW за автомобилен и релсов път – 2 бр. (пробиване на отвори за стълбовете на КМ, почистване на габарита от растителност, изкопаване на отводнителни канавки, смяна на траверси при локални ремонти), в експлоатация – 2 бр.
 - Багери на комбиниран ход „Жисмар” – 2 бр. за извършване на земни работи, товаро-разтоварни работи и притежават сменяеми работни агрегати), в експлоатация – 2 бр.
- ✓ *Оперативни кранове монтирани на жп вагони:*
 - „ХИАБ” на релсов ход – 5 бр., в експлоатация 5 бр.;
 - „ФЕРАРИ” на релсов ход – 4 бр., в експлоатация 4 бр.;
 - „ШИПКА” на релсов ход – 2 бр., в експлоатация 1 бр.
- ✓ *Лека пътна механизация, която включва:*
 - Тирфоногачни машини - 325 бр., в експлоатация - 272 бр.

- Релсоотрезни машини – 198 бр., в експлоатация – 167 бр.
- Траверсопробивни машини - 209 бр., в експлоатация - 182 бр.
- Траверсоподбивни машини с ЕШП - 58 бр., в експлоатация - 43 бр.
- Релсопробивни машини - 228 бр., в експлоатация - 196 бр.
- Ръчни подбивки Жисмар с ДВГ - 62 бр., в експлоатация - 53 бр.
- Ръчни подбивки Робел комплект с генератор к-т - 18 бр., в експлоатация - 18 бр.
- Ръчни подбивки с ДВГ- 78 бр. в експлоатация - 47 бр.
- Друга механизация - машини за контурно шлайфане, моторни триони, кастрочи, хросторези и др.

✓ *Автомобилен парк* състоящ се от 398 бр. автомобили, в т.ч.:

- Леки автомобили – 83 бр., в експлоатация – 78 бр.;
- Микробуси и лекотоварни автомобили – 155 бр., в експлоатация – 145 бр.;
- Автобуси – 29 бр., в експлоатация – 27 бр.;
- Товарни автомобили над 3,5 т. – 93 бр., в експлоатация – 88 бр.;
- цистерни за превоз на гориво – 8 бр., в експлоатация – 7 бр.;
- кранове – 10 бр., в експлоатация – 8 бр.;
- фадроми – 7 бр., в експлоатация – 7 бр.;
- багери на автомобилен ход – 13 бр., в експлоатация – 13 бр.;
- и др.

✓ *Възстановителни средства за възстановяване на инфраструктурата* след железопътни произшествия:

- Възстановителни кранове – 11 бр., в експлоатация 7 бр.;
- Възстановителни средства тип „Унимог“ с оборудване за възстановяване на инфраструктурата след железопътни произшествия – 5 бр., в експлоатация – 5 бр.

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

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

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

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

Силно амортизираната техника изисква значителен финансов ресурс за доставка на резервни части, разход на консумативи (гориво-смазочни материали и др.), ремонтни дейности за ежедневно текущо поддържане. С изпълнението на оперативните програми на Компанията, нарасна и продължава да нараства дела на подновения железен път със скорости над 130 км/ч, при който са вложени релси от по-тежък тип. След повишаването на скоростта при поддръжката се изисква компанията да разполага с машини с по-голяма прецизност и точност при корекция на геометричните му показатели. Наличната техника, като морално остаряла не винаги е в състояние да гарантира необходимите технически параметри на железния път за скорости над 130 км/ч, с изключение на доставените през 2015 г. и 2016 г. два броя траверсоподбивни машини.

Във връзка с влошеното техническо състояние на влекачите тип ДГку и АДМ (всички са над 35 години), е необходимо редовно да се доставят резервни части, специфицирани по видове и количества, за да бъдат извършени средни и аварийни ремонти на гореспоменатите машини.

Аналогично е състоянието и с подвижния железопътен състав, автомобилната и транспортна техника. Възрастта им е над 35÷40 години. Годишните разходи за доставка на резервни части и консумативи, ремонтни дейности и поддържане на тази технологично необходима техника възлизат на над 2 000 000 лв.

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

Поделение „Електроразпределение“

Извършва действия по инспекция, поддръжка и ремонт на съоръженията на контактната мрежа в електрифицираните участъци от републиканската железопътна мрежа, с помощта на 73 релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за поддръжка, планов ремонт, преустройството и аварийно-възстановителни работи по контактната мрежа от железопътната инфраструктура. От тях три броя комбинирани (шосе-релси) товарни превозни средства за поддръжка на параметрите на контактната мрежа. Машините са разпределени в 46 подрайона, обособени от своя страна в три енергосекции и 13 броя товарни вагони.

Около 55% от наличните релсови самоходни специализирани машини са остарели, морално и физически амортизирани и преминали експлоатационния си жизнен цикъл (около 30 години) за който са проектирани, а именно:

- 55% от РССМ са в експлоатация между 30 – 50 години;
- 37% от РССМ са в експлоатация между 20 – 30 години;
- 8% от РССМ са в експлоатация под 20 години.

Друг основен проблем е, че само 25% от наличните РССМ са технически оборудвани, съответстват на актуалните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд и са в състояние да реагират адекватно при необходимост от замяна на елементи от контактната мрежа, отстоящи на височина над 8 метра, както и отстраняване на растителност, отстояща на по – голямо разстояние от ос железен път.

Остарялата и непригодна специализирана механизация, както и недостига на машини за работа по контактната мрежа е експлоатационен проблем, който наложи спешното обновяване на машинния парк на поделение „Електроразпределение“, за да бъде то в състояние да осъществява своята дейност. От 2023 г. започна поэтапното подновяване като по договори за доставянето на 20 броя нови специализирани машини за извършване на контрол, инспекция, измерване параметрите на контактната мрежа и възможността за извършване на ремонтни работи по нея, спазвайки всички изисквания за безопасна работа са доставени 5 броя, а до края на 2027 г. се очаква доставката на още 15 броя.

През 2024 г. са сключени договори за доставка на високопроходими автомобили 4x4 - 23 броя. Ще бъдат проведени процедури за доставка на доставка на товарни бусове до 3,5 тона – 3 броя и специализирани машини 2 броя, които позволяват едновременно разкатаване и демонтаж на носещо въже и контактен проводник.

Поделение „Сигнализация и телекомуникации“

Наличната специализирана механизация и експлоатационния автомобилен парк, с които разполагат експлоатационните звена на СИТ се състои от 137 бр. МПС, както следва: 114 бр. експлоатационни автомобили, 5 бр. багери, 6 бр. мотокари и електрокари, 5 бр. товарни автомобили с кран, 7 бр. лабораторни автомобили.

СИТ има нужда от закупуване на 3 броя товарни автомобили с кран, 23 броя автомобили с повишена проходимост, 1 брой въздушна работна платформа, 6 бр. минибасери и 3 бр. мобилни лабораторни коли за контрол и измерване параметрите на външни съоръжения, в т.ч. за контрол и проверка радиочестотите за система ВДРВ (влакови диспечерски радиовръзки) и GSM-R.

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

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

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

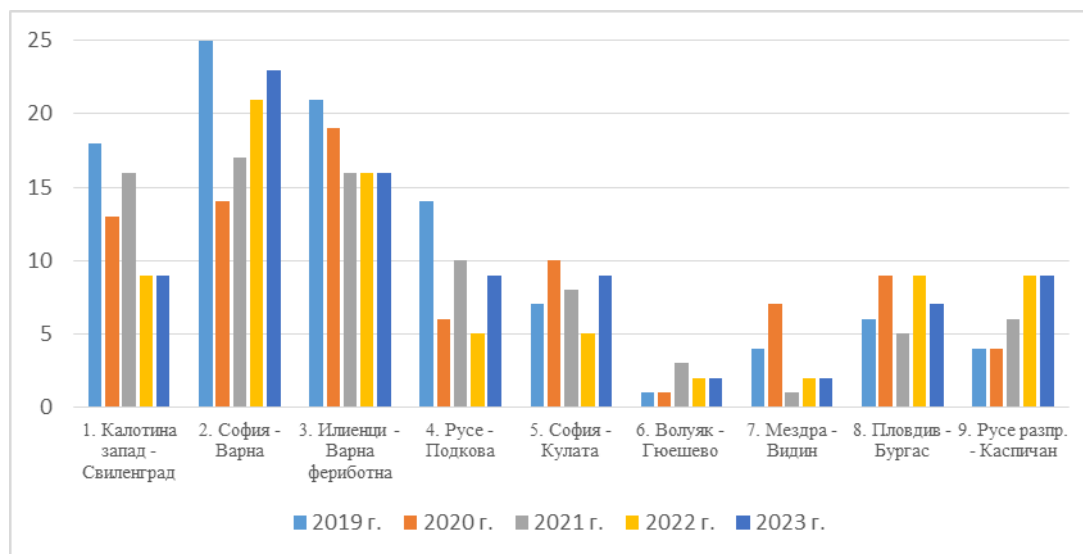
Всички проблеми, изброени в предишните раздели, рефлектират върху броя на регистрираните инциденти (събития) по безопасността на превозите, за които е установено, че са по причина на Управителя на железопътната инфраструктура. Разбира се, намалението на скоростите за движение е превантивна мярка за намаляване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

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

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

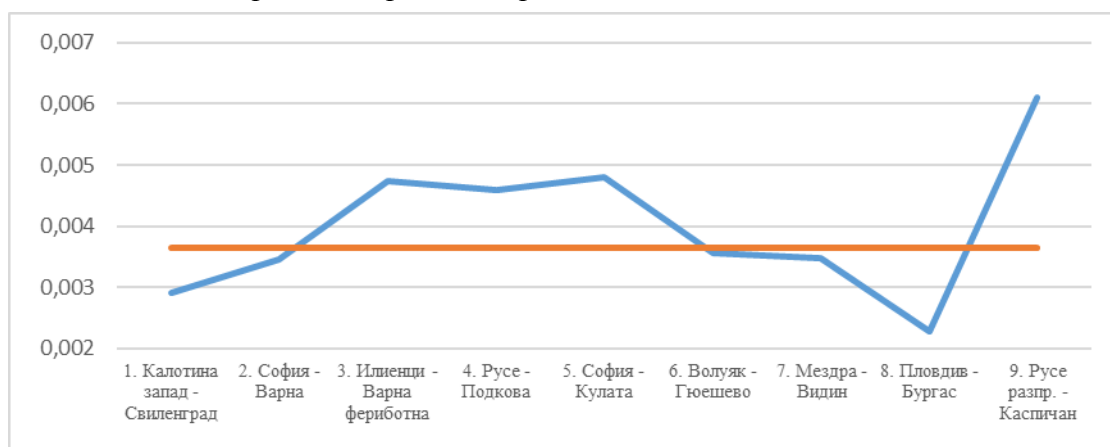
Въпреки усилията полагани в рамките на осигурения финансов ресурс, не са постигнати параметри, които да гарантират конкурентни скорости на движение и намаляване на техния брой, респективно на санкциите за Управителя на железопътната инфраструктура и загубите за превозвачите. Ясно очертана е единствено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

Графика № 16. Динамика на регистрираните събития по безопасността на превозите по причина на НКЖИ по Главни жп линии за периода 2019-2023 г.



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

Графика № 17. Брой на регистрираните събития по безопасността на превозите по причина на НКЖИ спрямо извършената работа по Главни жп линии



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

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

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

околната среда, осъществявана от Министерство на околната среда и водите, Изпълнителна агенция по околна среда и водите, Регионалните инспекции по околна среда и водите, Басейновите дирекции и Дирекциите на националните паркове.

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

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

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

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

В изпълнение на Национална статистическа програма и изискванията на ЕС, НКЖИ ежегодно отчита: емисиите в атмосферния въздух; отпадъци от икономическата дейност; разходите за опазване и възстановяване на околната среда; движението на дълготрайните материални активи с екологично предназначение; водопотреблението.

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

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

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

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

В изпълнение на Национална стратегия за намаляване на риска от бедствия за периода 2018-2030 г. усилията на НКЖИ са насочени към усъвършенстване на управлението и координацията в дейностите за понижаване на риска от бедствия и повишаване устойчивостта на обектите от железопътната инфраструктура. Изготвен е План за защита при бедствия на НКЖИ, в който се съдържа начина и реда за действие при възникване на бедствия от различен характер.

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

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

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

2.4.8. Основните нефинансови показатели

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

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

Таблица № 5. Исторически данни за основните нефинансови показатели за периода 2019-2023 г.

Нефинансови показатели	Мярка	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Разгъната дължина на мрежата	км	6456	6454	6455	6446	6446
Електрифицирани линии	%	71,2	71,3	71,3	71,3	71,3
Бална оценка на жп мрежа	%	51,17	52,90	50,15	52,17	51,96
Среднопретеглена скорост на движение по жп инфраструктура	км/ч	77,8	77,9	78,2	78,3	78,4
Индекс на точност на пътническите влакове	%	94,09	96,30	96,03	96,02	95,58
Индекс на точност на	%	97,52	96,64	96,09	97,01	96,88

Нефинансови показатели	Мярка	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
товарните влакове						
Капацитет на жп мрежа	часове	32165	38952	86150	102948	119884
Степен на използване на жп мрежа	бр.тнкм/км	2018509	2111099	2163274	2367428	2150925
Ниво на безопасност	броя на произшествията и инцидентите по причина на НКЖИ	102	102	101	101	101
Брой персонал на 1 км	брой	1,70	1,68	1,67	1,64	1,61
Дължина на главни жп линии с внедрен ERTMS/ETCS	%	6	6	6	6	6
Дължина на жп линии с внедрен ERTMS/ETCS по ОИС	%	15	15	15	15	15
Модернизирани и нови гарови централизации	брой	6	2		3	16

2.4.9. Изводи за състоянието на предприятието

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

- а) Налице е недостатъчна интеграция на националната железопътната мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа. За целта трябва да се въведат, където е необходимо изискванията на ТСОС и да се модернизират осигурителните системи, с цел пълно централизирано управление.
- б) Недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа, с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността и генериране на нови товари. За целта трябва да се развият, чрез изграждане/модернизация връзките с терминали, индустриални клонове, летища и др., които да генерират допълнителен трафик.
- в) Неизградени/модернизирани връзки със съседните страни, откъдето би могъл да се генерира нов пътнически и товарен трафик. За целта тези връзки трябва да бъдат доизградени/модернизирани.
- г) Националната железопътна мрежа е изградена при други икономически и демографски реалности – мрежата е прекалено дълга за икономическите потребности на обществото и в сегашния ѝ обхват изисква значителни средства за поддържане, което в съчетание с недостатъчната ѝ натовареност на места, поставя под въпрос икономическата ефективност на вложенията разходи за експлоатацията и поддържане.

- д) Намаляването на времето за отстраняване на последиците от аварии и инциденти не може да се извърши със съществуващата механизация, а така се генерира загуба за Управителя на железопътната инфраструктура, Операторите и потребителите на железопътния транспорт, които с еднократни инвестиции могат да бъдат избегнати. За целта трябва да се инвестира в закупуване на допълнителна механизация за поддържане на инфраструктурата.
- е) Приоритетно трябва да се планират товарните направления, тъй като при тях има значителен ръст на превозите, като едновременно в синхрон с възможностите на пътническия Превозвач се развиват и условията за пътническите превози.
- ж) Въвеждането на ТОЛ-таксите по пътищата дава допълнителен шанс на железопътния транспорт за привличане на клиенти за товарни превози.
- з) Либерализирането на пътническите превози също дава допълнителен шанс на железопътния транспорт за привличане на пътници.
- и) Тревожните сигнали за възрастовата структура и отрицателното текучество на персонала изискват спешни мерки за привличане на млади и квалифицирани кадри, включително по-привлекателни социални придобивки и условия на труд, както и конкурентни заплати.

3. Аналитична част

3.1 Анализ на пазара

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

Платформата за управители на железопътната инфраструктура (PRIME) към Генерална дирекция Мобилност и транспорт на ЕК изготвя периодични доклади с анализи и сравнения за състоянието и резултатите от дейността на УИ¹. Отделно UIC-Международен съюз на железниците изготвя такива периодични доклади, концентрирани върху техническото състояние и проблеми в железопътния сектор², а Eurostat публикува не анализирани данни за всички УИ в ЕС. Този анализ е изготвен с информация от посочените източници, включително НСИ за ограничена част от информацията.

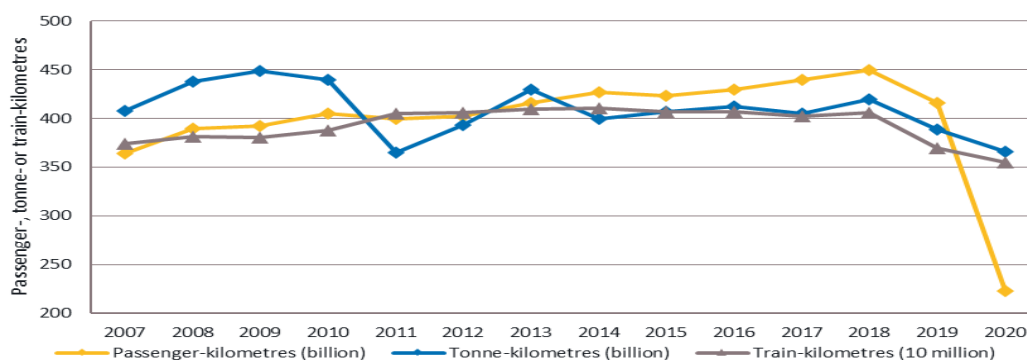
Характерно за железопътния пазар е разделянето на услугите, в зависимост от тяхната тежест върху конкурентоспособността на железопътния транспорт и приносът им върху изграждането на единно Европейско железопътно пространство.

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

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

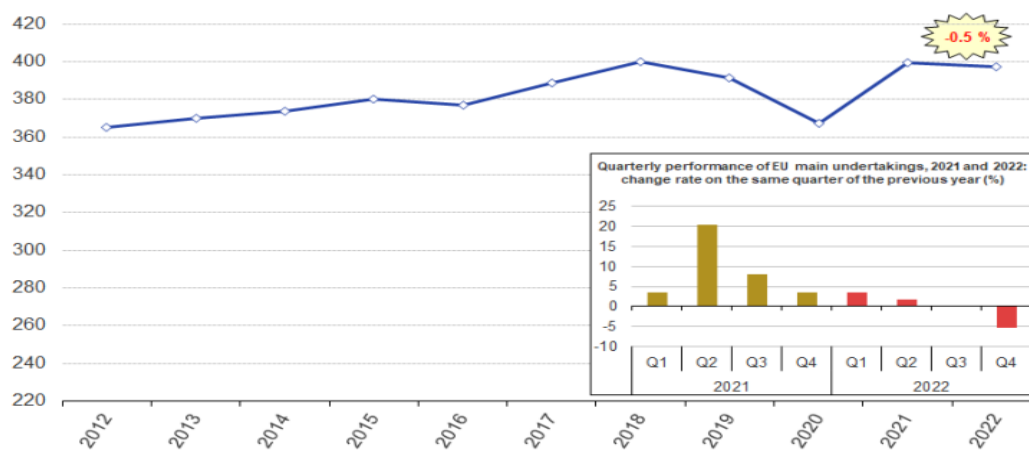
² https://uic.org/europe/IMG/pdf/2019_uic_railway_technical_strategy_europe.pdf

Графика № 18. Динамика в развитието на жп транспорт в Европа



Развитието на резултатите от железопътния товарен транспорт на ЕС между 2012 г. и 2022 г. е представено в следващата графика. Трябва да се отбележи, че данните от Белгия не са включени поради поверителност. От 2012 г. до 2016 г. равнището на железопътния товарен транспорт беше доста стабилно (вариращо между -0,9 % и +1,7 %), след което нарасна през 2017 г. и 2018 г. (съответно + 3,1 % и + 3,0 %), достигайки връх в товарния транспорт. През 2019 г. ефективността на железопътния товарен транспорт е намаляла умерено с 2,2 % и значително е спаднала допълнително през 2020 г. с 6,1 % в сравнение с предходната година. За да предотвратят разпространението на пандемията от COVID-19, държавите предприеха ограничителни мерки, започвайки от март 2020 г. Тези ограничения оказаха значително въздействие върху железопътния товарен транспорт, макар и на по-ниско равнище, отколкото при железопътния превоз на пътници. През 2021 г. може да се наблюдава възстановяване с 8,7% увеличение в сравнение с 2020 г., достигайки почти високото ниво от 2018 г. Този възходящ ход обаче не продължи през 2022 г., тъй като ефективността на железопътния товарен транспорт, леко намалена в сравнение с 2021 г. (-0,5%).

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

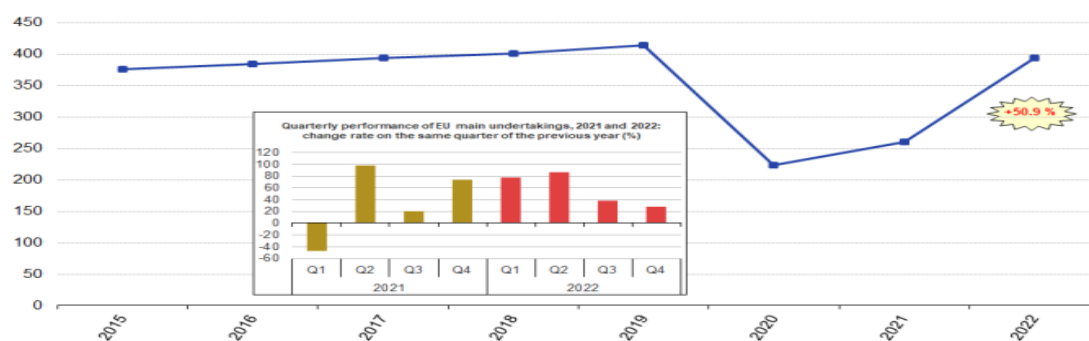


Източник: данни от Eurostat https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Railway_freight_transport_statistics

Между 2015 г. и 2019 г. търсенето на железопътен пътнически транспорт постоянно се е увеличавало, което води до общо увеличение от 10,2 % между 2015 г. и 2019 г. Тази възходяща тенденция рязко се обръна през 2020 г. с разпространението на пандемията от COVID-19. В резултат на строгите предпазни мерки и намаляването на броя на влаковете в експлоатация от март 2020 г. насам железопътният пътнически транспорт намален значително във всички държави — членки на ЕС. В сравнение с предходната година, железопътните пътнически превози в ЕС почти са намалели

наполовина (-46,0 %). През 2021 г. се наблюдава само частично възстановяване с 16,6 % увеличение в сравнение с 2020 г. През 2022 г. обаче за повечето европейски държави предложението за железопътен пътнически транспорт вече се е върнало на равнище, близко до това от 2019 г., а за няколко държави — още по-високо. Като цяло железопътният пътнически транспорт в ЕС се е увеличил с 50,9 % в сравнение с 2021 г., това равнище обаче все още е с 5 % под равнищата на ефективност, наблюдавани преди пандемията.

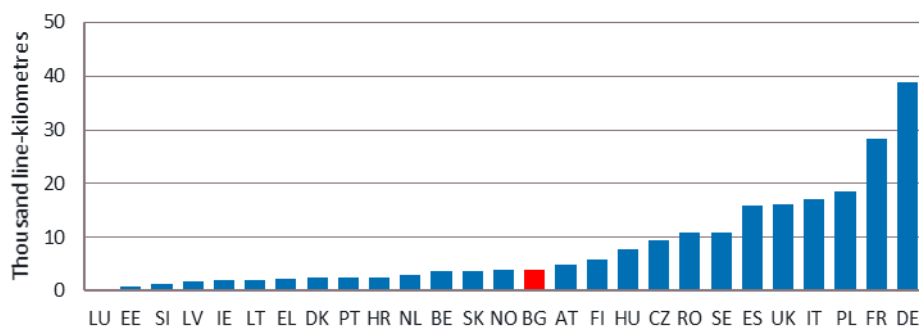
Графика № 20. Тенденция в развитието на пътническия жп транспорт в Европа



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

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

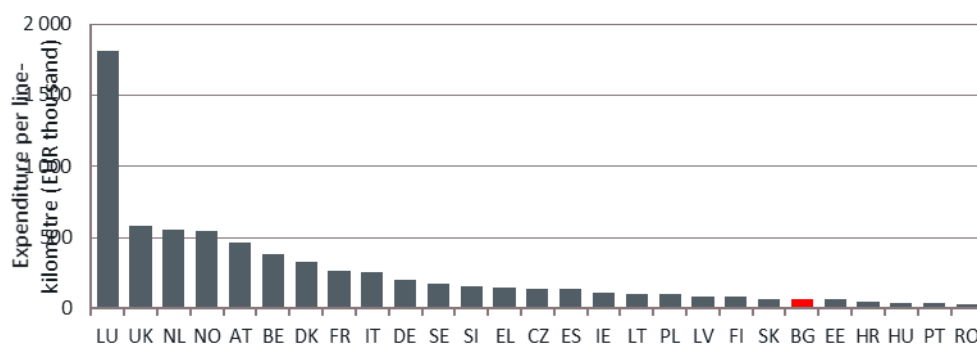
Графика № 21. Данни за дължината на жп мрежа по страни в ЕС



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

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

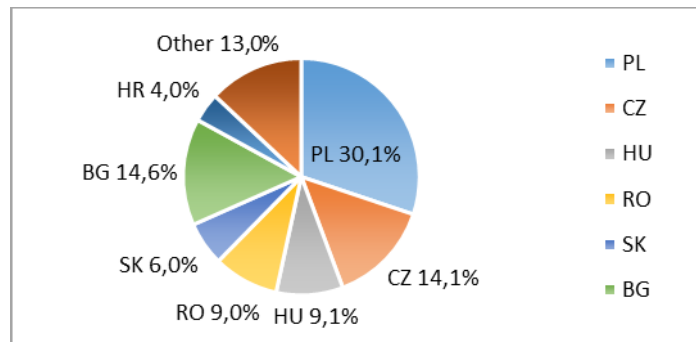
Графика № 22. Данни за разходите за експлоатация и поддръжка на км от жп мрежа по страни в ЕС



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

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

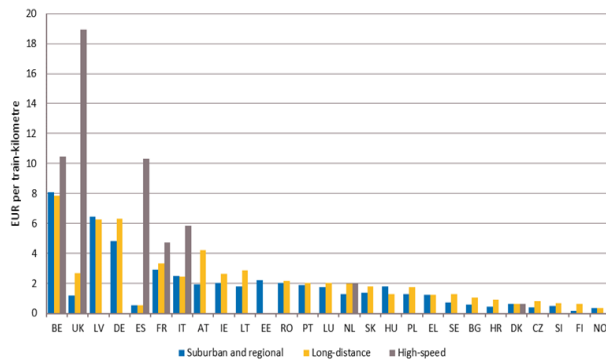
Графика № 23. Данни за разпределението на грантовите средства за жп транспорт между държавите в ЕС



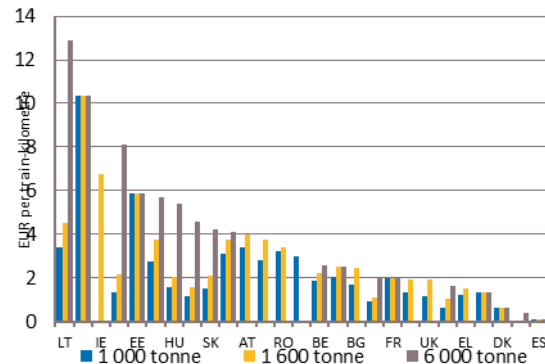
Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

След уеднаквяване на методиката за определяне размера на ИТ за пакета за минимален достъп до железопътната инфраструктура в ЕС, размерът на тези такси е съпоставим. Ако сравним размерът на инфраструктурните такси в Република България и другите страни в Европа ще видим, че по отношение на техния размер, НКЖИ попада в последната третина, която има най-ниски такси за достъп за последните няколко години.

Графика № 24. Размер на инфраструктурните такси за достъп за пътнически превози



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

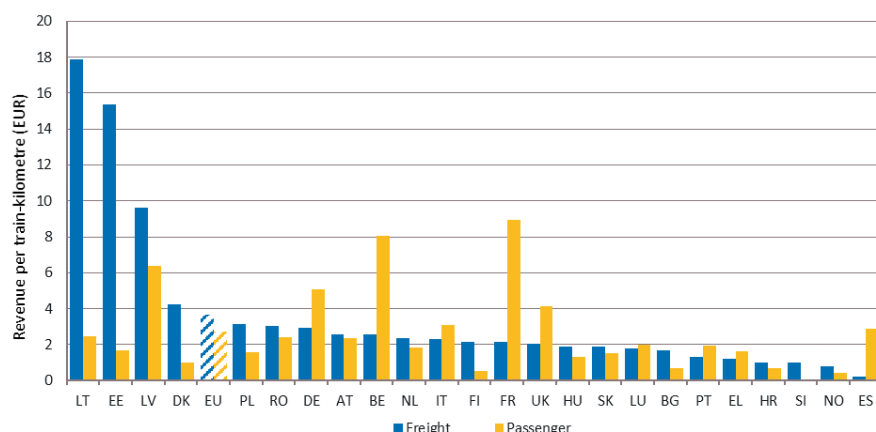


Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

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

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

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

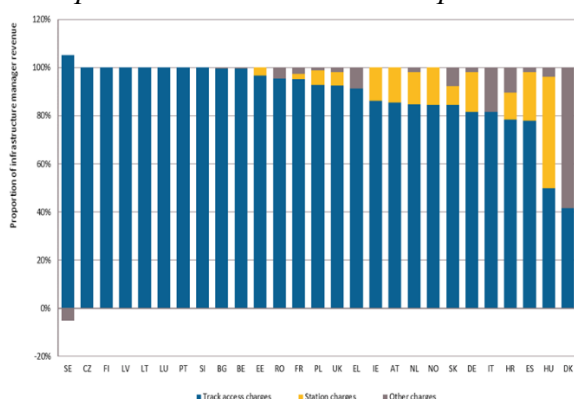


Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

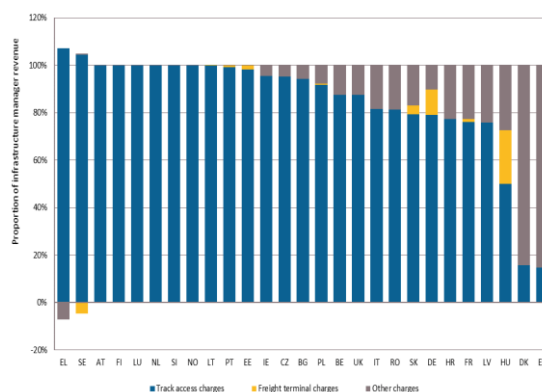
От друга страна, в повечето Европейски държави, приходите от допълнителни и спомагателни услуги са доста по-високи от тези на НКЖИ. Характерно за тези два вида услуги е възможността в цените им да влизат пълните разходи за тяхното предоставяне и разумна по размер печалба за УИ. Една значителна част от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

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

Графика № 27. Структура на приходите за пътнически превози



Графика № 28. Структура на приходите за товарни превози



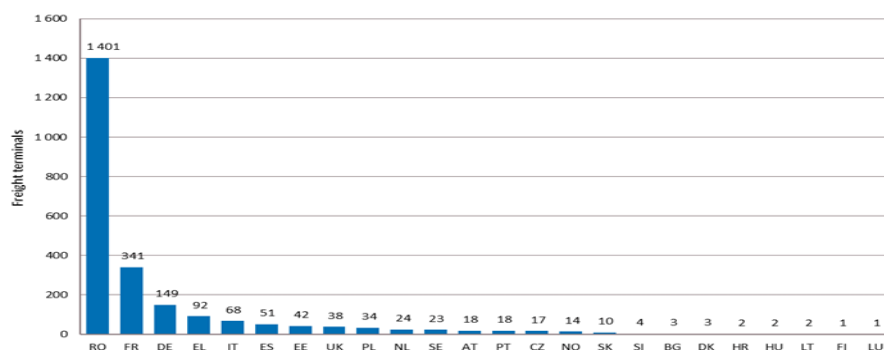
Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

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

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

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

Графика № 29. Изградени товарни терминали по страни в ЕС

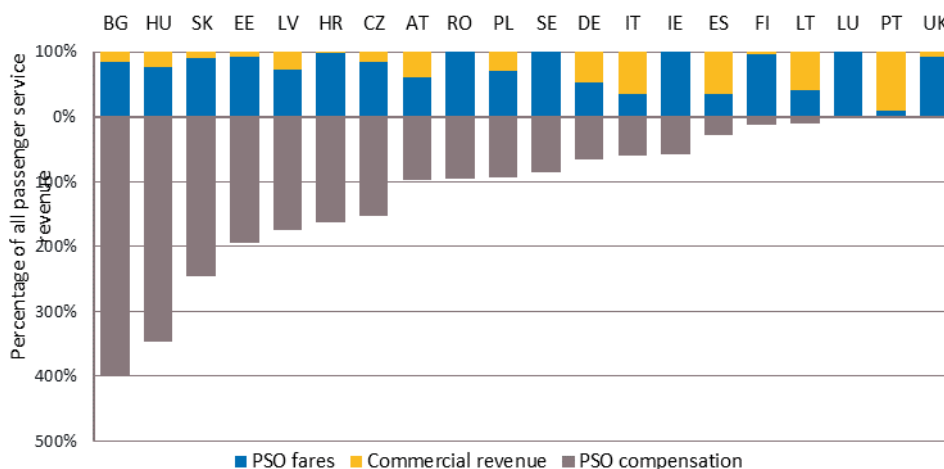


Източник: Данни от мониторингов доклад за състоянието на жп пазар на DG MOVE

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

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

Графика № 30. Финансиране на пътническите превози по страни в ЕС



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

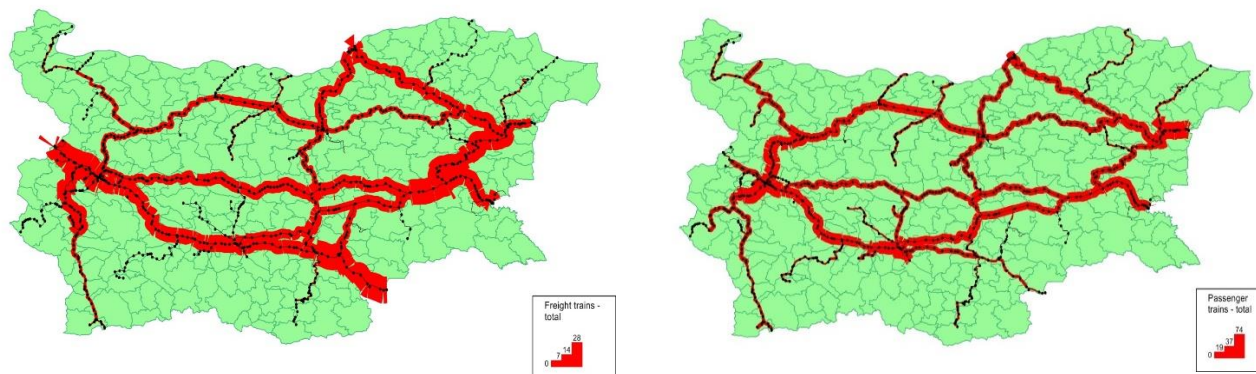
Въпреки усилията на държавата да предоставя значителен ресурс за пътническите превози, това не води до конкурентоспособност и броя на пътнически километър непрекъснато и устойчиво намалява. Отражението върху финансовите показатели на УИ е безспорно и е една от причините за невъзможността той да генерира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

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

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

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

Графика № 31. Разпределение на трафика по линии и участъци от мрежата



Товарен трафик в бр. влакове/денонощие

Пътнически трафик в бр. влакове/денонощие

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

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

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

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

3.2 Допускания за развитие на икономическата среда

Развитието на железопътния сектор е свързано с определени макроикономически показатели, които влияят с различна относителна тежест, но въпреки това оказват въздействие и затова анализираме малко по-широк кръг от показатели, извън общите БВП и инфлация. Този анализ и прогнозата са направени на база: официални статистически данни от НСИ; Закон за държавния бюджет на Република България за 2024 г.; Актуализирана средносрочна бюджетна прогноза за периода 2024-2026 г. (АССБП) и бюджетни прогнози за периода 2025-2027 г. на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, изготвени съгласно указания за подготовката и представянето на бюджетните прогнози за периода 2025-2027 г.; Пролетната макроикономическа прогноза за 2024 г.; Отчет към 30.06.2024 г.

Средносрочната бюджетна прогноза очертава средносрочните икономически перспективи и основни допускания, фискалните цели и приоритетни нови и надграждащи политики и мерки.

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

Таблица № 6. Исторически данни за макро икономическите индикатори

Макро показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Население в млн.	6,95	6,92	6,52	6,45	6,39
ръст на БВП (%)	3,4	-4,40	7,60	3,4	1,8
Безработица (%)	3,9	5,1	5,3	4,7	4,2
Средногодишна инфлация (ХИПЦ) (%)	2,5	1,2	7,8	13,00	9,1
Валутен курс	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583
Внос (bln EUR)	29,9	25,76	39,24	53,91	48,95
Износ (bln EUR)	33,2	29,83	34,99	47,08	44,67

Източник: НСИ

През 2023 г. се наблюдаваше влошаване на икономическата активност в ЕС, в среда на рестриктивна парична политика и оттегляне на част от фискалните стимули. През прогнозния период се очаква умерено подобрене във външната среда. Темпът на икономически растеж в ЕС ще се ускори през 2024–2025 г., но ще остане под средните стойности от периода преди пандемията.

През 2023 г. реалният растеж на brutния вътрешен продукт на България достигна 1,8%, заетостта се увеличи с 1%, номиналният растеж на компенсацията на един нает се увеличи с 13,3%. Процесът на намаление на инфлацията в страната, който се наблюдава от октомври 2022 г. се запази и в края на годината се понижи до 6,9%, а Средногодишната и стойност е 9,1%. През 2023 г. бе отчетено подобрене в баланса по текущата сметка, основно в резултат от по-умерения дефицит в търговията със стоки и нарастването на излишъка при услугите.

3.3 Специфични допускания за определяне стойностите на показателите

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

- договорените параметри по договора между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ще бъдат изпълнени;
- финансовият ресурс за приключване на големите инфраструктурни проекти ще бъде осигурен;
- мотивираните предложения за финансиране на проектите за програмен период 2021-2027 г. ще бъдат приети и одобрени от съответните източници на финансиране;
- икономическата среда се развива и се постигат заложените финансови и нефинансови показатели;
- политическата обстановка ще бъде толерантна и не се правят нормативни и регулаторни промени в сектора на дейността на НКЖИ;
- социалната среда ще се запази дружелюбна, въпреки натиска от напрежението на кризата;
- оптимизацията на персонала и средствата за работна заплата растат с темпа на ръста на средните доходи на лицата за страната;
- няма да има срив в обема на извършената работа, лимитиран до не по-голям спад в пътническите превози от установения средногодишен темп за предходните години и намаляване на темпа на растеж на товарните до 30% спрямо установения такъв за последните години;
- ефекта от продължаващия военен конфликт между Русия и Украйна не бихме могли да оценим на този етап.

3.4 Перспективи за развитие на предприятието

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

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

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

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

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

3.5 Анализ на основните рискове

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

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

Неосигуряването на този ресурс може да има губелни последици върху състоянието на железопътната инфраструктура, защото Управителят на инфраструктурата е изправен пред невъзможния избор да решава кои линии ще поддържа съгласно техническите стандарти и за кои да заделя минимален ресурс за поддръжка на безопасност. Този избор неизбежно води до следните резултати:

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

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

Втората коригираща мярка е постигането на балансирано финансиране в преговорния процес с министерствата, съгласно договора между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“. В този процес трябва да бъдат вложени усилия от страна на НКЖИ да докаже оптималните си необходиминости и да убеди твърдо Правителството в тяхната наложителност.

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

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

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

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

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

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

Вътрешните рискове по отношение на човешкия ресурс в НКЖИ са свързани с недостига на кадри – както квалифицирани, така и неквалифицирани. С навлизането на новите технологии и модернизирането на жп линии, се изисква все по-високо образователно ниво на персонала за поддръжка и все повече допълнителни квалификации. Наемането на такъв персонал, неговото обучение и най-вече задържането

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

Наличие на свободни работни места поради конкуренция на пазара на труда от страна на мобилни оператори, енергоразпределителните дружества, метрополитен, строителни фирми, както и отваряне на европейския пазар на труда.

Застаряването на персонала е допълнителен риск в това отношение, тъй като младите хора са по склонни да се обучават и да приемат новата среда.

Без предприемане на коригиращи мерки, съществува риск от: неосигуряване на достатъчно квалифициран персонал за експлоатация и поддръжка на новите системи и модернизирани участъци от жп линии, което рязко ще намали ефекта от вложените за целта средства.

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

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

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

4. Прогнозна част

Базова година за прогнозата е 2020 г., в съответствие с изискванията на чл. 59 от ППЗПП. Прогнозният хоризонт е 2021-2025 г. Прогнозите за макропоказателите, които характеризират икономическата среда са показани в следващата таблица:

Таблица № 7. Прогнози за развитието на основните макро икономически индикатори

Макро индикатори	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Население в млн.	6,90	6,86	6,82	6,76	6,69
Ръст на БВП (%)	3,40%	4,80%	1,80%	3,20%	2,70%
Безработица (%)	4,30%	5,00%	4,10%	4,20%	4,10%
Годишна инфлация (%)	2,20%	5,60%	5,60%	2,40%	2,80%
Валутен курс	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583
Внос (bln EUR)	29,81	31,34	32,40	38,01	39,60
Износ (bln EUR)	30,93	32,42	33,62	38,74	43,41

Източник: НСИ, АССБП 2024-2026, Пролетна макроикономическа прогноза 2024 г.

През периода 2024-2025 г. се очаква умерено подобрение във външната среда. Темпът на икономически растеж в ЕС ще се ускори през прогнозния период, но ще остане под средните стойности от периода преди пандемията.

През 2024 г. се очаква ускорение на растежа до 3,2% подкрепено от вътрешното търсене. За периода 2025–2027 г. прогнозата е за леко забавяне в растежа на потреблението на домакинствата в синхрон с динамиката на доходите и кредитната активност, в резултат растежът на икономиката ще бъде в рамките на 2,7–2,6%.

През прогнозния период темповете на нарастване на заетостта ще се забавят, основно поради негативното демографско развитие в страната и изчерпващите се възможности за увеличаване на предлагането на труд.

Номиналното нарастване на заплащането на труда ще се забави през 2024 г., но ще остане високо в исторически план от 9,4% поради приетите нормативни промени за увеличението на минималната работна заплата и ускоряването на растежа на производителността на труда.

Средногодишната инфлация за 2024 г. се прогнозира на 2,4%, а тази в края на годината ще се забави до 2,3%. Най-високо поскъпване и най-голям принос ще имат компонентите на базисната инфлация и в частност услугите. През следващите години инфлацията в края на годината ще продължи плавно да се забавя, по линия най-вече на очакваната динамика при международните цени.

През прогнозния период се очаква запазване на устойчивата външна позиция на страната. През 2024 г. се прогнозира дефицит по текущата сметка от 1,3% от БВП като основен фактор за изменението ще е изпреварващото нарастване на вноса спрямо износа на стоки.

Рисковете пред прогнозата дължащи се на геополитически фактори остават съществени. Продължаващите военни конфликти водят до отрицателни ефекти за глобалната икономика, с потенциално по-силно въздействие върху ЕС и България, поради географската близост. Рискът от ограничено предлагане на дадени суровини все още съществува. Влошаването на условията на финансиране може да окаже по-силен негативен ефект върху инвестициите и потреблението от очаквания.

Политика в областта на транспорта. За изпълнение на приоритети в областта на транспорта се осигуряват средства от държавния бюджет за нефинансовите предприятия с оглед покриване на необходимите разходи, възникнали при изпълнение на възложените им от държавата задължения, свързани с предоставяне на обществени услуги. При финансовите параметри на бюджетната рамка, финансовото състояние на НКЖИ би било изключително затруднено и основано на финансов недостиг за текущи плащания.

4.1. Прогнозни финансови отчети

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

- изготвени са в текущи цени;
- разходите за материали растат с годишния ръст на прогнозната инфлация за макро показателите;
- разходите за горива, електроенергия, топливо и външни услуги растат с годишния ръст на БВП;
- разходите за възнаграждения растат с ръста на МРЗ за страната;
- разходи за амортизация и обезценка (АО) са в зависимост от допусканията за изпълнение на големите инфраструктурни проекти, като за средствата от КТ е направено допускане, че се усвояват напълно и респективно се осчетоводяват;
- актуализация на одобрената бизнес програма при отклонение над 5% на финансовите показатели за първото полугодие на текущата година, при възникване на обективни затруднения или значителни изменения в дейността на НКЖИ, в целите на държавната политика или на икономическата среда.

4.1.1. Прогнозни приходи и разходи

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

Приходите от дейността на НКЖИ са формирани от приходи от продажба на услуги, други приходи и финансови приходи. Тук се отчитат и приходи от придобиване на активи по стопански начин и увеличение на запасите от продукция и незавършено производство. Очакваната извършена работа, изразена във влакилометри, брутотонкилометри, MWh и реализираните приходи от продажба на услуги и другите приходи, в зависимост от направените допускания са показани в следващата таблица:

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

ПАРАМЕТЪР	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Реалистична перспектива					
Извършена работа (влаккм)	30725919	30900000	31988368	30000000	29500000
Извършена работа (х.брутотонкм)	13977639	13500000	14547270	13000000	13000000
Разпределена тягова електрическа енергия (MWh)	300 324	300 324	320 000	310 000	320 000
Общо приходи (х.лв.), в т.ч.:	500 116	555 489	599 302	618 816	661 046
Приходи от оперативна дейност (в х.лв.) в т.ч.:	498 416	553 867	597 499	617 209	659 391
Приходи от инфраструктурни такси (х.лв.), в т.ч.:	67 027	63 943	58 512	45 367	45 675
- такса за преминаване по железен път	50 097	46 500	46 272	28 500	29 355
- такса за използване електрозахр. обор. за задв. ел.енергия.	16 930	17 443	12 240	16 867	16 320
Други услуги (х.лв.)	15 301	15 300	17 343	11 255	11 593
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия (х.лв.)	39 893	38 980	45 677	43 398	47 552
Други приходи (х.лв.), в т.ч.:	357 130	415 817	456 455	498 734	534 687
- приходи от финансираня	338 088	396 625	433 750	477 320	512 630
Оптимистична перспектива					
Извършена работа (влаккм)	30725919	30900000	32000000	31500000	30975000
Извършена работа (х.брутотонкм)	13977639	13500000	15000000	13650000	13650000
Разпределена тягова електрическа енергия (MWh)	300 324	300 324	320 000	330 000	340 000
Общо приходи (х.лв.), в т.ч.:	500 116	555 489	600 837	687 912	775 080

ПАРАМЕТЪР	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Приходи от оперативна дейност (в х.лв.) в т.ч.:	498 416	553 867	599 034	686 305	773 425
Приходи от инфраструктурни такси (х.лв.), в т.ч.:	67 027	63 943	58 272	47 880	46 695
- такса за преминаване по железен път	50 097	46 500	46 272	29 925	29 355
- такса за използване електрозахр. обор. за задв. ел.енергия	16 930	17 443	12 000	17 955	17 340
Други услуги (х.лв.)	15 301	15 300	17 343	11 255	22 705
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия (х.лв.)	39 893	38 980	46 000	46 198	50 524
Други приходи (х.лв.), в т.ч.:	357 130	415 817	457 907	562 517	633 617
- приходи от финансираня	338 088	396 625	435 202	541 210	611 670
Песимистична перспектива					
Извършена работа (влаккм)	30725919	30900000	32000000	28500000	28025000
Извършена работа (х.брутотонкм)	13977639	13500000	15000000	12350000	12350000
Разпределена тягова електрическа енергия (MWh)	300 324	300 324	320 000	305 000	310 000
Общо приходи (х.лв.), в т.ч.:	500 116	555 489	595 553	613 133	673 017
Приходи от оперативна дейност (в х.лв.) в т.ч.:	498 416	553 867	593 750	611 526	671 379
Приходи от инфраструктурни такси (х.лв.), в т.ч.:	67 027	63 943	58 272	43 670	43 697
- такса за преминаване по железен път	50 097	46 500	46 272	27 075	27 887
- такса за използване електрозахр. обор. за задв. ел.енергия	16 930	17 443	12 000	16 595	15 810
Други услуги (х.лв.)	15 301	15 300	16 340	7 653	7 883
Приходи от разпределение на тягова ел. енергия (х.лв.)	39 893	38 980	45 000	42 698	46 066
Други приходи (х.лв.), в т.ч.:	357 130	415 817	454 628	499 419	554 246

ПАРАМЕТЪР	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
- приходи от финансираня	338 088	396 625	432 423	478 433	532 630

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

Приходите от оперативна дейност на НКЖИ включват нетни приходи от продажби на услуги, увеличения на запасите от продукция и незавършено производство, разходи за придобиване на активи по стопански начин и други приходи.

Нетни приходи от продажби на услуги включват приходи от: инфраструктурни такси за достъп и използване на железопътната инфраструктура от лицензирани железопътни превозвачи при равнопоставени условия; разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт; други услуги. Приходите от продажби на услуги към края на 2024 г. и 2025 г. се очаква да бъдат около 15% от общите приходи от дейността на Компанията.

Разчетените приходи от такса за достъп и използване и от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт за периода 2024-2025 г. са на база Графика за движението на влаковете 2023/2024 г., и размер на инфраструктурните такси, в сила от 01.01.2024 г.

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

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

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

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

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

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

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

Приходите от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт от 01.01.2016 г. се формират на цена за услугата „разпределение на тягова електрическа енергия по

разпределителните мрежи на железопътния транспорт“ нормативно определена от Комисията за енергийно и водно регулиране. С Решения № Ц-18/30.06.2024 г. КЕВР определя цена за разпределение на тягова електрическа енергия, за третата ценова година от четвъртия регулаторен период в размер 148,60 лв./MWh, в сила от 01.07.2024 г.

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

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

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

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

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

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

ПАРАМЕТЪР	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Реалистична перспектива					
Общо разходи, в т.ч.:	522 976	564 741	613 177	692 276	798 481
Оперативни разходи за дейността, в т.ч.:	522 947	564 741	612 509	690 770	796 930
- Разходи за суровини и материали	56 547	63 321	63 390	62 335	72 275
- Разходи за външни услуги	39 466	41 926	44 700	56 040	83 175
- Разходи за персонал	217 883	240 040	283 055	346 200	408 660
- Разходи за амортизация и обезценка	192 699	201 529	205 558	205 195	210 575
- Други разходи	16 352	17 925	15 806	21 000	22 245
Оптимистична перспектива					
Общо разходи, в т.ч.:	522 976	564 741	610 422	694 647	797 558
Оперативни разходи за дейността, в т.ч.:	522 947	564 741	609 754	694 647	797 558
- Разходи за суровини и материали	56 547	63 321	62 135	62 023	71 910
- Разходи за външни услуги	39 466	41 926	44 700	60 760	82 760
- Разходи за персонал	217 883	240 040	281 555	345 774	409 179
- Разходи за амортизация и обезценка	192 699	201 529	205 558	205 195	210 575
- Други разходи	16 352	17 925	15 806	20 895	23 134
Песимистична перспектива					
Общо разходи, в т.ч.:	522 976	564 741	620 998	711 239	821 517
Оперативни разходи за дейността, в т.ч.:	522 947	564 741	620 330	711 239	821 517

ПАРАМЕТЪР	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
- Разходи за суровини и материали	56 547	63 321	67 210	63 393	73 490
- Разходи за външни услуги	39 466	41 926	45 700	57 721	85 670
- Разходи за персонал	217 883	240 040	283 055	363 510	429 092
- Разходи за амортизация и обезценка	192 699	201 529	203 558	205 195	210 575
- Други разходи	16 352	17 925	20 807	21 420	22 690

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

Разходите за персонал се увеличават на основание КТД и политиката за достигане на средната работна заплата за страната, с цел привличане на специалисти и покриване недостига на персонал в областта на осигурителните системи, телекомуникациите и енергетиката. В сила от 01.06.2024 г. е сключен нов Колективен трудов договор 2024 г. Актуализирана е и Социалната програма с ъм него. Подписано е Споразумение между НКЖИ и Синдикатите, страна по КТД за предприемане на конкретни действия и мерки за преодоляване на идентифицираните проблеми и обезпечаване на компанията с квалифицирана работна сила и привличане на млади кадри за дългосрочна реализация в компанията. Договорен е механизъм за постепенно преодоляване изоставането на средната брутна заплата за компанията от тази за страната.

За 2024 г. и 2025 г. промените във вътрешните документи, ще бъдат в зависимост от настъпили промени в трудовото законодателство и постигнати договорености със синдикатите.

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

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

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

Предоставените на Компанията за управление и стопанисване открити и закрити площи се ремонтират, охраняват, поддържат и хигиенизират, като основен определящ фактор за цената по договорите отново са разходите за персонал.

Планирано е увеличението на разходите за абонаментни услуги, текущо поддържане и безопасна експлоатация на активи, придобити с безвъзмездно финансиране от държавния бюджет и Европейски структурни и инвестиционни фондове.

Разходите за абонаментни услуги и поддръжка на активи (лабораторни, експертизи, измерване, асансьори, климатици, принтери и други) включват:

- диагностика на железния път извършвана с пътеизмерителна лаборатория;
- профилактика, поддържане на новите устройства и системи на ОТ, ТК, ЕС и ЕК изискват да се извършва от лицензирани фирми. Тези системи са основата на централизираното диспечерско управление, обективния контрол и безопасността на влаковото движение;

- модернизация чрез надграждане на съществуващата в НКЖИ SAP ERP система и миграция към SAP S/4HANA и BW/4HANA с включени обучения на персонала и гаранционна поддръжка за 3 години;
- поддръжане и ремонт на горното строене на железопътната инфраструктура;
- гаранционна поддръжка, ремонт и профилактика на климатици;
- абонаментно поддръжане на асансьори, ескалатори и платформи за трудно подвижни лица и ремонти.

В разходите за застраховки, в т.ч. индустриален пожар, трудова злополука, гражданска отговорност най-голям е относителния дял на застрахованите активи за пожар и природни бедствия и други щети на имуществото.

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

Другите разходи включват разходи за специално, работно и униформено облекло; внесени в бюджета 50% от получени наеми; неустойки по договори; служебни пътувания и командировки на персонала; охрана на труда; членски внос международни организации; нанесени щети и други.

4.1.2. Прогнозни финансови резултати

Прогноза за общите финансови показатели е представена в следната таблица:

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

Финансови показатели	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Реалистична перспектива					
Общо Активи	4 563 236	5 009 427	5 437 600	6 204 349	7 285 285
Дълготрайни активи	4 269 026	4 678 251	5 000 572	5 749 963	6 797 605
Краткотрайни активи	294 210	331 176	437 028	454 386	487 680
Общо пасиви	3 311 523	3 529 533	4 178 596	5 042 612	6 283 177
Нетекущи пасиви	3 265 679	3 493 119	4 124 033	4 957 695	6 163 617
Текущи пасиви	45 844	36 414	54 563	84 917	119 560
Общо Собствен капитал	1 251 713	1 479 894	1 259 004	1 161 737	1 002 108
Основен капитал	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Финансов резултат, в т.ч. от минали години	-655 180	-425 199	-607 508	-661 325	-802 571
Капиталови разходи	1 029 829	1 611 044	1 751 683	2 491 906	3 456 158
Вземания от клиенти и доставчици	93 928	92 063	88 145	102 671	105 113
Задължения към доставчици и персонал	25 844	25 756	36 392	62 810	93 272
Оптимистична перспектива					
Общо Активи	4 563 236	5 009 427	5 437 600	6 270 866	7 483 872
Дълготрайни активи	4 267 148	4 677 751	5 000 346	5 814 980	6 994 692
Краткотрайни активи	296 088	331 676	437 254	455 886	489 180
Общо пасиви	3 311 523	3 529 533	4 174 306	5 034 112	6 291 790
Нетекущи пасиви	3 265 679	3 493 119	4 119 744	4 984 549	6 213 441
Текущи пасиви	45 844	36 414	54 562	49 563	78 349
Общо Собствен капитал	1 251 713	1 479 894	1 263 294	1 236 754	1 192 082
Основен капитал	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000

Финансови показатели	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Финансов резултат, в т.ч. от минали години	-655 180	-425 199	-603 218	-586 308	-612 597
Капиталови разходи	1 029 829	1 611 044	1 751 683	2 558 423	3 654 745
Вземания от клиенти и доставчици	93 928	92 063	88 145	102 671	105 113
Задължения към доставчици и персонал	25 844	25 756	36 392	36 810	65 272
Песимистична перспектива					
Общо Активи	4 563 236	5 009 427	5 437 600	6 080 139	7 139 027
Дълготрайни активи	4 267 148	4 677 751	5 000 346	5 633 551	6 660 240
Краткотрайни активи	296 088	331 676	437 254	446 588	478 787
Общо пасиви	3 311 523	3 529 533	4 190 166	4 916 374	6 131 016
Нетекущи пасиви	3 265 679	3 493 119	4 135 604	4 831 811	6 011 667
Текущи пасиви	45 844	36 414	54 562	84 563	119 349
Общо Собствен капитал	1 251 713	1 479 894	1 247 434	1 163 765	1 008 011
Основен капитал	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Финансов резултат, в т.ч. от минали години	-655 180	-425 199	-619 078	-693 539	-845 850
Капиталови разходи	1 029 829	1 611 044	1 751 683	2 442 067	3 387 035
Вземания от клиенти и доставчици	93 928	92 063	88 145	100 617	103 010
Задължения към доставчици и персонал	25 844	25 756	36 392	62 810	93 272

Предоставените от държавата за управление от НКЖИ **дълготрайни материални активи** към края на 2025 г. ще достигнат близо 6,6 млрд. лв.

Размерът на **капиталовите разходи/ДМА в процес на изграждане** измерва усилията на УИ да подновява, развива и модернизира, предоставените от Държавата активи, чрез ефективно усвояване на предоставените средства от различни източници. Колкото повече средства се влагат в тези дейности, толкова по-добре изпълнява задълженията си УИ и предоставя на държавата нови, модернизирани и ремонтирани активи.

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

Разчетено е увеличение на размера на **текущите задължения** към доставчици, персонал, обществено осигуряване, данъчни и други текущи задължения спрямо края на 2023 г.

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

Данните за **натрупаните непокрити загуби от минали години** индикират съществуването на значителна несигурност, която може да породява съмнение относно възможността на Компанията да продължи да функционира като действащо предприятие без продължаващата подкрепа от страна на държавата собственик на Компанията, правителството на Република България, проявление на която са подкрепата на държавата под формата на субсидии и държавни гаранции и на други източници на финансиране.

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

Таблица № 11. Прогноза на основните икономически показатели за дейността

Икономически показатели	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Реалистична перспектива					
Ефективност на разходите	0,96	0,98	0,98	0,89	0,83
Задлъжнялост	2,65	2,38	3,32	4,34	6,27
Ликвидност	6,42	9,09	8,01	5,35	4,08
Оптимистична перспектива					
Ефективност на разходите	0,96	0,98	0,98	0,99	0,97
Задлъжнялост	2,65	2,38	3,30	4,07	5,28
Ликвидност	6,46	9,11	8,01	9,20	6,24
Песимистична перспектива					
Ефективност на разходите	0,96	0,98	0,96	0,86	0,82
Задлъжнялост	2,65	2,38	3,36	4,22	6,08
Ликвидност	6,46	9,11	8,01	5,28	4,01

Коефициентите за ефективност на разходите се изчисляват, като съотношение на общо приходи към общо разходи и позволяват да се определи колко приходи от дейността получава предприятието от използването на единица разходи за същата дейност. Благоприятно за предприятието е коефициентът за ефективност на разходите да расте. Коефициентите на задлъжнялост се изчислява, като съотношение на общо пасиви към собствен капитал - задължения към собствен капитал и съответно колкото стойността е по-близо до едно, толкова по-малко са привлечените средства.

Коефициентите за ликвидност се изчисляват, като съотношение на текущи/краткотрайни активи към текущи пасиви и дават представа колко бързо активите на дадена компания могат да се превърнат в пари.

4.2. Ключови показатели за изпълнение на целите

4.2.1. Финансови показатели

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

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

Параметър	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Приходи от ИТ на км жпът	10 382	9 904	9 077	7 038	7 086
Приходи от други услуги на км жпът	8 549	8 408	9 777	8 479	9 175
ОРЕХ на км жпът	51 154	56 260	63 132	75 330	90 964
САРЕХ на км жпът	159 515	249 542	271 747	386 582	536 171

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

Намаляването на стойността на този показател не е добра индикация за дейността на УИ, защото намалението на разходите за експлоатация и поддръжка води до влошаване състоянието на железопътната мрежа. Тъй като най-голямото разходно перо в общите разходи са средствата за персонал, тяхното намаляване може да доведе и до загуба на квалифициран персонал и социално напрежение. От друга страна намаляването на размера на амортизациите, които са съпоставими по размер със средствата за персонал,

дава сигнали, че УИ не инвестира достатъчно средства да ремонтира и подновява железопътната мрежа. След като увеличението на тези два компонента е индикация за добрата работа на УИ, увеличението на този показател е закономерен резултат от добрата работа на УИ, съпоставим в границите на ръста на приходите от ИТ за достъп и използване и новите ДМА.

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

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

4.2.2. Нефинансови показатели

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

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

Относителният дял на **електрифицираните линии** в България е по-висок от средния за Европа и обхваща на 87,4% всички главни железопътни линии. За целия период на прогнозата общата стойност на електрифицираните линии ще бъде 75,2%.

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

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

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

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

Определени са следните класове, характеризиращи състоянието на железния път:

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

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

Категориите на железния път по скорости са следните:

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

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

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

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

Данните от последното измерване за края на 2022 г. и началото на 2023 г., показват стойност 52,17% линии по цялата мрежа с подобро състояние. Отчетната стойност е на база последното за годината измерване.

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

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

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

Таблица № 13. Прогнозни стойности за балната оценка

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Бална оценка, като % линии с подобро състояние, спрямо общата дължина на мрежата	50,15	51,3	52,17	51,67	51,67

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

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

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

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

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

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

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

Таблица № 14. Прогнозни стойности за Среднопретеглена скорост на движение по железопътната инфраструктура

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Среднопретеглена скорост на движение на пътнически влакове по главни линии	92,2	92,7	92,3	92,8	93,1
Среднопретеглена скорост на движение на пътнически влакове по второстепенни линии	58,3	58,40	59,1	59,1	59,1
Среднопретеглена скорост на движение на товарни влакове по главни линии	75,5	75,6	75,6	75,7	75,7
Среднопретеглена скорост на движение на товарни влакове по второстепенни линии	54,4	54,5	55,0	55,0	55,0
Среднопретеглена скорост на движение по железопътната инфраструктура	78,2	78,3	78,4	78,5	78,6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблица № 15. Прогнозни стойности за индекса на точност на влаковете

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Общ брой пътнически влакове	206 500	205 000	211 000	211 000	211 700
Брой закъснели пътнически влакове	8 200	8 000	8 700	8 650	8 600
Индекс на точност на пътнически влакове	96,03%	96,10%	95,88%	95,90%	95,94%
Общ брой товарни влакове	76 800	75 500	83 000	83 000	83 000
Брой закъснели товарни влакове	3 000	2 500	2 450	2 420	2 400
Индекс на точност на товарни влакове	96,09%	96,69%	97,05%	97,08%	97,11%

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

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

- планираните ГДВ;
- програмите за изпълнение на големите инфраструктурни проекти;
- рисковете при изпълнение на големите инфраструктурни проекти;

- планираните прекъсвания по ремонтната програма;
- рисковете при изпълнение на ремонтната програма;
- обективното състояние на железопътната мрежа по линии и участъци.

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

Таблица № 16. Прогнозни стойности за капацитета на мрежата

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Капацитет на мрежата, измерен в годишен брой прекъсвания в часове	86 150	135 405	129 007	123 645	142 464

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

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

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

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

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

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

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

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Извършена работа в хил. брутотонкм	13 977 639	13 500 000	14 547 270	13 000 000	13 000 000
Дължина на мрежата в км	6454	6454	6446	6446	6446
Степен на използване на жп мрежа в брутотонкм/км	2 165 733	2 091 726	2 256 790	2 016 755	2 016 755

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

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

На база анализа на влиянието на всеки от тези фактори, както и прогнозите за ръста на превозите за периода 2021-2025 г. е направена прогноза за нивото на безопасност, измерено чрез броя произшествия, спрямо средноаритметичната стойност на техния брой за предходните пет години:

Таблица № 18. Прогнозни стойности за нивата на безопасност

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

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

$$I_p = CC/L_{км}, \text{ където}$$

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

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

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

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

Таблица № 19. Прогнозни стойности за брой персонал на 1 км железен път

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Брой персонал по ССБ към 31.12.	10 800	10 850	10 604	10 450	10 400
Дължина на жп мрежа в км	6454	6454	6446	6446	6446
Брой персонал на 1 км жпът	1,67	1,68	1,65	1,62	1,61

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

Съгласно Националния план за внедряване на ERTMS, България има поети ангажменти за внедряване на ERTMS/ETCS по всички железопътни линии от основната мрежа, на нейната територия до 2030 г. Постигането на тази цел е показан допълнителен показател

за внедрен ERTMS/ETCS по линиите разположени на коридор Ориент Източно - Средиземноморски.

При планирането на този показател се вземат предвид следните фактори:

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

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

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

Показател	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Дължина на главни жп линии с внедрен ERTMS/ETCS в км		9			304
Дължина на главни жп линии с внедрен ERTMS/ETCS в % спрямо общата дължина на главните жп линии	6%	6%	6%	17%	18%
Дължина на жп линии с внедрен ERTMS/ETCS в % спрямо общата дължина по коридор ОИС	15%	15%	15%	15%	42%
Нови и модернизираны гарови централизации общо в брой		1	16	7	
Нови гарови централизации в брой		1		1	
Модернизирани гарови централизации общо в брой		9	16		

4.3. Изпълнение на задачи които не могат да бъдат остойностени

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

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

Такива са следните задачи:

- *Изграждане и въвеждане на Система за управление на влаковата работа*, която се финансира със средства по ОПТТИ 2014-2020. Дейностите са изпълнени и това води до автоматизиране на процесите по дългосрочно и краткосрочно планиране, диспечерско регулиране и управление и оперативно отчитане на влаковата работа, изчисляване на инфраструктурни такси и водене на статистика на данни за управленски анализи и решения в НКЖИ. Отделно ще се изгради връзка с телематичните системи за товарни и пътнически превози на трансевропейската конвенционална железопътна система в съответствие с изискванията на техническите спецификации за оперативна съвместимост.
- *Изграждане и въвеждане на Система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение*, която първоначално беше включена за финансиране от НПВУ, но предвид текущата ревизия на Плана се предвижда системата да бъде реализирана с Държавен бюджет или други източници на финансиране. Тази система ще осигури възможност за контролни проверки, свързани с идентификация на влаковите състави, идентификация на контролната точка и условията на околната среда,

както и за обективен анализ на повреди по ходовата част на возилата и/или свързани с негабаритен или изместен товар и/или претоварване, състоянието на осите на подвижния състав и отчитане на граничните стойности на контролираните параметри.

- *Изграждане на интегрирана система по киберсигурност на НКЖИ* със способности за адаптиране към динамиката на глобалните киберзаплахи и за реакция при мащабни атаки срещу инфраструктурни информационни ресурси. Проектът е предложен за финансиране със собствени средства.
- *Разширяване на функционалния обхват на Географска информационна система (ГИС)* – с реализирането на допълнителните подсистеми и модули, ГИС на НКЖИ ще обхване всички експлоатационни дейности, извършвани от поделенията. Чрез разширяването функционалния обхват на системата ще се постигне цялостност и завършеност на ГИС на НКЖИ, което ще осигури: информация за надземните обекти и съоръжения за новоразработените подсистеми; информация за подземния кадастър на железопътната инфраструктура; информация за произшествията и инцидентите по железопътната мрежа; следене на обекти в реално време, с възможност за постигане на високотехнологично управление на влаковата работа, работата в гарите и управлението на капацитета.

4.4. Инвестиционна програма

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

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

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

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

- ОПТТИ 2014-2020 г., чиито срок на допустимост на разходите е до 2023 г.
- МСЕ, чиито срок на допустимост на разходите е до 2024 г.
- Програма „Транспортна свързаност“ с период на действие от 2021 - 2027 г.
- МСЕ-2 с период на действие от 2021-2027 г.
- Програми за трансгранично сътрудничество INTERREG VI.

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

➤ „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец, фаза 1“ – Инвестиционна стойност на проекта – 1 310 млн. лв. без ДДС. Стойност на проекта по ДБФП – 1 084,999 млн. лв. без ДДС (средства за изпълнение на дейности по ОПТТИ съгласно ДБФП в размер на 539,497 млн. лв. Във връзка с приключването на ОПТТИ са предприети действия за фазиране на проекта и са подадени формуляри за кандидатстване, като формулярът за фаза 1 е на стойност 402 млн. лв. без ДДС и е одобрен, а формулярът за фаза 2 все още е в етап на оценка и е със стойност 908 млн. лв. без ДДС).

➤ „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ обща стойност на проекта - 731 млн. лв. Средствата за изпълнение на дейности по ОПТТИ съгласно

ДБФП са в размер на 539 млн. лв. без ДДС. Във връзка с приключването на ОПТТИ са предприети действия за фазиране на проекта и са подадени формуляри за кандидатстване, които са одобрени със стойности на двете фази, както следва: фаза 1 – 424 млн. лв. и фаза 2 – 307 млн. лв.

➤ „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Северна Македония“ – Стойността на проекта по ДБФП – 22 млн. лв. без ДДС. В рамките на ОПТТИ 2014-2020 г. проектът не е изпълнен в цялост и предстои подаване на формуляр за кандидатстване за фаза 2 с индикативна стойност 12 млн. лв.

➤ „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман-сръбска граница: жп участък Волюяк – Драгоман - фаза 1“ – Обща стойност на проекта - 488 млн. лв. без ДДС. Средствата за изпълнение на дейности по ОПТТИ съгласно ДБФП са в размер на 166 млн. лв. Във връзка с приключването на ОПТТИ са предприети действия за фазиране на проекта и са подадени формуляри за кандидатстване, които са в процес на оценка, както следва: фаза 1 – 157 млн. лв. и фаза 2 – 331 млн. лв.

➤ „От изток към Запад - 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“ – стойност на проекта съгласно ДБФП – 7,228 млн. лв. без ДДС. Проектът приключи в периода на допустимост на разходите.

➤ „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София Волюяк“, със стойност 286,146 млн. лв. без ДДС, съгласно споразумение със CINEA за БФП – 203,819 млн. лв. и допълнително национално финансиране съгласно РМС № 451/03.07.2020 – 82,327 млн. лв.

➤ „Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“ със стойност 237,127 млн. лв. без ДДС съгласно Споразумение със CINEA - 132,966 млн. лв. и допълнително финансиране 104 161 млн. лв. без ДДС.

➤ „Модернизация на железопътен участък Костенец – Септември“ със стойност на проекта 443,448 млн. лв.

➤ „Развитие на жп възел Пловдив“ на стойност 243,882 млн. лв., съгласно споразумение със CINEA за БФП – 202,384 млн. лв. и допълнително национално финансиране съгласно РМС № 452/03.07.2020 г. – 41,498 млн. лв.

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

➤ Реконструкция на гарови комплекси – общо 6 бр. на стойност 28,176 млн. лв., финансирани по ОПТТИ. Проектите са в процес на изпълнение, като дейностите по Реконструкцията на Карнобат, Подуяне и Казичане са приключили.

➤ „Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация - SCADA“, финансиран по ОПТТИ, на стойност 28,34 млн. лв., съгласно ДБФП. Проектът няма да бъде изпълнен в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014-2020 и са предприети действия за фазиране. След фазиране на проекта средствата за изпълнение на дейности по ОПТТИ са 19,996 млн. лв. без ДДС, като формулярът за фаза 1 на проекта е одобрен, а необходимите средства за изпълнение на дейности по ПТС са 18,017 млн. лв. без ДДС, като формулярът за фаза 2 е на етап оценка.

➤ „Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в Държавно предприятие НКЖИ“ – стойност на проекта 6,684 млн. лв., разплатени средства в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014-2020 г. в размер на 6,012 млн. лв.

- „Достъп от Коридор ОИС до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас“ - стойност на проекта 4,009 млн. лв., съгласно споразумение със CINEA за БФП. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.
- „Техническа помощ за подготовка на проект „Удвояване на участъци по жп линия Пловдив-Свиленград- Граница с Република Турция“ - стойност на проекта 20,530 млн. лв. съгласно споразумение със CINEA за БФП. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.
- „Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътен участък: Мездра-Медковец“ - стойност на проекта 11,291 млн. лв. съгласно споразумение със CINEA за БФП. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.
- „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия“ - стойност на проекта 5,542 млн. лв., съгласно споразумение със CINEA за БФП. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.
- „Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски“ - стойност на проекта 28,049 млн. лв. съгласно споразумение със CINEA за БФП. Проектът се финансира по МСЕ и е в процес на изпълнение.

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

- „Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин – Костенец - фаза 2“ с индикативна стойност - 908 млн. лв.
- Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас – Фаза 2 - Етап 2 с индикативна стойност - 307 млн. лв.
- „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2“ – индикативна стойност 331 млн. лв.
- „Модернизация на тягова подстанция Бойчиновци“, с индикативна стойност 19 023 млн. лв.
- „Модернизация на железопътната линия Видин- София: жп участък Медковец - Срацимир“ - стойност на проекта – 516,740 млн. лв.
- „Модернизация на Тягови подстанции Червена вода и Хитрино“, предстоящ за финансиране по МСЕ-2, с индикативна стойност 28 733 млн. лв. без ДДС. Проектът е одобрен, като предстои подписване на Споразумение за безвъзмездна финансова помощ.
- „Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир: жп участък Перник – Радомир“ – индикативна стойност - 406 млн. лв. без ДДС.
- „Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония“ – индикативна стойност - 65 млн. лв.
- Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия София-Перник и Перник-Радомир“ с индикативна стойност - 36 млн. лв.
- „Модернизация и въвеждане на SCADA в 2 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра“ – индикативна стойност - 30 млн. лв.
- „Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък София-Перник“ – индикативна стойност - 632 млн. лв.
- Техническа помощ за подготовка на жп участъка Мездра - Столник – индикативна стойност - 20 млн. лв.

- „Изграждане на ERTMS, по жп линия Радомир – Кулата“ - индикативна стойност - 168 млн. лв.
- Доизграждане на съоръжения по жп линия Карнобат-Синдел“ – индикативна стойност - 462 млн. лв.
- „Развитие на жп възел Горна Оряховица, Русе и Варна“ индикативна стойност - 295 млн. лв., както и подготовка на проекта на стойност 24 млн. лв.
- „Изграждане на жп връзка с летище Бургас“ – индикативна стойност - 103 млн. лв.
- „Изграждане на жп връзка с летище Пловдив“ – индикативна стойност - 44 млн. лв.
- „Модернизация на жп линия Радомир-Гюешево“ – индикативна стойност - 1 230,000 млн. лв.
- „Модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участъка Драгоман-граница с Република Сърбия“ - индикативна стойност - 468 млн.лв.

В периода 2021-2025 г. са стартирали дейности по изпълнението на посочените по-долу два проекта на НКЖИ, включени в Националния план за възстановяване и устойчивост. С Решение №669 от 29.09.2023 г. на МС за одобряване на проект за актуализиране на бюджетни линии по НПВУ на Република България е извършен преглед на инвестициите по Плана, като при отчитане на възможността за изпълнението им до август 2026 г. (периода за допустимост на разходите по Плана) е направена актуализация на бюджетите на 17 от тях. Три от инвестициите отпадат напълно като една от тях е „Изграждане на ИМТ в Северен централен район на планиране за България – Русе“ поради значителното ѝ забавяне, както и поради липсата на достатъчен финансов ресурс за реализацията ѝ. В последствие стана ясно, че и втората инвестиция на НКЖИ е предложена да отпадне от Плана. Съгласно тези решения през 2024 г. са прекратени подписаните Оперативни споразумения, съгласно окончателното решение на Съвета от декември 2023 г. за одобряването на модифицирания План, а именно:

- „Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе–Каспичан“ – индикативна стойност 205,860 млн. лв.
- „Изграждане на Интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“ – индикативна стойност 58,627 млн. лв.

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

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

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

Показател	Мярка	Стойност в края на периода
Модернизирани линии за периода, вкл. КМ*	км	521
Линии с внедрен ERTMS/ETCS*	км	521
Модернизирани гарови централизации	брой	29
Модернизирани ТПС	брой	2
Модернизирани гарови комплекси	брой	13

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

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

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

- Механизирано подновяване на железния път в междугарията Дъбово-Гурково и Гурково-Твърдица, Каспичан-Провадия път 2, Бов-Лакатник път 2, Провадия-Синдел, Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге;
- Изграждане на съоръжения.

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

- управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- скоростни условия, гарантиращи устойчив график на движение на влаковете и задържане на скоростите по книжка разписание;
- капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа;
- понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията;
- комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти;
- намаляване на времепътуването;
- достигане на проектни скорости.

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

- Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства.
- Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Мездра - Червен бряг от 2-ра главна жп линия.
- Доставка, инсталиране и конфигуриране на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 5-та главна жп линия в участъка Благоевград – Кулата.
- "Модернизация на осигурителните системи по трета главна жп линия в участъка Дунавци - Желю войвода" по обособени позиции:
 - Обособена позиция 1: „Инженеринг в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово и Желю войвода по трета главна линия, чрез модернизация на съществуващите осигурителни техники“.
 - Обособена позиция 2: „Проектиране и изграждане на компютърна визуализация за участъка Дунавци - Желю войвода при влаков диспечер в гара Пловдив“.
- Изграждане на цифрова телекомуникационна система за пренос на глас и данни в участък София – Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия.
- Модернизация на телекомуникационните системи в участъка по направление Русе - Горна Оряховица.
- Инсталиране на оптична кабелна линия в участък София - Карлово от 3-та главна жп линия".
- Доставка, инсталиране и конфигуриране на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 6-та главна жп линия в участъка София – Радомир – Гюешево".
- Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии.

- Модернизация на системите за сигнализация в участъка Своге - Мездра юг и изграждане на маршрутно-компютърни централзации в гарите: Бов, Лакатник, Елисейна и Зверино.
- Монтаж на апаратура от демонтирани АПУ след изграждане на надлези от обекта Пловдив -Бургас Фаза 2.
- Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове и кабелни линии.
- „Проектиране и изграждане на автоматизирана сензорна система за наблюдение и регистриране на различни промени в заобикалящата среда в опасни железопътни участъци (слаби места)”.
- Пилотен проект „Разработване и внедряване на IP базирана единна комуникационна платформа за диспечерски оперативно – технологични връзки в жп транспорта, интегрирана към изградената цифрова мобилна радио комуникационна мрежа GSM-R.

С изпълнението на проекта ще се постигне:

- гарантиране на високо ниво на безопасност на влаковото и маневрено движение чрез съвременните технически средства на осигурителната техника (ОТ) и свеждане до минимум на влиянието на субективния фактор;
- дългосрочно осигуряването на бъдещия телекомуникационен трафик, подсигурирането на работата на SCADA и на работата на Ethernet базирани платформи;
- достигане на максимална пропускателна способност съобразно ограниченията на скоростта по железен път в участъците;
- създаване на условия за високо ниво на работоспособност на осигурителната техника и бързо отстраняване на възникнали повреди;
- съкращаване на времето за обслужване и профилактика на съоръженията и количеството на персонала, пряко ангажиран с поддържането на системата на ОТ.

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

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

С изпълнението на проекта ще се постигне:

- повишаване надеждността, безопасността и цялостното функциониране на подсистемата, чрез замяна на съществуващото (морално остаряло) оборудване със съвременно;
- цялостно обновяване на всички конструкции и съоръжения, за постигане на надеждност и необслужваемост за не по-малко от 30 години общ жизнен цикъл, съответствие с действащите европейски и национални стандарти;
- намаляване разходите за заплащане на консумираната реактивна енергия, респективно повишаване качеството на захранващото напрежение.
- осигуряване на пълен мониторинг върху положението на съоръженията и стойностите на електрическите параметри в участъка;
- постигане на оперативна съвместимост в съответствие с ТСОС Енергия, чрез бързодействие на аварийно изключване на прекъсвачите и поддържане на стойности на напрежение и честота в съответствие с EN 50 163.

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

- Участък Лозарево - Прилеп от км 18+663 до км 23+108 включително жп тунел № 1.
- Отстраняване забележки от Решение на Министерство на околната среда и водите за Оценка за въздействие върху околната среда за инвестиционно предложение Карнобат - Синдел.

С изпълнението на проекта ще се постигне:

- интегрирането на жп мрежата на Република България в Трансевропейската транспортна мрежа, чрез предоставяне на ефективни транспортни връзки и улесняване превоза на пътници и товари, и достъп до другите страни и пазари;
- железопътната линия Карнобат–Синдел е част от Общоевропейски транспортен коридор № VIII, свързващ Южна Адриатика - италианските пристанища Бари и Бриндизи, и албанските Дурас и Вльора с черноморските пристанища Бургас и Варна, а чрез тях, със страните от Коридора ТРАСЕКА (международен транспортен коридор Европа – Кавказ – Азия) - това е най-пряката връзка между Централна Азия и Западна Европа.

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

С изпълнението на проекта ще се постигне:

- гарантирано безопасно движение и увеличаване на товарния трафик, за реализацията на обекти по III-та главна жп линия;
- достигане на проектна скорост в участъците, които ще се ремонтират, като целта е за достатъчно дълъг период от време, да се създадат условия за безаварийна работа на всички технически системи на инфраструктурата, подобряване на комфорта при пътуване и намаляване на разходите за поддържане.

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

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

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

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

Реализацията на инвестиционния проект ще доведе до:

- подобряване на качеството на услугите на железопътния транспорт чрез намаляване на времето за транзитно преминаване, приспособяване на пропускателната способност на линията към атрактивната от търговска гледна точка честота на транспортните услуги, повишаване на експлоатационните параметри по отношение на надеждност, техническа готовност и ремонтпригодност, повишаване на безопасността на транспортните операции и намаляване на въздействието върху околната среда;
- стимулиране на икономическото развитие на регионално и национално ниво и подкрепа за по-изгодни в икономически план и надеждни транспортни услуги за превоз на пътници и товари в областите на взаимен интерес, като се обръща по-специално внимание на ефективността на железопътните оператори по международните коридори и оперативната съвместимост с останалите видове транспорт;

- опазване на околната среда в близост до жп линията и намаляване на опасностите при транспорт на опасни стоки;
- намаление на разходите за железопътни транспортни услуги и рационализиране на използването на железопътната инфраструктура. Целта е да се получи съществено намаление на съществуващите инфраструктурни оперативни разходи и разходите по поддръжката, чрез прилагането на модерни строителни техники и използването на най-съвременни системи за контрол, мониторинг и надзор, които могат да обезпечат значително по-висока надеждност и техническа годност на инфраструктурните активи и управлението на движението.

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

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

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

- осигуряване на нормални условия за пътуващите и работещите в гаровите комплекси
- голяма част от тях са без отопление, с течове, без нормални санитарни възли;
- трайно отстраняване на течове върху съоръженията с високо напрежение за гарантиране безопасността на експлоатацията им;
- осигуряване на изискванията за противопожарна безопасност и енергийна ефективност;
- привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии.
- за осигуряване на равни условия за достъп на лица с намалена подвижност, съгласно разпоредбите на Наредба № 4 от 2009 г. за проектиране, изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда за населението, включително за хората с увреждания, и съобразени с разпоредбите на Регламент (ЕС) №1300/2014 на Комисията от 18.11.2014 г. относно Техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност и Конвенция за правата на хората с увреждания.

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

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

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

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

4.5. Ремонтна програма

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

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

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

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

- ремонти за завишаване на скоростите на цели участъци (рамена), които не са включени в големите инфраструктурни проекти. Подновяването на железния път по главните железопътни линии да се извършва с нова конструкция горно строене (стоманобетонни траверси с еластично скрепление и релси UIC 60 кг/м), като подновяването обхваща също текущия път в гарите и лежащите на него стрелки;
- обновяване на стрелковото стопанство чрез въвеждане на стрелки тип UIC 60 на стоманобетонна траверсова скара;
- мероприятия по отводняване и подобряване на носимоспособността на земното легло в участъци, където тя е нарушена;
- възможно най-пълно задоволяване на потребностите от траверси, скрепления и стрелкови части;
- ремонт и поддържане на стоманените и стоманобетонни мостове;
- увеличаване дела на безнаставовия релсов път, водещо до намаляване на разходите за поддържане на железния път и подобряване комфорта на пътуване;
- ремонт на тежка пътна механизация и доставка на нова такава, позволяваща да започне премахване на технологични операции, изискващи ръчен, физически тежък и непривлекателен труд и качествено техническо пресъоръжаване на НКЖИ;
- доставка на най-необходимите резервни части и изпълнение на ремонти за поддържане на механизацията в добро техническо състояние;
- осигуряване на железопътни участъци с високо проходими транспортни средства, в т.ч. и на смесен ход „шосе – железопътна линия”;
- заложи са за ремонт предимно отсечки, в които разликите между проектните и скоростите по книжка-разписания са най-големи, като приоритет се дава на главните железопътни линии.

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

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

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

- подмяна на съоръженията на тяговите подстанции, изграждане на система за телеуправление;
- централизирано управление на съоръженията за тягово енергоснабдяване от енергодиспечерите и подобряване оперативността при експлоатация им от съответните енергодиспечерски участъци;
- повишаване надеждността на захранване на контактната мрежа, респективно електрическият подвижен състав и осигуряване нормално по ниво напрежение в контактната мрежа, съгласно изискванията на стандарт БДС EN 50163;
- постигане на оперативна съвместимост с трансевропейската железопътна система, чрез модернизация на тяговите подстанции и електрическият подвижен състав, като съставен елемент на структурна подсистема „енергия“, в съответствие с изискванията на Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на ЕС;
- повишаване пропускателната способност на съответните жп участъци и създаване предпоставки за по-пълно изпълнение графика за движението на влаковете, изпълнение изискванията по отношение на новия електрически подвижен състав, за поддържане нивото на напрежение в контактната мрежа в строго определени граници;
- повишаване капацитета, както и на ефективността и оперативността при експлоатация на инфраструктурата, чрез подобряване на експлоатационните параметри и въвеждане на съвременни методи за управление на ТПС и прилежащата железопътна инфраструктура (места за секционирание на контактната мрежа);
- намаляване вредното влияние върху околната среда, чрез подмяна на съоръженията, съдържащи вредни, отровни и канцерогенни вещества (трансформаторно масло, течен електролит в акумулаторните и кондензаторните батерии и др.);
- намаляване на броя на инцидентите, резултат от функционирането на тягови подстанции и прилежащите секционни постове, както и времето, необходимо за отстраняване на тези повреди;

- намаление на персонала, зает с експлоатацията на тягови подстанции, поради безотказната работа на съвременните съоръжения и липсата от възможност за профилактични изпитания (комплексната разпределителна уредба е херметически затворена и съоръженията разположени в нея, не се нуждаят от профилактични изпитания);
- подобряване на безопасността при експлоатацията на тягови подстанции и прилежащата железопътна инфраструктура (секционните постове и разединителите) за персонала, извършващ аварийна и планова поддръжка, за пребиваващите в близост до тягови подстанции трети лица и др.;
- намаляване на CO₂ емисии, чрез изграждането на соларни системи за производство на електрическа енергия повишаване надеждността и качеството на токозахранването на електрифицирания подвижен състав повишаване капацитета, както и на ефективността и оперативността при експлоатация на инфраструктурата;
- подобряване на експлоатационните параметри на контактната мрежа и въвеждане на съвременни методи за превантивна поддръжка на параметрите на контактната мрежа;
- доставка и въвеждане в експлоатация на диагностична мобилна лаборатория със собствено задвижване на жп ход за геометрични, оптични и ултразвукови измервания и записи за определяне на състоянието и местоположението на обекти и елементи на железопътната инфраструктура, като контактен проводник, контактна мрежа, стълбовна линия, релси, скрепителни системи, траверси, баластова призма, земно платно, мостове, тунели, подлези и други съоръжения. Подземни пресичания на жп инфраструктурата. В обхвата на дейността е предвидено обучение на персонал, сертифициране и въвеждане в редовна експлоатация на лабораторията;
- доставка на релсови самоходни специализирани машини за дигитализация и визуализация на параметрите на контактната мрежа, въвеждане в експлоатация, вкл. получаване на разрешение за пускане на пазара на превозно средство, получаване на разрешение за тип на превозните средства и обучение на персонала;
- с изпълнението на реконструкция, модернизация и внедряване на нови технологии за контактна мрежа в енергийната система на НКЖИ ще се постигне: надеждност и безотказност на контактната система; подобряване състоянието на съоръженията; привеждането на параметрите им към действащите „Технически изисквания“ (ТСОС и произтичащите от тях стандарти и европейските норми).

Разходите за планови и аварийни ремонти също ще бъдат силно намалени, поради сигурността, безотказността и дълготрайността на комутационните и измервателни апарати от ново поколение.

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

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

персонал разпределен в секции, райони и участъци съответно за всяка секция по сигнализация и телекомуникации – София, Горна Оряховица и Пловдив.

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

Дейностите с преоритет, които ще се реализират, чрез Ремонтната програма:

- модернизация на осигурителни системи по втора и трета главни жп линии и др.;
- изграждане на Автоматични прелезни устройства;
- модернизация на телекомуникационни системи по втора, трета, четвърта, пета и шеста главни жп линии - изграждане на оптична кабелна мрежа, цифрова телекомуникационна апаратура и др.;
- рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии;
- модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове и кабелни линии.

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

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

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

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

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

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

Таблица № 22. *Прогнозни стойности на показателите по Ремонтната програма на НКЖИ със средства извън Европейското финансиране*

Показател	Мярка	Стойност към края на периода
Подновен железен път	км	254,730
Механизиран среден ремонт на жп път	км	305,60
Извършен ремонт на железен път за укрепване на „слаби“ места	кв.м./м	242 268
Подновени стрелки	бр.	118
Ремонт на мостови съоръжения	кв.м.	59 760
Ремонт на тунелни съоръжения	кв.м.	18 240
Модернизирани ТПС	бр.	12
Електрифицирани нови жп линии	км	82
Изградени оптични линии за периода	км	140
Модернизирани гарови централизации	бр.	26
Пресъоръжаване на прелези с Автоматизирани прелезни устройства	бр.	30
Закупена тежка механизация	х.лв	151 030
Закупена лека механизация	х.лв	1 020

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

5. Приложения

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

Приложение № 2 - Прогнозни ОПР за периода 2021-2025 г. по сценарии на развитие.

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

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

Приложение № 5 - Прогноза за средствата от държавния бюджет за периода 2021-2025 г.

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

Приложение № 7 - Разчети за ремонтната програма на отделение „Електроразпределение“ за периода 2021-2025 г.

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

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

(хил.лв.)

№ по ред	РАЗХОДИ ПО ПЕРА/ГОДИНИ	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	ЗАБЕЛЕЖКА
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
1	Разходи за Отбранително мобилизационна подготовка на ДП НКЖИ	310	350	350	400	400	Средствата се одобряват от Междуведомствения съвет по отбранителна индустрия и сигурност на доставките към МС и се включват в проектобюджета на първостепенния разпоредител (МТИТС) за съответната година
2	Разходи за съхранение и поддържане на военновременни запаси	930	1 250	1 250	1 500	1 500	Средствата се изплащат от Държавна агенция „Държавен резерв и военновременни запаси“ (ДА "ДР ВВЗ") на основание сключен договор за съхранение на ВВЗ, сключен между НКЖИ и ДА "ДР и ВВЗ"
3	Възстановяване на щети от бедствия и аварии	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	Средствата се отпускат от Междуведомствена комисия за възстановяване и подпомагане към МС
4	Осигурявяне на лични предпазни средства	270	280	280	280	290	Съгласно Наредба за реда за създаване, съхраняване, обновяване, поддържане, предоставяне и отчитане на запасите от индивидуални средства за защита, приета с ПМС № 3 от 10.01.2009 г., компанията е длъжна ежегодно да планира и заделя финансови средства за създаване, съхраняване, обновяване и поддържане на запасите от индивидуални средства за защита.
ОБЩО		3 510	3 880	3 880	4 180	4 190	

Забележка:

Средства по т.1 не са превеждани на компанията за последните няколко години и остават за сметка на компанията

Средствата по т.3 са предвидени на база усреднени стойности, отпуснати през предходни години

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

(хил. лв.)

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ/ПРИХОДИТЕ	Базова 2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
а	1	2	3	4	5	6
А. Разходи						
1. Намаление на запасите от прод.и незав.произв.						
2. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:	94 881	96 013	105 247	108 090	118 375	155 450
а) суровини и материали	54 025	56 547	63 321	63 390	62 335	72 275
аа) разходи за материали	40 365	38 295	42 560	39 650	40 605	47 656
бб) гориво	4 320	4 826	5 005	7 190	6 600	7 260
вв) електроенергия	8 999	12 957	15 270	15 770	14 320	16 468
гг) топлоенерия	341	469	486	780	810	891
б) външни услуги	40 856	39 466	41 926	44 700	56 040	83 175
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	210 141	217 883	240 040	283 055	346 200	408 660
а) разходи за възнаграждения	163 906	170 225	186 100	211 615	260 955	312 290
б) разходи за осигуровки	46 235	47 658	53 940	71 440	85 245	96 370
4. Разходи за амортизация и обезценка	193 481	192 699	201 529	205 558	205 195	210 575
5. Други разходи	33 450	16 352	17 925	15 806	21 000	22 245
Общо разходи за оперативна дейност (1+2+3+4+5)	531 953	522 947	564 741	612 509	690 770	796 930
6. Разходи от обезценка на финансови активи, вкл. инвестиции, признати като текущи/краткосрочни активи	4	7		4	6	6
7. Разходи за лихви и други финансови разходи	49	22		664	1 500	1 545
Общо финансови разходи (6 + 7)	53	29	-	668	1 506	1 551
Общо разходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	532 006	522 976	564 741	613 177	692 276	798 481
8. Отсрочени данъци	(2 619)	(2 872)				
Всичко (Общо разходи + 8)	529 387	520 104	564 741	613 177	692 276	798 481
Б. Приходи						
1. Нетни приходи от продажби, в т.ч:	116 013	122 221	118 223	121 574	100 070	104 875
а) услуги	116 013	122 221	118 223	121 532	100 020	104 820
аа) приходи от инфраструктурни такси за:.	62 461	67 027	63 943	58 512	45 367	45 675
преминаване по железен път	47 917	50 097	46 500	46 272	28 500	29 355
използ.електрозахр.обор. за задвижваща ел.енергия.	14 544	16 930	17 443	12 240	16 867	16 320
бб) други услуги	14 575	15 301	15 300	17 343	11 255	11 593
вв) приходи от разпределениена тягова ел. енергия	38 977	39 893	38 980	45 677	43 398	47 552
б) продукция						
в) стоки				42	50	55
2. Увеличение на запасите от продукция и незавършено производство	72	13	13	190	450	475
3. Разходи за придобиване на активи по стопански начин	16 637	19 052	19 814	19 280	17 955	19 354
4. Други приходи, в т.ч:	319 776	357 130	415 817	456 455	498 734	534 687
а) приходи от финансираня, в т.ч.:	303 486	338 088	396 625	433 750	477 320	512 630
аа) свързани с покриване на разходи	171 383	208 091	260 303	296 127	334 050	364 610
бб) свързани с текущи активи	488	126	500	220	500	500
вв) свързани с нетекущи активи	131 615	129 871	135 822	137 403	142 770	147 520
б) приходи от продажби на нетекущи активи	2 305	1 268	1 268	1 270	844	872
в) приходи от продажби на материални запаси	1 925	2 816	2 816	7 120	6 550	6 745
г) други приходи	12 060	14 958	15 108	14 315	14 020	14 440
Общо приходи от оперативна дейност (1+ 2+ 3+ 4)	452 498	498 416	553 867	597 499	617 209	659 391
5. Приходи от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия	762	1 700	1 622	1 803	1 607	1 655
Общо финансови приходи	762	1 700	1 622	1 803	1 607	1 655
6. Загуба от обичайна дейност	78 746	22 860	9 252	13 875	73 460	137 435
Общо приходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6)	453 260	500 116	555 489	599 302	618 816	661 046
7. Дял от печалбата от инвестиции отчетени по метода на собствен капитал						
8. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)	78 746	22 860	9 252	13 875	73 460	137 435
9. Загуба (8 + ред 8 от раздел А)	76 127	19 988	9 252	13 875	73 460	137 435
Всичко (Общо приходи + 9)	529 387	520 104	564 741	613 177	692 276	798 481

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

(хил. лв.)

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ/ПРИХОДИТЕ	Базова 2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
а	1	2	3	4	5	6
А. Разходи						
1. Намаление на запасите от прод.и незав.произв.						
2. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:	94 881	96 013	105 247	106 835	122 783	154 670
а) суровини и материали	54 025	56 547	63 321	62 135	62 023	71 910
аа) разходи за материали	40 365	38 295	42 560	39 650	40 402	47 415
бб) гориво	4 320	4 826	5 005	5 935	6 567	7 224
вв) електроенергия	8 999	12 957	15 270	15 770	14 248	16 385
гг) топлоенергия	341	469	486	780	806	886
б) външни услуги	40 856	39 466	41 926	44 700	60 760	82 760
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	210 141	217 883	240 040	281 555	345 774	409 179
а) разходи за възнаграждения	163 906	170 225	186 100	210 615	260 955	313 291
б) разходи за осигуровки	46 235	47 658	53 940	70 940	84 819	95 888
4. Разходи за амортизация и обезценка	193 481	192 699	201 529	205 558	205 195	210 575
5. Други разходи	33 450	16 352	17 925	15 806	20 895	23 134
Общо разходи за оперативна дейност (1+2+3+4+5)	531 953	522 947	564 741	609 754	694 647	797 558
6. Разходи от обезценка на финансови активи, вкл. инвестиции, признати като текущи/краткосрочни активи	4	7		4		
7. Разходи за лихви и други финансови разходи	49	22		664		
Общо финансови разходи (6 + 7)	53	29	-	668	-	-
Общо разходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	532 006	522 976	564 741	610 422	694 647	797 558
8. Отсрочени данъци	(2 619)	(2 872)				
Всичко (Общо разходи + 8)	529 387	520 104	564 741	610 422	694 647	797 558
Б. Приходи						
1. Нетни приходи от продажби, в т.ч:	116 013	122 221	118 223	121 657	105 383	119 979
а) услуги	116 013	122 221	118 223	121 615	105 333	119 924
аа) приходи от инфраструктурни такси за:	62 461	67 027	63 943	58 272	47 880	46 695
преминаване по железен път	47 917	50 097	46 500	46 272	29 925	29 355
използ.електрозахр.обор. за задвижваща ел.енергия.	14 544	16 930	17 443	12 000	17 955	17 340
бб) други услуги	14 575	15 301	15 300	17 343	11 255	22 705
вв) приходи от разпределениена тягова ел. енергия	38 977	39 893	38 980	46 000	46 198	50 524
б) продукция						
в) стоки				42	50	55
2. Увеличение на запасите от продукция и незавършено производство	72	13	13	190	450	475
3. Разходи за придобиване на активи по стопански начин	16 637	19 052	19 814	19 280	17 955	19 354
4. Други приходи, в т.ч:	319 776	357 130	415 817	457 907	562 517	633 617
а) приходи от финансираня, в т.ч.:	303 486	338 088	396 625	435 202	541 210	611 670
аа) свързани с покриване на разходи	171 383	208 091	260 303	297 579	400 550	467 335
бб) свързани с текущи активи	488	126	500	220	500	500
вв) свързани с нетекущи активи	131 615	129 871	135 822	137 403	140 160	143 835
б) приходи от продажби на нетекущи активи	2 305	1 268	1 268	1 270	840	868
в) приходи от продажби на материални запаси	1 925	2 816	2 816	7 120	6 517	6 711
г) други приходи	12 060	14 958	15 108	14 315	13 950	14 368
Общо приходи от оперативна дейност (1+ 2+ 3+ 4)	452 498	498 416	553 867	599 034	686 305	773 425
5. Приходи от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия	762	1 700	1 622	1 803	1 607	1 655
Общо финансови приходи	762	1 700	1 622	1 803	1 607	1 655
6. Загуба от обичайна дейност	78 746	22 860	9 252	9 585	6 735	22 478
Общо приходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6)	453 260	500 116	555 489	600 837	687 912	775 080
7. Дял от печалбата от инвестиции отчетени по метода на собствен капитал						
8. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)	78 746	22 860	9 252	9 585	6 735	22 478
9. Загуба (8 + ред 8 от раздел А)	76 127	19 988	9 252	9 585	6 735	22 478
Всичко (Общо приходи + 9)	529 387	520 104	564 741	610 422	694 647	797 558

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

(хил. лв.)

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ/ПРИХОДИТЕ	Базова 2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
а	1	2	3	4	5	6
А. Разходи						
1. Намаление на запасите от прод.и незав.произв.						
2. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:	94 881	96 013	105 247	112 910	121 114	159 160
а) суровини и материали	54 025	56 547	63 321	67 210	63 393	73 490
аа) разходи за материали	40 365	38 295	42 560	40 670	41 011	48 132
бб) гориво	4 320	4 826	5 005	8 940	6 798	7 478
вв) електроенергия	8 999	12 957	15 270	16 770	14 750	16 962
гг) топлоенерия	341	469	486	830	834	918
б) външни услуги	40 856	39 466	41 926	45 700	57 721	85 670
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	210 141	217 883	240 040	283 055	363 510	429 092
а) разходи за възнаграждения	163 906	170 225	186 100	211 615	274 003	327 905
б) разходи за осигуровки	46 235	47 658	53 940	71 440	89 507	101 187
4. Разходи за амортизация и обезценка	193 481	192 699	201 529	203 558	205 195	210 575
5. Други разходи	33 450	16 352	17 925	20 807	21 420	22 690
Общо разходи за оперативна дейност (1+2+3+4+5)	531 953	522 947	564 741	620 330	711 239	821 517
6. Разходи от обезценка на финансови активи, вкл. инвестиции, признати като текущи/краткосрочни активи	4	7		4		
7. Разходи за лихви и други финансови разходи	49	22		664		
Общо финансови разходи (6 + 7)	53	29	-	668	-	-
Общо разходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	532 006	522 976	564 741	620 998	711 239	821 517
8. Отсрочени данъци	(2 619)	(2 872)				
Всичко (Общо разходи + 8)	529 387	520 104	564 741	620 998	711 239	821 517
Б. Приходи						
1. Нетни приходи от продажби, в т.ч:	116 013	122 221	118 223	119 652	94 070	97 700
а) услуги	116 013	122 221	118 223	119 612	94 021	97 646
аа) приходи от инфраструктурни такси за:	62 461	67 027	63 943	58 272	43 670	43 697
преминаване по железен път	47 917	50 097	46 500	46 272	27 075	27 887
използ.електрозахр.обор. за задвижваща ел.енергия.	14 544	16 930	17 443	12 000	16 595	15 810
бб) други услуги	14 575	15 301	15 300	16 340	7 653	7 883
вв) приходи от разпределениена тягова ел. енергия	38 977	39 893	38 980	45 000	42 698	46 066
б) продукция						
в) стоки				40	49	54
2. Увеличение на запасите от продукция и незавършено производство	72	13	13	190	441	466
3. Разходи за придобиване на активи по стопански начин	16 637	19 052	19 814	19 280	17 596	18 967
4. Други приходи, в т.ч:	319 776	357 130	415 817	454 628	499 419	554 246
а) приходи от финансираня, в т.ч.:	303 486	338 088	396 625	432 423	478 433	532 630
аа) свързани с покриване на разходи	171 383	208 091	260 303	296 127	334 050	364 610
бб) свързани с текущи активи	488	126	500	220	490	490
вв) свързани с нетекущи активи	131 615	129 871	135 822	136 076	143 893	167 530
б) приходи от продажби на нетекущи активи	2 305	1 268	1 268	1 270	827	855
в) приходи от продажби на материални запаси	1 925	2 816	2 816	7 120	6 419	6 610
г) други приходи	12 060	14 958	15 108	13 815	13 740	14 151
Общо приходи от оперативна дейност (1+ 2+ 3+ 4)	452 498	498 416	553 867	593 750	611 526	671 379
5. Приходи от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия	762	1 700	1 622	1 803	1 607	1 638
Общо финансови приходи	762	1 700	1 622	1 803	1 607	1 638
6. Загуба от обичайна дейност	78 746	22 860	9 252	25 445	98 106	148 500
Общо приходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6)	453 260	500 116	555 489	595 553	613 133	673 017
7. Дял от печалбата от инвестиции отчетени по метода на собствен капитал						
8. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)	78 746	22 860	9 252	25 445	98 106	148 500
9. Загуба (8 + ред 8 от раздел А)	76 127	19 988	9 252	25 445	98 106	148 500
Всичко (Общо приходи + 9)	529 387	520 104	564 741	620 998	711 239	821 517

РЕАЛИСТИЧЕН ПРОГНОЗЕН БАЛАНС НА ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ ЗА ПЕРИОДА 2021-2025 ГОДИНА

(хил. лв.)

РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ		Базова 2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
а			1	2	3	4	6
A.	ЗАПИСАН, НО НЕВНЕСЕН КАПИТАЛ						
Б.	НЕТЕКУЩИ (ДЪЛГОТРАЙНИ) АКТИВИ						
I.	ДЪЛГОТРАЙНИ МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ						
1	Земи (терени)	319 646	320 440	356 216	326 170	327 254	337 607
2	Сгради и конструкции	104 447	99 007	99 828	117 400	126 371	131 846
3	Машини, производствено оборудване и апаратура	222 353	200 048	210 023	165 765	183 956	262 760
4	Съоръжения	2 729 359	2 593 505	2 372 753	2 607 075	2 582 408	2 565 203
5	Транспортни средства	12 464	15 831	20 108	14 933	20 078	29 977
6	Други	5 370	4 207	3 296	12 364	10 953	7 042
7	Дълготрайни материални активи в процес на изграждане	504 563	742 167	1 253 288	1 501 295	2 226 273	3 087 736
8	Предоставени аванси за изграждане на активи	252 746	287 662	357 756	250 388	265 633	368 422
	ОБЩО ЗА ГРУПА I	4 150 948	4 262 867	4 673 268	4 995 390	5 742 926	6 790 593
II.	НЕМАТЕРИАЛНИ АКТИВИ						
1	Права върху собственост						
2	Програмни продукти	1 495	1 053	1 580	2 053	2 464	2 489
3	Други нематериални активи	12	340	15	15	185	135
	ОБЩО ЗА ГРУПА II	1 507	1 393	1 595	2 068	2 649	2 624
III.	ДЪЛГОСРОЧНИ ФИНАНСОВИ АКТИВИ						
1	Акции и дяловев предприятия от група	5	5	5	5	5	5
2	Акции и дялове в асоциирани и смесени предприятия	2 883	2 883	2 883	2 883	2 883	2 883
	ОБЩО ЗА ГРУПА III	2 888	2 888	2 888	2 888	2 888	2 888
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б / I+II+III/		4 155 343	4 267 148	4 677 751	5 000 346	5 748 463	6 796 105
В.	ТЕКУЩИ (КРАТКОТРАЙНИ) АКТИВИ						
I.	МАТЕРИАЛНИ ЗАПАСИ						
1	Суровини и материали	55 279	62 859	62 859	64 859	59 369	60 334
2	Материали в ликвидация	8 133	7 870	7 634	7 405	7 067	6 867
3	Продукция	237	246	300	423	311	314
4	Стоки				10	10	10
	ОБЩО ЗА ГРУПА I	63 649	70 975	70 793	72 697	66 757	67 525
II.	ВЗЕМАНИЯ						
1	Вземания от дъщерни и асоциирани предприятия	1					
2	Вземания от клиенти	94 812	93 249	91 384	86 665	101 192	103 634
3	Вземания от доставчици	255	679	679	1 480	1 479	1 479
4	Съдебни и присъдени вземания	4 117	3 898	3 898	4 398	4 325	4 368
5	Данъци за възстановяване	11 131	9 968	9 968	11 438	46 516	56 516
6	Други текущи вземания	3 133	4 147	4 354	4 572	4 113	4 154
	ОБЩО ЗА ГРУПА II	113 449	111 941	110 283	108 553	157 625	170 151
III.	ПАРИЧНИ СРЕДСТВА						
1	Парични средства в брой	34	14	50	29	3	3
2	Парични средства в банкови сметки	46 356	111 273	150 000	255 748	230 000	250 000
3	Парични еквиваленти	3	7	50	1	1	1
	ОБЩО ЗА ГРУПА III	46 393	111 294	150 100	255 778	230 004	250 004
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В / I+II+III/		223 491	294 210	331 176	437 028	454 386	487 680
Г.	РАЗХОДИ ЗА БЪДЕЩИ ПЕРИОДИ	1 171	1 878	500	226	1 500	1 500
СУМА НА АКТИВА (А+Б+В+Г)		4 380 005	4 563 236	5 009 427	5 437 600	6 204 349	7 285 285
A.	СОБСТВЕН КАПИТАЛ						
I.	ЗАПИСАН КАПИТАЛ	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
II.	РЕЗЕРВ ОТ ПОСЛЕДВАЩИ ОЦЕНКИ	1 427 840	1 424 018	1 422 018	1 374 042	1 331 182	1 311 160
III.	ДРУГИ РЕЗЕРВИ	382 763	382 875	383 075	392 470	391 880	393 519
IV.	НАТРУПАНА ПЕЧАЛБА (ЗАГУБА) ОТ МИНАЛИ ГОДИНИ	1 810 603	1 806 893	1 805 093	1 766 512	1 723 062	1 704 679
1	Неразпределена печалба	236 613	239 233	239 233	286 876	310 521	306 710
2	Непокрита загуба	-795 679	-874 425	-655 180	-880 509	-898 386	-971 846
	ОБЩО ЗА ГРУПА IV	-559 066	-635 192	-415 947	-593 633	-587 865	-665 136
V.	ТЕКУЩА ПЕЧАЛБА (ЗАГУБА)	(76 127)	(19 988)	(9 252)	(13 875)	(73 460)	(137 435)
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ А		1 275 410	1 251 713	1 479 894	1 259 004	1 161 737	1 002 108
Б.	ПРОВИЗИИ И СХОДНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ						
1	Провизии за пенсии и други подобни задължения	24 912	28 212	30 712	38 736	41 991	45 353
2	Провизии за отсрочени данъци	96 391	96 391	93 891	80 997	81 919	79 639
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б		121 303	124 603	124 603	119 733	123 910	124 992
В.	ЗАДЪЛЖЕНИЯ						
1	Задължения към финансови предприятия		3 454		2 171	1 529	887
2	Задължения към асоциирани и свързани предприятия	14			36	36	36
3	Задължения към доставчици	12 959	14 440	13 440	17 088	42 296	70 395
4	Получени аванси						
5	Задължения към персонала	10 192	11 404	12 316	19 304	20 514	22 877
6	Осигурителни задължения	279	1 314	1 419	1 120	10 251	14 339
7	Данъчни задължения	1 221	359	366	374	381	389
8	Други текущи задължения	31 486	14 873	13 873	35 037	52 952	54 112
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В		56 151	45 844	41 414	75 130	127 959	163 035
Г.	ФИНАНСИРАНИЯ И ПРИХОДИ ЗА БЪДЕЩИ ПЕРИОДИ						
1	Финансирания	2 926 135	3 140 029	3 362 766	3 981 933	4 787 049	5 991 323
2	Приходи за бъдещи периоди	1 006	1 047	750	1 800	3 694	3 827
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Г		2 927 141	3 141 076	3 363 516	3 983 733	4 790 743	5 995 150
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В+Г)		4 380 005	4 563 236	5 009 427	5 437 600	6 204 349	7 285 285

ОПТИМИСТИЧЕН ПРОГНОЗЕН БАЛАНС НА ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ ЗА ПЕРИОДА
2021-2025 ГОДИНА

(хил. лв.)

РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ		Базова 2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
а			1	2	3	4	6
А.	ЗАПИСАН, НО НЕВНЕСЕН КАПИТАЛ						
Б.	НЕТЕКУЩИ (ДЪЛГОТРАЙНИ) АКТИВИ						
І.	ДЪЛГОТРАЙНИ МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ						
1	Земи (терени)	319 646	320 440	356 216	326 170	327 254	337 607
2	Сгради и конструкции	104 447	99 007	99 828	117 400	126 371	131 846
3	Машини, производствено оборудване и апаратура	222 353	200 048	210 023	165 765	183 956	262 760
4	Съоръжения	2 729 359	2 593 505	2 372 753	2 607 075	2 582 408	2 565 203
5	Транспортни средства	12 464	15 831	20 108	14 933	20 078	29 977
6	Други	5 370	4 207	3 296	12 364	10 953	7 042
7	Дълготрайни материални активи в процес на изграждане	504 563	742 167	1 253 288	1 501 295	2 286 273	3 277 736
8	Предоставени аванси за изграждане на активи	252 746	287 662	357 756	250 388	272 150	377 009
	ОБЩО ЗА ГРУПА І	4 150 948	4 262 867	4 673 268	4 995 390	5 809 443	6 989 180
ІІ.	НЕМАТЕРИАЛНИ АКТИВИ						
1	Права върху собственост						
2	Програмни продукти	1 495	1 053	1 580	2 053	2 464	2 489
3	Други нематериални активи	12	340	15	15	185	135
	ОБЩО ЗА ГРУПА ІІ	1 507	1 393	1 595	2 068	2 649	2 624
ІІІ.	ДЪЛГОСРОЧНИ ФИНАНСОВИ АКТИВИ						
1	Акции и дяловев предприятия от група	5	5	5	5	5	5
2	Акции и дялове в асоциирани и смесени предприятия	2 883	2 883	2 883	2 883	2 883	2 883
	ОБЩО ЗА ГРУПА ІІІ	2 888	2 888	2 888	2 888	2 888	2 888
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б / І+ІІ+ІІІ/		4 155 343	4 267 148	4 677 751	5 000 346	5 814 980	6 994 692
В.	ТЕКУЩИ (КРАТКОТРАЙНИ) АКТИВИ						
І.	МАТЕРИАЛНИ ЗАПАСИ						
1	Суровини и материали	55 279	62 859	62 859	64 859	59 369	60 334
2	Материали в ликвидация	8 133	7 870	7 634	7 405	7 067	6 867
3	Продукция	237	246	300	423	311	314
4	Стоки				10	10	10
	ОБЩО ЗА ГРУПА І	63 649	70 975	70 793	72 697	66 757	67 525
ІІ.	ВЗЕМАНИЯ						
1	Вземания от дъщерни и асоциирани предприятия	1					
2	Вземания от клиенти	94 812	93 249	91 384	86 666	101 192	103 634
3	Вземания от доставчици	255	679	679	1 479	1 479	1 479
4	Съдебни и присъдени вземания	4 117	3 898	3 898	4 398	4 325	4 368
5	Данъци за възстановяване	11 131	9 968	9 968	11 438	46 516	56 516
6	Други текущи вземания	3 133	4 147	4 354	4 572	4 113	4 154
	ОБЩО ЗА ГРУПА ІІ	113 449	111 941	110 283	108 553	157 625	170 151
ІІІ.	ПАРИЧНИ СРЕДСТВА						
1	Парични средства в брой	34	14	50	29	3	3
2	Парични средства в банкови сметки	46 356	111 273	150 000	255 748	230 000	250 000
3	Парични еквиваленти	3	7	50	1	1	1
	ОБЩО ЗА ГРУПА ІІІ	46 393	111 294	150 100	255 778	230 004	250 004
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В / І+ІІ+ІІІ/		223 491	294 210	331 176	437 028	454 386	487 680
Г.	РАЗХОДИ ЗА БЪДЕЩИ ПЕРИОДИ	1 171	1 878	500	226	1 500	1 500
СУМА НА АКТИВА (А+Б+В+Г)		4 380 005	4 563 236	5 009 427	5 437 600	6 270 866	7 483 872
А.	СОБСТВЕН КАПИТАЛ						
І.	ЗАПИСАН КАПИТАЛ	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
ІІ.	РЕЗЕРВ ОТ ПОСЛЕДВАЩИ ОЦЕНКИ	1 427 840	1 424 018	1 422 018	1 374 042	1 331 182	1 311 160
ІІІ.	ДРУГИ РЕЗЕРВИ	382 763	382 875	383 075	392 470	391 880	393 519
ІV.	НАТРУПАНА ПЕЧАЛБА (ЗАГУБА) ОТ МИНАЛИ ГОДИНИ	1 810 603	1 806 893	1 805 093	1 766 512	1 723 062	1 704 679
1	Неразпределена печалба	236 613	239 233	239 233	286 876	310 521	306 710
2	Непокрита загуба	-795 679	-874 425	-655 180	-880 509	-890 094	-896 829
	ОБЩО ЗА ГРУПА ІV	-559 066	-635 192	-415 947	-593 633	-579 573	-590 119
V.	ТЕКУЩА ПЕЧАЛБА (ЗАГУБА)	(76 127)	(19 988)	(9 252)	(9 585)	(6 735)	(22 478)
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ А		1 275 410	1 251 713	1 479 894	1 263 294	1 236 754	1 192 082
Б.	ПРОВИЗИИ И СХОДНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ						
1	Провизии за пенсии и други подобни задължения	24 912	28 212	30 712	38 736	41 991	45 353
2	Провизии за отсрочени данъци	96 391	96 391	93 891	80 997	81 919	79 639
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б		121 303	124 603	124 603	119 733	123 910	124 992
В.	ЗАДЪЛЖЕНИЯ						
1	Задължения към финансови предприятия		3 454		2 171	1 529	887
2	Задължения към асоциирани и свързани предприятия	14			36	36	36
3	Задължения към доставчици	12 959	14 440	13 440	17 088	17 296	45 395
4	Получени аванси						
5	Задължения към персонала	10 192	11 404	12 316	19 304	19 514	19 877
6	Осигурителни задължения	279	1 314	1 419	1 120	1 251	1 339
7	Данъчни задължения	1 221	359	366	374	381	389
8	Други текущи задължения	31 486	14 873	13 873	35 036	12 952	14 112
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В		56 151	45 844	41 414	75 129	52 959	82 035
Г.	ФИНАНСИРАНИЯ И ПРИХОДИ ЗА БЪДЕЩИ ПЕРИОДИ						
1	Финансирания	2 926 135	3 140 029	3 362 766	3 977 644	4 853 549	6 080 936
2	Приходи за бъдещи периоди	1 006	1 047	750	1 800	3 694	3 827
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Г		2 927 141	3 141 076	3 363 516	3 979 444	4 857 243	6 084 763
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В+Г)		4 380 005	4 563 236	5 009 427	5 437 600	6 270 866	7 483 872

ПЕСИМИСТИЧЕН ПРОГНОЗЕН БАЛАНС НА ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ ЗА ПЕРИОДА
2021-2025 ГОДИНА

(хил. лв.)

РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ		Базова 2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
а			1	2	3	4	6
A.	ЗАПИСАН, НО НЕВНЕСЕН КАПИТАЛ						
Б.	НЕТЕКУЩИ (ДЪЛГОТРАЙНИ) АКТИВИ						
I.	ДЪЛГОТРАЙНИ МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ						
1	Земи (терени)	319 646	320 440	356 216	326 170	320 709	330 855
2	Сгради и конструкции	104 447	99 007	99 828	117 400	123 844	129 209
3	Машини, производствено оборудване и апаратура	222 353	200 048	210 023	165 765	180 277	257 505
4	Съоръжения	2 729 359	2 593 505	2 372 753	2 607 075	2 530 760	2 513 899
5	Транспортни средства	12 464	15 831	20 108	14 933	19 676	29 377
6	Други	5 370	4 207	3 296	12 364	10 734	6 901
7	Дълготрайни материални активи в процес на изграждане	504 563	742 167	1 253 288	1 501 295	2 181 747	3 025 981
8	Предоставени аванси за изграждане на активи	252 746	287 662	357 756	250 388	260 320	361 054
	ОБЩО ЗА ГРУПА I	4 150 948	4 262 867	4 673 268	4 995 390	5 628 067	6 654 781
II.	НЕМАТЕРИАЛНИ АКТИВИ						
1	Права върху собственост						
2	Програмни продукти	1 495	1 053	1 580	2 053	2 415	2 439
3	Други нематериални активи	12	340	15	15	181	132
	ОБЩО ЗА ГРУПА II	1 507	1 393	1 595	2 068	2 596	2 571
III.	ДЪЛГОСРОЧНИ ФИНАНСОВИ АКТИВИ						
1	Акции и дяловев предприятия от група	5	5	5	5	5	5
2	Акции и дялове в асоциирани и смесени предприятия	2 883	2 883	2 883	2 883	2 883	2 883
	ОБЩО ЗА ГРУПА III	2 888	2 888	2 888	2 888	2 888	2 888
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б / I+II+III/		4 155 343	4 267 148	4 677 751	5 000 346	5 633 551	6 660 240
В.	ТЕКУЩИ (КРАТКОТРАЙНИ) АКТИВИ						
I.	МАТЕРИАЛНИ ЗАПАСИ						
1	Суровини и материали	55 279	62 859	62 859	64 859	58 000	58 517
2	Материали в ликвидация	8 133	7 870	7 634	7 405	6 926	6 730
3	Продукция	237	246	300	423	305	308
4	Стоки				10	10	10
	ОБЩО ЗА ГРУПА I	63 649	70 975	70 793	72 697	65 241	65 565
II.	ВЗЕМАНИЯ						
1	Вземания от дъщерни и асоциирани предприятия	1					
2	Вземания от клиенти	94 812	93 249	91 384	86 666	99 168	101 561
3	Вземания от доставчици	255	679	679	1 479	1 449	1 449
4	Съдебни и присъдени вземания	4 117	3 898	3 898	4 398	4 239	4 281
5	Данъци за възстановяване	11 131	9 968	9 968	11 438	45 586	55 386
6	Други текущи вземания	3 133	4 147	4 354	4 572	4 031	4 071
	ОБЩО ЗА ГРУПА II	113 449	111 941	110 283	108 553	154 473	166 748
III.	ПАРИЧНИ СРЕДСТВА						
1	Парични средства в брой	34	14	50	29	3	3
2	Парични средства в банкови сметки	46 356	111 273	150 000	255 748	225 400	245 000
3	Парични еквиваленти	3	7	50	1	1	1
	ОБЩО ЗА ГРУПА III	46 393	111 294	150 100	255 778	225 404	245 004
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В / I+II+III/		223 491	294 210	331 176	437 028	445 118	477 317
Г.	РАЗХОДИ ЗА БЪДЕЩИ ПЕРИОДИ	1 171	1 878	500	226	1 470	1 470
СУМА НА АКТИВА (А+Б+В+Г)		4 380 005	4 563 236	5 009 427	5 437 600	6 080 139	7 139 027
A.	СОБСТВЕН КАПИТАЛ						
I.	ЗАПИСАН КАПИТАЛ	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
II.	РЕЗЕРВ ОТ ПОСЛЕДВАЩИ ОЦЕНКИ	1 427 840	1 424 018	1 422 018	1 374 042	1 365 424	1 360 342
III.	ДРУГИ РЕЗЕРВИ	382 763	382 875	383 075	392 470	391 880	393 519
IV.	НАТРУПАНА ПЕЧАЛБА (ЗАГУБА) ОТ МИНАЛИ ГОДИНИ	1 810 603	1 806 893	1 805 093	1 766 512	1 757 304	1 753 861
1	Неразпределена печалба	236 613	239 233	239 233	286 876	310 521	306 710
2	Непокрита загуба	-795 679	-874 425	-655 180	-880 509	-905 954	-1 004 060
	ОБЩО ЗА ГРУПА IV	-559 066	-635 192	-415 947	-593 633	-595 433	-697 350
V.	ТЕКУЩА ПЕЧАЛБА (ЗАГУБА)	(76 127)	(19 988)	(9 252)	(25 445)	(98 106)	(148 500)
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ А		1 275 410	1 251 713	1 479 894	1 247 434	1 163 765	1 008 011
Б.	ПРОВИЗИИ И СХОДНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ						
1	Провизии за пенсии и други подобни задължения	24 912	28 212	30 712	38 736	41 991	45 353
2	Провизии за отсрочени данъци	96 391	96 391	93 891	80 997	81 919	79 639
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б		121 303	124 603	124 603	119 733	123 910	124 992
В.	ЗАДЪЛЖЕНИЯ						
1	Задължения към финансови предприятия		3 454		2 171	1 529	887
2	Задължения към асоциирани и свързани предприятия	14			36	36	36
3	Задължения към доставчици	12 959	14 440	13 440	17 088	42 296	70 395
4	Получени аванси						
5	Задължения към персонала	10 192	11 404	12 316	19 304	20 514	22 877
6	Осигурителни задължения	279	1 314	1 419	1 120	10 251	14 339
7	Данъчни задължения	1 221	359	366	374	381	389
8	Други текущи задължения	31 486	14 873	13 873	35 036	52 952	54 112
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В		56 151	45 844	41 414	75 129	127 959	163 035
Г.	ФИНАНСИРАНИЯ И ПРИХОДИ ЗА БЪДЕЩИ ПЕРИОДИ						
1	Финансирания	2 926 135	3 140 029	3 362 766	3 993 504	4 660 811	5 839 162
2	Приходи за бъдещи периоди	1 006	1 047	750	1 800	3 694	3 827
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Г		2 927 141	3 141 076	3 363 516	3 995 304	4 664 505	5 842 989
СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В+Г)		4 380 005	4 563 236	5 009 427	5 437 600	6 080 139	7 139 027

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

(млн.лв.)

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

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

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

(млн.лв.)

No по ред	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	2022 г.						
		Средства по проекти за изпълнение през 2022 г. без ДДС	В т.ч. по източници на финансиране					ДДС
			ДБ/ Капитало в трансфер	КФ/МСЕ	ЕФРР	нац. съфин./ ДБ	РМС	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Проекти, съфинансирани чрез Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020								
<i>Ос 1 "Развитие на жп инфраструктура по „основната“ трансевропейска транспортна мрежа"</i>								
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1	153,111	1,969	128,749		22,720		30,294
2	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, фаза 2	303,200	0,056	257,680		45,473		60,631
3	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	5,021		4,268		0,753		1,004
4	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-граница със Сърбия, участък Волюяк-Драгоман, фаза 1	107,272		91,181		16,091		21,454
5	Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация - SCADA	14,471		12,301		2,171		2,894
6	Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица	1,951		1,658		0,293		0,390
7	От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа	2,488		2,115		0,373		0,498
<i>Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт"</i>								
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	0,820	0,438		0,387	0,068		0,091
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	0,019			0,016	0,003		0,004
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	9,700			8,245	1,455		1,940
<i>Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"</i>								
1	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ	1,002			0,852	0,150		0,200

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<i>Ос 5 "Техническа помощ"</i>								
1	Подкрепа за административния капацитет на Дирекция СРИП в ДП НКЖИ във връзка с ангажиментите ѝ за програмиране, подготовка, изпълнение, мониторинг и контрол на железопътните проекти, съфинансирани от ОПТТИ 2014-2020 и за подготовка на ОПТС 2021-2027	1,600			1,360	0,240		0,00
2	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани по ОПТИ	0,005			0,004	0,001		0,001
3	Техническа помощ за подготовка на допълнителни проекти по приоритетна ос 1 на ОПТТИ 2014-2020 с бенефициент НКЖИ	0,047			0,040	0,007		0,009
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		600,707	2,463	497,952	10,904	89,798	0,000	119,411
Проекти, съфинансирани по "Механизма за свързване на Европа" 2014-2020								
1	Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волуяк	86,287	2,000	30,836		0,000	53,784	16,924
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	16,335	0,550	15,785		0,000		3,157
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	94,484	0,102	45,905		9,958	38,519	18,876
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	132,232		90,734		0,000	41,498	26,446
5	Техническа помощ за проект "Удвояване на участъци от жп линия Пловдив-Свиленград- граница с Република Турция"	1,130		0,960		0,169		0,226
6	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп линията Видин - София железопътен участък Мездра - Медковец"	3,471		2,971		0,500		0,694
7	Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	2,801		2,381		0,420		0,560
8	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия"	0,574		0,551		0,023		0,115
9	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски“	20,499		17,462		3,037		4,100
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 20214-2020		357,813	2,652	207,585	0,000	14,108	133,801	71,099
Предстоящи проекти, съфинансирани по програма "Транспортна свързаност" 2021-2027								
1	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волуяк-Драгоман - фаза 2	1,057	1,268					
2	Модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра	1,417	1,700					
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ПТС		2,473	2,968	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Предстоящи проекти за финансиране по "Механизъм за свързване на Европа" 2021-2027								

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

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

(млн.лв.)

No по ред	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	2023 г.									
		Стойност/ Индикативна стойност без ДДС	Стойност/ Индикати вна стойност с ДДС	Средства по проекти за изпълнени е през 2023 г. без ДДС	Средства по проекти за изпълнени е през 2023 г. с ДДС	в т.ч. по източници на финансиране					ДДС
						ДБ/ Капитал ов трансфе р	КФ/МСЕ/ НПВУ	ЕФРР	нац. съфин./ ДБ	РМС	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Проекти, съфинансирани чрез Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020											
Ос 1 "Развитие на жп инфраструктура по „основната” трансевропейска транспортна мрежа”											
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец фаза 1	402,304	482,765	149,274	179,129		126,883		22,391		29,855
2	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас – Фаза 2	424,392	509,271	194,026	232,831		164,922		29,104		38,805
3	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония"	13,255	15,906	1,623	1,948		1,380		0,243		0,325
4	Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: железопътен участък Волюяк-Драгоман	156,777	188,133	98,795	118,554		83,976		14,819		19,759
5	Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация - SCADA	19,996	23,995	2,766	3,319		0,851		1,915		0,553
6	„Рехабилитация на железопътен коловоз от стрелка № 103 (Пристанище Бургас) до стрелка № 20 (гара Владимир Павлов)” по проект „От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор ОИС от централното пристанище на Бургас. Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа“	5,967	7,161	5,843	7,012		4,967		0,876		1,169
Ос 3 "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”											
1	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане	6,256	7,507	0,700	0,840			0,595	0,105		0,140
2	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	5,314	6,376	0,022	0,026			0,019	0,003		0,004
3	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	16,519	19,823	10,962	13,154			9,318	1,644		2,192
Ос 4 "Иновации в управлението и услугите-внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта"											
1	Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ	6,012	7,197	4,894	5,873			4,160	0,734		0,979
Ос 5 "Техническа помощ"											

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Подкрепа за служителите на Дирекция СРИП на НКЖИ, при управлението и изпълнението на железопътните проекти, финансирани от ОПТТИ 2014-2020	1,675	1,684	1,340	1,340			1,139	0,201		
2	Доставка на 2 броя фабрично нови високопроходими МПС за подпомагане на ДП НКЖИ при наблюдението и контрола на проектите, съфинансирани по ОПТТИ	0,260	0,301	0,011	0,012			0,009	0,002		0,001
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ОПТТИ		1 058,728	1 270,119	470,256	564,038	0,000	382,979	15,240	72,037	0,000	93,782
Проекти, съфинансирани по "Механизма за свързване на Европа" 2014-2020											
1	Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волюяк	286,146	343,375	27,315	32,778		27,315				5,463
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	132,966	159,559	2,986	3,583		2,986				0,597
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	443,448	532,138	37,948	45,538					37,948	7,590
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	243,882	292,658	35,745	42,894		35,745				7,149
5	Техническа помощ за проект "Удвояване на участъци от жп линия Пловдив-Свиленград-граница с Република Турция"	20,530	24,636	1,759	2,111		1,495		0,264		0,352
6	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп линията Видин - София железопътен участък Мездра - Медковец"	11,291	13,549	2,997	3,596		2,547		0,450		0,599
7	Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	4,009	4,811	1,802	2,162		1,505		0,297		0,360
8	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия"	5,542	6,651	0,975	1,170		0,406		0,569		0,195
9	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“	28,049	33,659	0,387	0,464		0,387				0,077
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2014-2020		1 175,864	1 411,036	111,914	134,297	0,000	72,386	0,000	1,580	37,948	22,383
Проекти, съфинансирани по "Механизма за свързване на Европа" 2021-2027											
1	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир	516,740	620,088	0,012	0,014		0,010		0,002		0,002
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2021-2027		516,740	620,088	0,012	0,014	0,000	0,010	0,000	0,002	0,000	0,002
ПРОЕКТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ПО "НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И УСТОЙЧИВОСТ"											
1	Цифровизация по широкообхватната TEN-T мрежа чрез внедряване на ERTMS, ниво 2 в железопътен участък Русе – Каспичан	205,860	244,974	18,149	21,779		18,149				3,630
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО НПВУ 2021-2027		205,860	244,974	18,149	21,779	0,000	18,149	0,000	0,000	0,000	3,630
ПРОЕКТИ С НЕОСИГУРЕНО ФИНАНСИРАНЕ											
1	Консултантска дейност и извършване на оценка на съответствието с основните изисквания към строежите на техническите проекти в участък от железопътната линия София – Перник – Радомир и железопътен възел София в участъците: „гара Подуяне – гара Биримирци“, „гара Биримирци – гара Подуяне разпределителна“, „гара София – гара Елин Пелин“ и „гара Казичене – гара Равно поле – гара Столник“, включително ново приемно здание на нова жп гара Обеля и ново приемно здание на съществуваща жп гара Волюяк	0,067	0,080	0,007	0,008	0,007					0,001
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ С НЕОСИГУРЕНО ФИНАНСИРАНЕ		0,067	0,080	0,007	0,008	0,007	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001

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

(млн.лв.)

№ по ред	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	2024 г.					ДДС
		Средства по проекти за изпълнение през 2024 г. без ДДС					
			Собствени средства	ЕС / МСЕ	нац. съфин. / ДБ	РМС	
1	2	3	4	5	7	8	9
ПРОЕКТИ СЪФИНАНСИРАНИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА (МСЕ) НА ЕК							
1	Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София - Волуяк	45,427		12,680		32,747	9,085
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	7,781		7,781			1,556
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	50,714	11,518			39,196	10,143
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	42,341		42,341			8,468
5	Техническа помощ за проект Удвояване на участъци по жп линия Пловдив-Свиленград- Граница с Република Турция	12,015		12,015			2,403
6	Достъп от Коридор OEM до летище Бургас. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	3,372		3,372			0,674
7	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия	3,729		3,729			0,746
8	„Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп линията Мездра-Медковец"	8,916		8,916			1,783
9	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски	5,582		5,582			1,116
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ		179,877	11,518	96,416	0,000	71,943	35,975
ПРОЕКТИ, СЪФИНАНСИРАНИ ПО ПРОГРАМА "ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ" 2021-2027							
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин – Костенец - фаза 2	81,893		69,609	12,284		16,379
2	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2 - Етап 2	85,697		72,842	12,855		17,139
3	Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – граница със Сърбия, участък Волуяк – Драгоман“, фаза 2	110,389		93,831	16,558		22,078
4	„Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония"	2,720		2,312	0,408		0,544
5	Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация - SCADA, фаза 2	6,091		5,177	0,914		1,218
6	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора, фаза 2	4,281		3,639	0,642		0,856
7	Предпроектни проучвания за внедряване на ERTMS	0,723		0,615	0,108		0,145

1	2	3	4	5	7	8	9
8	Внедряване на ERTMS ниво 2 железопътен участък Русе–Каспичан	0,377		0,320	0,057		0,075
9	Модернизация на тягова подстанция Бойчиновци	0,681		0,579	0,102		0,136
10	Разширяване на функционалния обхват на географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ	2,140		1,819	0,321		0,428
11	Техническа помощ за изграждане на железопътна връзка с летище Пловдив	0,784		0,666	0,118		0,157
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ПТС		295,776	0,000	251,409	44,367	0,000	59,155
ПРОЕКТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ПО "МЕХАНИЗЪМ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА" 2021-2027							
1	Модернизация на железопътната линия Видин- София: жп участък Медковец - Срацимир"	0,456		0,388	0,068		0,091
2	Модернизация на Тягови подстанции Червена вода и Хитрино	15,331		13,031	2,300		3,066
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2021-2027		15,787	0,000	13,419	2,368	0,000	3,157
Други проекти, предвидени за изпълнение от ДП НКЖИ							
1	Консултантска дейност и извършване на оценка на съответствието с основните изисквания към строежите на техническите проекти в участък от железопътната линия София – Перник – Радомир и железопътен възел София в участъците: „гара Подуяне – гара Биримирци“, „гара Биримирци – гара Подуяне разпределителна“, „гара София – гара Елин Пелин“ и „гара Казичене – гара Равно поле – гара Столник“, включително ново приемно здание на нова жп гара Обеля и ново приемно здание на съществуваща жп гара Волюяк	0,006	0,006				0,001
2	Изготвяне на прединвестиционни проучвания с предложение за варианти, анализ „Разходи-ползи“, трафик прогнози и капацитет за изграждане на жп линия по направление Ямбол - Елхово - Лесово – граница с Р Турция	0,184	0,184				0,037
3	Изготвяне на прединвестиционни проучвания, Анализ „Разходи-ползи“, трафик прогнози и капацитет за проект „Модернизация на жп линия Разделна – Кардам- граница с Република Румъния	0,069	0,069				0,014
4	Проектиране и внедряване на платформа за централизирано синхронизиране, интегриране и анализ на данни на внедрените системи в ДП НКЖИ	0,503	0,503				0,101
Други проекти, предвидени за изпълнение от ДП НКЖИ		0,762	0,762	0,000	0,000	0,000	0,152

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

(млн.лв.)

№ по ред	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	2025 г.					ДДС
		Средства по проекти за изпълнение през 2025 г. без ДДС					
			Собствени средства	ЕС / МСЕ	нац. съфин. / ДБ	РМС	
1	2	3	4	5	7	8	9
	ПРОЕКТИ СЪФИНАНСИРАНИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА (МСЕ) НА ЕК						
1	Развитие на железопътен възел София: София - Волюяк	43,505	0,237			43,268	8,701
2	Развитие на железопътен възел Пловдив	17,877				17,877	3,575
3	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор Ориент/Източно-Средиземноморски	11,569	11,569				2,314
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ	72,951	11,806	0,000	0,000	61,145	14,590
	ПРОЕКТИ, СЪФИНАНСИРАНИ ПО ПРОГРАМА "ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ" 2021-2027						
1	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин – Костенец - фаза 2	279,651		237,703	41,948		55,930
2	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2 - Етап 2	120,705		102,599	18,106		24,141
3	Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – граница със Сърбия, участък Волюяк – Драгоман“, фаза 2	89,151		75,778	13,373		17,830
4	„Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония"	5,395		4,586	0,809		1,079
5	Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация - SCADA, фаза 2	9,635		8,190	1,445		1,927
6	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора, фаза 2	4,989		4,241	0,748		0,998
7	Предпроектни проучвания за внедряване на ERTMS	4,390		3,731	0,659		0,878
8	Внедряване на ERTMS ниво 2 железопътен участък Русе–Каспичан	22,106		18,790	3,316		4,421
9	Модернизация на тягова подстанция Бойчиновци	14,584		12,396	2,188		2,917
10	Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица	2,407		2,046	0,36		0,481
11	Разширяване на функционалния обхват на географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ	17,120		14,552	2,568		3,424
12	Техническа помощ за изграждане на железопътна връзка с летище Пловдив	5,266		4,476	0,790		1,053
13	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир: жп участък Перник-Радомир	47,030		39,976	7,054		9,406
14	Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония	22,251		18,913	3,338		4,450
15	Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линия София-Перник, Перник-Радомир	10,499		8,924	1,575		2,100

1	2	3	4	5	7	8	9
16	Техническа помощ за подготовка на проект "Реконструкция на гарови комплекси Перник и Радомир"	0,126		0,107	0,019		0,025
17	Техническа помощ за подготовка на проект "Реконструкция на гарови комплекси Захарна фабрика, Горна баня и Перник разпределителна"	0,170		0,145	0,025		0,034
18	Модернизация и въвеждане на SCADA в 2 бр. ТПС по коридора и основната мрежа Видин-Мездра	30,379		25,822	4,557		6,076
19	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линията Русе-Стара Загора"	0,230		0,196	0,034		0,046
20	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ София	0,366		0,311	0,055		0,073
21	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ Горна Оряховица	0,366		0,311	0,055		0,073
22	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ Видин	0,375		0,319	0,056		0,075
23	Техническа помощ за подготовкана жп участъка Мездра - Столник	6,000		5,100	0,900		1,200
24	Изграждане на ERTMS по жп линия Радомир-Кулата	28,257		24,468	3,789		5,651
25	Изграждане на жп връзка с летище Бургас	10,320		8,772	1,548		2,064
26	Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат-Синдел	92,400		78,540	13,860		18,480
27	Техническа помощ за подготовкана на проект "Модернизация на участък Михайлово-Димитровград	1,809		1,538	0,271		0,362
28	Техническа помощ за Достъп от Коридор ОИС до летище Пловдив. Проучвания за връзка между железопътната инфраструктура и летище Пловдив	2,294		1,950	0,344		0,459
29	Изграждане на системи за трансгранична комуникация на гранични гари	0,200		0,170	0,030		0,040
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ПТС	828,471	0,000	704,650	123,821	0,000	165,694
	ПРОЕКТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ПО "МЕХАНИЗЪМ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА" 2021-2027						
1	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир	46,093		39,179	6,914		9,219
2	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Видин - Срацимир	150,000		127,500	22,500		30,000
3	Замяна на прелезни устройства с АПУ на ключови прелези с концентрация на инциденти	5,500		4,675	0,825		1,100
4	Модернизация на жп линията Радомир-Гюешево	123,000		104,550	18,450		24,600
5	"Модернизация на жп участък Мездра-Медковец"	77,800		66,130	11,670		15,560
6	Модернизация на жп връзка между България и Сърбия в участъка Драгоман-граница с Република Сърбия	23,400		19,890	3,510		4,680
7	Модернизация на Тягови подстанции Червена вода и Хитрино	13,403		11,393	2,010		2,681
	ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2021-2027	439,196	0,000	373,317	65,879	0,000	87,839
	Други проекти, предвидени за изпълнение от ДП НКЖИ						
1	Изготвяне на прединвестиционни проучвания с предложение за варианти, анализ „Разходи-ползи“, трафик прогнози и капацитет за изграждане на жп линия по направление Ямбол - Елхово - Лесово – граница с Р Турция	0,341	0,341				0,068
2	Прединвестиционни проучвания за изграждане на жп линия в участъка София-Волюяк-Храбърско - Батановци	0,056	0,056				0,011
3	Изготвяне на прединвестиционни проучвания, Анализ „Разходи-ползи“, трафик прогнози и капацитет за проект „Модернизация на жп линия Разделна – Кардам- граница с Република Румъния	0,230	0,230				0,046
4	Техническа помощ за Модернизация на железопътната линия Радомир - Кулата	2,345	2,345				0,469

1	2	3	4	5	7	8	9
5	Изготвяне на идеен проект за изграждане на довеждаща железопътна свързаност на Икономическа зона „Доброславци“	0,303	0,303				0,061
6	Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“	7,893	7,893				1,579
7	Проектиране и внедряване на платформа за централизирано синхронизиране, интегриране и анализ на данни на внедрените системи в ДП НКЖИ	4,024	4,024				0,8048
	ОБЩО Други проекти, предвидени за изпълнение от ДП НКЖИ	15,192	15,192	0,000	0,000	0,000	3,038

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

(ХИЛ.ЛВ.)

№ по ред	Наименование и № на Проект	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
1	2	3	4	5	6	7
1	Проект № 3: "Ремонт на железен път и съоръжения за поддържане на достигнатите скорости"	46 598	32 929	25 966	13 303	46 453
2	Проект № 4: "Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства"	21 746	18 405	11 816	24 130	29 033
3	Проект № 5: "Модернизация и реконструкция на тягови подстанции"	1 496	1 900	925	785	600
4	Проект № 7 "Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел"	2 927	21 715	12 561	16 173	35 563
5	Проект № 8 " Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница"	3 349	331	2	1 064	
6	Проект № 20: "Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания"	3 117	5 935	6 760	6 863	7 267
7	Проект № 11: "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна"	32557	38 522	34 985	41 203	59 060
7.1.	Проект № 11.1: "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна" - междугария	27 525	22 930	15 070	17 464	30 794
7.2.	Проект № 11.2: "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна" - гари	5 032	15 592	19 914	23 739	28 266
8	Доставка жп механизация	1 091	8 809	29 366	53 339	76 467
9	Проект: "Транспортни средства"	1 011	3 370	3	2 538	7 256
10	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участъка Елин Пелин – Костенец, фаза 1"		1 969	290	10 000	30 354
11	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Рехабилитация на железопътната инфраструктура по жп линията Пловдив-Бургас, Фаза 2"		56			39 500
12	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичане"		438	317		
13	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Развитие на железопътен възел София: железопътен участък София- Волюяк “	16 668	2 000	2 072	711	
14	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин"		550	100	10 181	33 592
15	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември"	502	102	26 480	16 787	73 532
16	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп участък Мездра - Медковец"			91		
17	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътната линоия Видин - София: жп участък Видин - Срацимир"			500		
18	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервисна поддръжка на тягови подстанции Видин и Брусарци и интегриране към SCADA“	6 770	1 700			
19	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътната линия София-Драгоман: жп участък Волюяк-Драгоман - фаза 2“.		1 268			
20	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Развитие на железопътен възел Пловдив"				3 002	20 471
21	Платформа за централизирано синхронизиране, интегриране и анализ на данни на внедрените системи в ДП НКЖИ					2 808
22	Осигуряване на система от решения в областта на киберсигурността, допринасящи за достигането на кибер безопасна и сигурна инфраструктура на ДП НКЖИ					10 665
	Всичко с ДДС:	137 832	140 000	152 234	200 078	472 621

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

(хил.лв.)

№	Обект	Общо:	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
I.	Общо обекти за финансиране с капиталови средства-ДБ, в т.ч.:	403 567	67 304	55 986	63 874	69 957	146 446
1.	Проект № 3: "Ремонт на железен път и съоръжения за поддържане на достигнатите скорости"	150 054	37 676	26 656	25 966	13 303	46 453
2.	Проект № 11.1: "Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна" - междугария	113 784	27 526	22 930	15 070	17 464	30 794
3.	Доставка жп механизация	125 551	1 091	3 030	22 835	36 652	61 943
4.	Проект: "Транспортни средства"	14 178	1 011	3 370	3	2 538	7 256
II.	Общо обекти с преки разходи за ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости	236 759	41 752	41 850	46 271	50 898	55 988
1.	Част Железен път, стрелки и др.	68 654	9 741	12 694	13 963	15 360	16 896
2.	Част Инженерни съоръжения	4 505	1 047	745	820	901	992
3.	Част Механизация	92 633	14 957	16 737	18 411	20 252	22 277
4.	Част Железопътни материали	70 967	16 007	11 674	13 077	14 385	15 824
	ОБЩО ОБЕКТИ ПОДЕЛЕНИЕ "Железен път и съоръжения" за периода 2021-2025 г.	640 326	109 056	97 836	110 145	120 855	202 434

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

№	Жп линия	Междугарие / гара	Източник на финансиране	Дължина железен път (км)	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разписание (км/ч)	Скорост в подновения участък
1	2	3	4	5	6	7	8
2021 година							
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	2	Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горица-Ся) ПРЕХОДЕН	КТ, ПРН№3	8,722	80	65	80
2	2	Своге	КТ, ПРН№3	по проект	70	70	70
3	2	Каспичан - Провадия път № 2	КТ, ПРН№3	13,235	130	80	100
4	2	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Бов-Лакатник път № 2 от км 42+760 до км 48+475 - 5715 м с механизация на ЖП Секция Враца	КТ, ПРН№3	5,715	70	70	70
5	3	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура от км. 257+250 до км. 260+650 по 3-та главна жп линия в междугарието Твърдица – Шивачево и от км. 271+040 до км. 271+480 в междугарието Шивачево - Гавраилово	КТ, ПРН№3	3,840	75	75	75
6	3	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот от км. 130+001 до км. 144+592 в това число и коловози, продължение на текущия път в гарите Христо Даново и Сопот с обща дължина 14 591 м	КТ, ПРН№3	14,591	120	105	120
7	31	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура в междугарието Световрачене – Курило от км 0+868 (НС 2) до км 5+428 (КС 2А) с обща дължина 4 560 м	КТ, ПРН№3	4,560	80	40	80
8	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик	КТ, ПРН№11	9,382	80	70	80
9	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово	КТ, ПРН№11	10,538	80	70	80
10	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Самуил-Висока поляна ПРЕХОДЕН	КТ, ПРН№11	6,025	80	50	80
11	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска ПРЕХОДЕН	КТ, ПРН№11	18,380	80	60	80
12	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово - Сеново	КТ, ПРН№11	8,601	95	80	80
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2021 ГОД.				103,589			
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	1	Вакарел - Веринско път № 2	ИТ	3,450	100	80	80
2	2	гара Курило, 4-ти коловоз, път № 1	ИТ	0,393	70	70	70
3	2	Зверино - Мездра юг, път № 1	ИТ	2,110	70	70	70
4	2	Езерово - Тополите, път № 1	ИТ	2,460	90	90	90
5	2	Езерово - Тополите, път № 2	ИТ	2,540	90	90	90

1	2	3	4	5	6	7	8
6	3	Дунавци - Казанлък	ИТ	2,380	120	80	80
7	3	Шивачево - Гавраилово	КТ, ПР№3	0,440	60	60	60
8	3	РП Прилеп - Завет, път № 2	ИТ	4,940	130	60	60
9	3	Величково - Юнак	ИТ	5,350	130	100	100
10	4	Долапите - Иваново	ИТ	1,540	65	65	65
11	6	гара Храбърско, 3-ти коловоз	ИТ	0,667	70	60	60
12	7	Криводол - Бойчиновци	ИТ	5,000	80	80	80
13	7	Мърчево - Медковец	ИТ	8,180	70	70	70
14	72	Брусарци - Лом	ИТ	2,260	90	90	90
15	83	Гълъбово - Любеново предавателна	ИТ	7,420	80	60	60
16	83	Любеново предавателна - Раднево	ИТ	0,920	80	60	60
17	9	Разград - Самуил	ИТ	3,276	80	75	75
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2021 ГОД.				53,326			
ОБЩО РЕМОНТИ 2021 ГОД.				156,915			
2022 година							
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	2	Бов - Лакатник път № 2	КТ, ПР№3	6,450	70	70	70
2	2	Своге	КТ, ПР№3	по проект	70	70	70
3	2	Реброво-Своге път № 1	КТ, ПР№3	7,171	70	70	70
4	2	Стражица - Славяново път № 1 (сп.Горица-Ся) ПРЕХОДЕН	КТ, ПР№3	8,722	80	65	80
5	2	Каспичан - Провадия път № 2	КТ, ПР№3	13,235	130	80	100
6	3	Дъбово - Гурково (Преходен 2022 - 2023 години)	КТ, ПР№3	15,810	120/100	100/70	100/70
7	3	Гурково - Твърдица и 2-ри коловоз Твърдица (Преходен 2022 - 2023 години)	КТ, ПР№3	8,537	100	70	70
8	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Русе Разпределителна-Образцов чифлик	КТ, ПР№11	9,382	80	70	80
9	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Образцов чифлик-Ястребово	КТ, ПР№11	10,538	80	70	80
10	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Самуил-Висока поляна ПРЕХОДЕН	КТ, ПР№11	6,025	80	50	80
11	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино – Плиска ПРЕХОДЕН	КТ, ПР№11	18,380	80	60	80
12	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово - Сеново (Преходен 2022 - 2023 години)	КТ, ПР№11	8,601	95	80	80
13	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино (Преходен 2022 - 2024 години)	КТ, ПР№11	13,518	80	70	80
14	31	Световрачене - Курило	КТ, ПР№3	4,560	80	40	80
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2022 ГОД.				130,929			

1	2	3	4	5	6	7	8
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	2	Търговище - Хан Крум, път №2	ИТ	6,000	130	100	100
2	2	Белослав - Езерово, път №1	ИТ	4,950	100	80	90
3	2	Белослав - Езерово, път №2	ИТ	4,975	100	80	90
4	2	Ресен - Горна Оряховица разпределителна	ИТ	3,550	60	60	60
5	2	Шумен - Мътница път №1 и 2	ИТ	2,630	130	100	100
6	3	Сахране - Дунавци	ИТ	3,850	120	70	70
7	4	Русе - Долапите	ИТ	3,130	65	65	65
8	4	Петко Каравелово - Янтра	ИТ	1,500	70	70	70
9	4	Поликрайще - рп Акация	ИТ	1,800	40	40	40
10	4	Димитровград - Хасково	ИТ	2,400	65	65	65
11	7	Мърчево-Медковец	ИТ	4,500	80	80	80
12	24	Левски - Дойренци	ИТ	1,010	130	105	105
13	24	Левски - Морава	ИТ	1,227	75	60	60
14	26	Шумен - Смядово	ИТ	4,455	90	60	60
15	72	Брусарци - Лом	ИТ	3,900	90	90	90
16	83	Любеново предавателна - Раднево	ИТ	7,755	80	60	60
17	Общо	Механизиран среден ремонт жп стрелки - 20 бр.	ИТ				
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2022 ГОД.				57,632			
ОБЩО РЕМОНТИ 2022 ГОД.				188,561			
2023 година							
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	2	Своге (Преходен)	КТ, ПР№3	по проект	70	70	70
2	2	Каспичан - Провадия път № 2 (Преходен)	КТ, ПР№3	13,235	130	80	100
3	3	Дъбово - Гурково (Преходен)	КТ, ПР№3	15,810	120/100	100/70	100/
4	3	Гурково - Твърдица (Преходен)	КТ, ПР№3	7,845	100	70	70
5	9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Русе разпределителна - Образцов чифлик от км 0+823 до км 10+205 с дължина 9349 м (Преходен)	КТ, ПР№11	9,349	80	70	80
6	9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Образцов чифлик – Ястребово от км. 11+064 до км. 21+550 с дължина 10 486 метра (Преходен)	КТ, ПР№11	10,486	80	70	80
7	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово - Сеново (Преходен)	КТ, ПР№11	8,633	95	80	80
8	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино (Преходен)	КТ, ПР№11	13,520	80	70	80

1	2	3	4	5	6	7	8
9	5	Възстановяване на проектните параметри на железния път на отсечки с обща дължина 2 697 м в междугарието Дяково-Дупница по 5 -та жп линия	ИТ	2,697	70	70	70
10	6	Възстановяване на проектните параметри на железния път с дължина 8700 м в междугарието Разменна - Батановци по 6 -та жп линия (Преходен)	ИТ	8,700	70	40	40
11	2	Механизирано подновяване по стопански начин на 3-ти приемо-отправен коловоз в гара Реброво с дължина 760 м, по 2-ра жп линия	ИТ	0,760	70	70	70
12	2	Механизирано подновяване на железния път по стопански начин със СТБ траверси СТ 6 и полагане на БРП в междугарието Лакатник - Елисейна път № 2 от км 57+650 до км 63+300 с дължина 5 650м по 2-ра жп линия	ИТ	5,650	70	70	70
13	4	Механизирано подновяване на текущия път (коловоз № 2) в гара Змейово с релси тип 60 и траверси СТ-6	ИТ	0,700	75	75	75
14	3	Механизирано подновяване на железния път на 3-ти коловоз в гара Гавраилово с дължина 753 метра	ИТ	0,753	65/100	65/90	65/90
15	8	Механизирано подновяване на железния път на 12-ти коловоз с дължина 582 м и на 13-ти коловоз с дължина 693 м в гара Бургас, с материали 2-ра употреба тип 49 на Възложителя	ИТ	1,275	40	40	40
16	4	Механизирано подновяване на железния път от км 138+050 до км 139+000 в междугарието Велико Търново - Дебелец	ИТ	0,950	65	65	65
17	91	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дулово - Силистра с материали втора употреба от км 69+565 до км 73+340 с обща дължина 3775 м по стопански начин	ИТ	3,775	75	65	65
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2023 ГОД.				104,138			
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Лакатник - Елисейна Път №1	ИТ	4,000	70	70	70
2	83	Механизиран среден ремонт в междугарието Любеново предавателна - Раднево	ИТ	4,000	80	60	60
3	83	Механизиран среден ремонт в междугарието Раднево - Нова Загора	ИТ	4,000	80	60	60
4	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Ресен - Горна Оряховица разпределителна	ИТ	3,550	60	60	60
5	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Поликраище - рп Акация	ИТ	1,790	40	40	40
6	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Стражица - Славяново Път № 2	ИТ	3,682	80	80	80
7	3	Механизиран среден ремонт в междугарието Столник - Саранци	ИТ	3,478	90	80	80
8	4	Механизиран среден ремонт в междугарието Русе - Долапите	ИТ	5,188	65	65	65
9	4	Механизиран среден ремонт в междугарието Борово - Моруница	ИТ	3,460	65	65	65
10	4	Механизиран среден ремонт в междугарието Бяла - Полски Тръмбеш	ИТ	0,735	65	65	65
11	4	Механизиран среден ремонт в междугарието Петко Каравелово - Янтра	ИТ	1,937	70	65	65
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2023 ГОД.				35,820			
ОБЩО РЕМОНТИ 2023 ГОД.				139,958			
2024 година							
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	2	Своге (Преходен)	КТ, ПР№3	по проект	70	70	70
2	3	Дъбово - Гурково (Преходен)	КТ, ПР№3	15,810	100	100/70	100

1	2	3	4	5	6	7	8
3	3	Гурково - Твърдица (Преходен)	КТ, ПР№3	7,845	100	70	70
4	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово - Сеново (Преходен)	КТ, ПР№11	8,633	95	80	95
5	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино (Преходен)	КТ, ПР№11	13,520	80	70	80
6	2	Механизирано подновяване на железния път по стопански начин със СТБ траверси СТ 6 и полагане на БРП в междугарието Курило-Реброво път №1 от км 17+600 до км 20+300/ край тунел №2 / с дължина L=2 700м по 2-ра жп линия.	ИТ	2,700	70	70	70
7	2	Механизирано подновяване на железния път по стопански начин със СТБ траверси СТ 6 и полагане на БРП в междугарието Лакатник-Елисейна път №1 от км 57+600 до км 59+260 с дължина L= 1 660 м по 2-ра жп линия.	ИТ	1,660	70	70	70
8	24	Механизирано подновяване на железния път от км 108+750 до км 120+000 в междугарието Ловеч-Троян по 24-та жп линия	ИТ	11,250	75	50	75
9	91	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дулово - Силистра с материали втора употреба от км 69+565 до км 73+340 с обща дължина 3775 м по стопански начин	ИТ	3,775	75	65	65
10	5	Подновяване на железния път от гара Кулата до Гръцка граница и 3-ти коловоз в гара Кулата по 5-та жп линия	ИТ	1,770	95	25	60
11	2	Механизирано подновяване на железния път по стопански начин със СТБ траверси СТ 6 и полагане на БРП в междугарието Лакатник - Елисейна път № 2 от км 57+650 до км 63+300 с дължина 5 650м по 2-ра жп линия	ИТ	5,650	70	70	70
12	4	Възстановяване на изтеглителен коловоз в гара Горна Оряховица и парче железен път между стрелки №№ 11 и 37 в гара Русе разпределителна	ИТ	0,470	40	40	40
13	3	Механизирано възстановяване на 11 коловоз в гара Илиянци с дължина 700 м	ИТ	0,700	70	70	70
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2024 ГОД.				73,783			
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	1	Драгоман - Калотина	ИТ	2,500	70	70	70
2	3	Антон - Копривщица	ИТ	6,000	100	80	100
3	5	Черниче - Пею Яворов	ИТ	3,000	75	70	70
4	3	Сопот - Карлово	ИТ	5,000	120	80	90
5	3	Калофер - Тъжа	ИТ	5,000	100	70	70
6	3	Тъжа - Сахране	ИТ	5,000	120	70	80
7	3	Сахране - Дунавци	ИТ	3,850	120	70	70
8	2	Горни Дъбник - Долни Дъбник Път № 1 и Път № 2	ИТ	17,740	130	110	120
9	2	Телиш-Горни Дъбник, път №1	ИТ	10,797	130	110	120
10	4	Русе разпределителна - 3, 4, 5 и 6 коловози	ИТ	3,013	40	40	40
11	4	Велико Търново - Дебелец	ИТ	3,000	65	65	65
12	24	Левски - Дойренци	ИТ	1,010	130	105/75	105/75
13	24	Левски - Морава	ИТ	1,227	75	60	60

1	2	3	4	5	6	7	8
14	4	Димитровград - Хасково	ИТ	2,400	65	65	65
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2024 ГОД.				69,537			
ОБЩО РЕМОНТИ 2024 ГОД.				143,320			
2025 година							
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	2	Бов - Лакатник път № 2 (Преходен)	КТ, ПР№3	6,450	70	70	70
2	2	Дъбово - Гурково (Преходен)	КТ, ПР№3	15,810	130	100	110
3	2	спирка Невша - Провадия път № 2	КТ, ПР№3	14,782	130	80	110
4	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Ветово - Сеново (Преходен)	КТ, ПР№11	8,633	95	80	95
5	9	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Висока поляна - Хитрино (Преходен)	КТ, ПР№11	13,520	80	70	80
6	9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Разград - Самуил с дължина 21177 метра (Преходен)	КТ, ПР№11	21,177	80	75/80	75/80
7	9	„Механизирано подновяване на железния път в междугарието Ястребово-Ветово - 11 248 метра	КТ, ПР№11	11,248	95	80	95
ОБЩО ПОДНОВЯВАНЕ 2025 ГОД.				91,620			
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ							
1	4	Дебелец - Соколово	ИТ	2,300	65	65	65
2	4	Соколово - Дряново	ИТ	9,600	65	65	65
3	2	Кунино - Карлуково Път № 2	ИТ	6,500	130	100	110
4	2	Славяново - Попово Път № 2	ИТ	7,363	130	80	100
5	2	Търговище - сп. Надарево Път № 1	ИТ	11,400	130	100	110
6	2	Повеляново - Белослав Път № 1	ИТ	4,405	120	100	110
7	3	Илиянци - Световрачене	ИТ	6,000	100	60	80
8	4	Русе разпределителна - Русе запад	ИТ	4,929	60	40	40
9	4	Русе запад - Русе	ИТ	1,990	60	40	40
ОБЩО МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ 2025 ГОД.				54,487			
ОБЩО РЕМОНТИ 2025 ГОД.				146,107			
ОБЩО РЕМОНТИ ЗА ПЕРИОДА 2021-2025 ГОД.				774,861			
В ТОВА ЧИСЛО:							
ПОДНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ				504,059			
МЕХАНИЗИРАН СРЕДЕН РЕМОНТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ				270,802			

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

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

(ХИЛ.ЛВ.)							
№	Обект	Общо:	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
I.	Общо обекти Преки разходи, инвестиции в контактната мрежа, в т.ч.:	118 806	14 764	29 975	22 486	27 481	24 100
1.	Доставка на материали за контактната мрежа	45 173	4 356	12 085	7 746	11 786	9 200
2.	Обекти за ремонт на контактната мрежа, външни изпълнители	16 693	113	5 854	2 691	1 135	6 900
3.	Обекти ремонт на к.мрежа в у-ци с ремонт на железния път	56 939	10 295	12 036	12 049	14 560	8 000
II.	Общо обекти за финансиране със собствени средства, в т.ч.:	86 326	7 070	18 490	11 274	28 329	21 162
1.	Обекти Тягови подстанции	56 514	2 271	10 510	6 478	18 893	18 362
2.	Обекти Ремонт механизация	7 537	141	1 140	2 000	3 156	1 100
3.	Обекти Ремонт сгради на подрайони и подстанции	9 053	1 370	2 308	1 500	2 476	1 400
4.	Доставка на механизация	13 222	3 289	4 533	1 296	3 804	300
III.	Общо обекти за финансиране с капиталови средства-ДБ, в т.ч.:	49 227	1 496	7 679	7 456	17 472	15 124
1.	Модернизация тягови подстанции и контактна мрежа	5 706	1 496	1 900	925	785	600
2.	Доставка на механизация	43 521	0	5 779	6 531	16 687	14 524
	ОБЩО ОБЕКТИ ПОДЕЛЕНИЕ "Електроразпределение" за периода 2021-2025 г. /I+II+III/	254 358	23 330	56 144	41 216	73 282	60 386

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

хил.лева с ДДС

№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Обекти, с приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия							
I.	Доставка и подмяна на носещи въжета и контактен проводник	45 173	4 356	12 085	7 746	11 786	9 200
1	Доставка на бронзови носещи въжета- Bz 70 мм2- 387 км, и Bz 10 мм2 за струни /317 км /	19 141	1 294	5 015	5 166	3 960	5 000
2	Доставка на бронзови носещи въжета- Bz 70 мм2- 387 км, и Bz 10 мм2 за струни /150 км/	3 000	0	3 000	0	0	0
3	Доставка на свързващи възли и детайли-клеми екви потенциални	5 508	1 529	1 386	1 386	936	1 800
4	Доставка на контактен проводник ф 100 мм2	9 415	1 383	1 800	695	4 920	2 000
5	Доставка на медни въжета -ф4 и МГВ 95 мм2	548	0	132	144	72	200
6	Доставка на полимерни изолатори за г.София	180	70	180	0	0	0
7	Доставка на въже Diera 9,5 m.	72	0	72	0	0	0
8	Доставка на сигнални, телекомуникационни кабели и кабели средно и ниско напрежение (кабели за управление на р-ли)	155	0	71	0	84	0
9	Доставка на секционни изолатори за контактна мрежа	1 006	0	286	0	720	0
10	Доставка на хербициди	344	0	144	0	0	200
11	Доставка на специализирани инструменти за КМ	453	0	0	355	98	0
12	Доставка на трансформатори 27,5/ 0,23 KV за контактна мрежа	180				180	0
13	Доставка на аварийни стълбове за контактна мрежа	144				144	0
14	Доставка възли и детайли за контактна мрежа	600				600	0
15	Доставка на клеми за снаждане	72	80	0	0	72	0
II.	Обекти за ремонт на контактна мрежа - външни изпълнители	16 693	113	5 854	2 691	1 135	6 900
1.	Подмяна на носещо въже и контактен проводник по обос.позиции:						
1.1	Подмяна на носещо въже и конт. проводник в района на ЕНС Сф,Го,По - 2022 - 2026 г.	3 910	0	910	0	0	3 000
2.	Подмяна на наклонени и напукани стълбовена от контактната мрежа по обособени позиции.	0					
2.1	1. обособена позиция - Подмяна на наклонени и напукани стълбовена от контактната мрежа в района на РП Енергосекция София	600	0	300	0	0	300
2.2	2. обособена позиция - Подмяна на наклонени и напукани стълбовена от контактната мрежа в района на РП Енергосекция Горна Оряховица	600	0	300	0	0	300

№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
2.3	3. обособена позиция - Подмяна на наклонени и напукани стълбовена от контактната мрежа в района на РП Енергосекция Пловдив	600	0	300	0	0	300
3.	Ремонт на контактна мрежа по обособени позиции:	0					
3.1	Ремонт на контактна мрежа в участъка София - Перник - 2022 - 2025 г.	3 050	0	50	0	0	3 000
3.2	Ремонт на контактна мрежа в участъка Волюяк - Разменна - 2022 - 2023 г.	75	0	75	0	0	0
3.3	Ремонт на контактна мрежа в участъка Медковец - Видин - 2022 - 2023 г.	75	0	75		0	0
4.	Преустройство на контактната мрежа на 5 и 7-ми коловози на гара Искър	1 344	0	1 344	0	0	0
5.	Ремонт на контактна мрежа в междугария по обособени позиции:	0					
5.1	Ремонт на контактната мрежа от км.518+342 до км. 520+380 по П-ра Главна жп линия София - Г. Оряховица- Варна- г.Повеляново 2022 г.	2 055	0	80	1 200	775	0
5.2	Ремонт на контактната мрежа от км.304+650 до км. 306+100 по П-ра Главна жп линия София - Г. Оряховица- Варна- сп Козаревец - 2022 г.	440	0	80	0	360	0
6	Ремонт контактна мрежа в локомотивно депо София - 2022 г.	180	0	180	0	0	0
7	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен Бряг . Преходен обект 2019-2024 г. поз.1: София-Мездра , Част:"Контактна мрежа"	2 091	0	1 200	891		0
8	Изграждане на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София-Мездра-Червен Бряг . Преходен обект 2019-2023 г. поз.2: Мездра-Червен Бряг , Част:"Контактна мрежа"	1 560	0	960	600	0	0
9	Ремонт на контактната мрежа в гари и междугария	0	113	0	0	0	0
III	Обекти за ремонт на контактна мрежа в участъци с ремонт на железния път	56 939	10 295	12 036	12 049	14 560	8 000
1	обект: Механизирано подновяване на железният път в междугарието Русе разпеделителна - Образцов чифлик от км.0+823 до км. 10+205 с дължина 9 382 м." Част: Ремонт на контактната мрежа-9,5 км - 2021 - 2023 г.	3 100	0	1 200	1 900	0	0
2	Механизирано подновяване на железният път в междугарието Образцов чифлик - Ястребово от км.11+039 до км. 21+578 с дължина 10 539 м.", Част: Ремонт на контактната мрежа-11 км - 2021 - 2023 г.	2 815	1 115	1 200	500	0	0
3	Възстановяване на проектните параметри в междугарието Хитрино-Плиска от км 110+700 до км 129+100- Част:Ремонт на контактна мрежа-2020-2023 г.-21,1	3 800	3 260	1 800	600	1 400	0
4	Преустройство на КМ в г. Разград - 2022 - 2023 г.	2 589	0	380	2 209	0	0
5	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе- Каспичан, гара Хитрино, Част: Ремонт на контактната мрежа-5,3- 2022 - 2023 г.	3 000	0	200	1 000	1 800	0
6	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе- Каспичан, гара Плиска, Част: Ремонт на контактната мрежа- 2022 - 2023 г.	1 860	0	200	1 000	660	0
7	Преустройство на контактната мрежа в участъка Каспичан - Провадия от км 472+200 до км.473+800“, сп.Невша- 15,7- 2022 - 2024 г.	210	0	210			0
8	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дъбово – Гурково. Част: Ремонт на контактна мрежа- 2022 - 2024 г.	3 100	0	500	2 000	600	0

№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
9	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Гурково- Твърдица. Част: Ремонт на контактна мрежа - 2022 - 2023 г.	1 940	0	500	1 440	0	0
10	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата от км 89+150 до км 95+150. в междугарието Самуил- Висока поляна. Преходен обект 2020-2022, Част:Ремонт на контактната мрежа-7,6 км- 2022 - 2023 г.	480	1 420	480		0	0
11	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата от км 46+848 до км 47+817. Част: Преустройство на контактната мрежа в г. Сеново. Преходен обект 2020-2021 г. -3,4 км, окончателно плащане по ДО № 6666/ 19.12.2019 г.	141	525	141	0	0	0
12	Възстановяване на проектните параметри на жп инфраструктурата . Част: Преустройство на контактната мрежа в г. Ястребово - 3,3 км. Преходен обект 2020-2022 г.	420	125	420	0	0	0
13	Преустройство на КМ в г.Синдел преходен 2020-2022 г., окончателно плащане по ДО № 6627/ 19.11.2019 г.	120	1 270	120	0	0	0
14	Ремонт на контактната мрежа в междугарието Бов - Лакатник път 2	3 660	0	60	0	3 600	0
15	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Христо Даново – Сопот от км 130+001 до км 144+592 в това число и коловози, продължение на текущия път в гарите Христо Даново и Сопот с обща дължина 14 591 м. Част: Контактна мрежа-2020-2022 г. окончателно плащане по ДО № 6749/ 02.04.2020 г	564	325	564	0	0	0
16	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе-Каспичан, гара Ветово, Част: Ремонт на контактната мрежа- 2022 - 2024 г.	1 560	0	60	0	1 500	0
17	„Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге , изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация" , Част : Ремонт на контактната мрежа - 2022 - 2023 г.	3 900	0	2 500	1 400	0	0
18	Възстановяване на к.мрежа в у-ка Курило-Световрачане - 2022 - 2023 г.	1 500	0	1 500	0	0	0
19	Обекти -ремонт на контактна мрежа в участъци с ремонт на железен път - 2025 - 2026 г.	13 000	2 254	0	0	5 000	8 000
Общо обекти от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия /хил.лв. с ДДС/		118 806	14 764	29 975	22 486	27 481	24 100
Общо обекти от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия /хил.лв. без ДДС/		99 005	12 303	24 979	18 738	22 901	20 083

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

хил.лева с ДДС

№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
A.	Обекти тягови подстанции	56 514	2 271	10 510	6 478	18 893	18 362
1	Изграждане на система SCADA-София, Дупница , Г.Тодоров	3 059	2 136	924	0	0	0
2	Доставки на уреди и апарати за тягови подстанции	3 857	100	1 512	660	900	685
3	Сервизно обслужване на тягови подстанции	1 635	35	300	420	440	440
4	Ремонт уреди,апарати,релейни защиты в ТПС	990	0	238	246	253	253
5	Изграждане на система за следене и контрол изправността на токоснемателите на железопътните състави	792	0	396	396	0	0
6	Изграждане на система за единен електронен формат за обмен на данни на пазара на електрическа енергия за нуждите на ДП НКЖИ в съответствие с прилагане на Инструкцията по чл. 88, ал. 3 от ПТЕЕ“ и „Сервизна поддръжка на система за единен електронен формат за обмен на данни на пазара на електрическа енергия и на работна станция за дистанционно отчитане на електрическа енергия в тяговия подвижен състав за срок от 2 години“	540	0	240	300	0	0
7	Проектиране и извършване на дейности по модернизация на тягова подстанция Твърдица, секционен пост Николаево, изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA и гаранционно обслужване и сервизна поддръжка за срок от 10 години	11 760	0	993	355	6 500	3 912
8	Проектиране и извършване на дейности по модернизация на тягова подстанция Червена вода с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA, както и гаранционно поддържане и сервизно обслужване за период от 10 години	2 219	0	1 191	1 027	0	0
9	Модернизация на тягова подстанция Димово с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA, както и гаранционно поддържане и сервизно обслужване за период от 10 години	15 500				5 500	10 000
10	Изграждане на система обединяваща системите за телеуправление и телесигнализация SCADA за железопътни енергийни обекти и ъпгрейд/надстройка на система SCADA в участъка Пловдив – Турска граница	14 616	0	4 416	3 000	4 200	3 000
11	Изготвяне на работен проект и изграждане на преместваема КРУ 25 kV	600				600	0
12	Строителен надзор на обекти	946	0	300	74	500	72
Б.	Механизация	7 537	141	1 140	2 000	3 156	1 100
1	Ремонт на специализирана механизация РССМ	5 841	141	900	2 000	1 800	1 000
2	Изграждане на система за видеонаблюдение на токоснемателите на РССМ	120	0	120	0	0	0
3	Ръчни инструменти и приспособления за ремонт на КМ и РССМ	480				480	0

№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
4	Абонаментно поддържане на повдигателни съоръжения	240				240	0
5	Извършване на капитален ремонт на 2 броя АДМ	432				432	0
6	Поддържане, ремонт и преустройство на повдигателни съоръжения с повишена опасност, с включени резервни части	204				204	0
7	Премахване на широколистна и иглолистна растителност нарушаваща ел.габарит на КМ	220	0	120	0	0	100
В.	Доставка на механизация	13 222	3 289	4 533	1 296	3 804	300
1	Доставка на машини на двоен ход,мотокари, колооси, камион	5 289	3 289	1 476	0	324	200
2	Доставка на резервни части за РСМ	532	0	72	0	360	100
3	Доставка на 10 броя оборудвани колооси комплект за РСМ GEISMAR тип VMT 865 C/GR	1 881	0	1 161	0	720	0
4	Доставка на високопроходими автомобили 4x4	2 400				2 400	0
5	Доставка на комбинирано (шосе-релси) товарно превозно средство /стойността е без ДДС/	3 120	0	1 824	1 296	0	0
Г.	Ремонт сгради на подрайони и тягови постанции	9 053	1 370	2 308	1 500	2 476	1 400
1	Ремонт сгради на подрайони и тягови подстанции	2 659	82	577	500	1 000	500
2	Реконструкция на дежурен пункт подрайон енергоразпределителен /ПЕ/ Г.Оряховица	2 510	58	396	1 000	1 056	0
3	Изграждане склад ПЕ Крумово	1 320	0	600	0	120	600
4	Обследване и съставяне на доклад с резултати от обследването, изготвяне на технически паспорт и работен проект за сгради	600				300	300
5	Реконструкция на дежурен пункт подрайон енергоразпределителен /ПЕ/ гр. Шумен	1 965	1 230	735	0	0	0
П.	Общо обекти собствени средства /хир. лв. с ДДС/	86 326	7 070	18 490	11 274	28 329	21 162
	Общо обекти собствени средства /хил. лв. без ДДС/	71 938	5 892	15 409	9 395	23 608	17 635

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

(ХИЛ.ЛВ.)

№	ОБЕКТ	Общо Бюджет 2021-2025	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
	Обекти	5 706	1 496	1 900	925	785	600
1	Рехабилитация на контактната мрежа от км.363+500 до км. 365+200 по II-ра Главна жп линия София - Горна Оряховица- Варна	3 610		1 900	925	785	
2	Модернизация на тягови подстанции	2 096	1 496			0	600
	Доставка на специализирана механизация	87 114	0	5 779	6 531	16 687	14 524
1	Доставка, хомология и гаранционно поддържане на 16 (шестнадесет) + 4 (четири) броя релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за изграждане, поддържане и инспекция на контактна мрежа, оборудвани с кранова уредба, подвижна работна площадка, мачти, измерителна система и свързаните с тях допълнителни устройства	87 114	0	5 779	6 531	16 687	14 524
	ОБЩО:	92 820	1 496	7 679	7 456	17 472	15 124

РЕМОНТНА ПРОГРАМА

на обектите от Проект 4 „Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства“ за 2021-2025 г. на поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за финансиране с капиталов трансфер

(ХИЛ. ЛВ.)

№	НАИМЕНОВАНИЕ	План за 2021 г.	План за 2022 г.	План за 2023 г.	План за 2024 г.	План за 2025 г.
1	2	3	4	5	6	7
1	Проектиране, доставка и изграждане на маршрутно – компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел.	6 684	118			
2	"Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София - Мездра - Червен бряг от 2-ра главна жп линия" - по обособени позиции 1 и 2.	1 765	2 529	1 645	417	
3	Електрификация на 83 жп линия в участъка Нова Загора - Симеоновград част СиТ	746	292	108		
4	Електрификация на 83 жп линия в участъка Нова Загора - Симеоновград част ЕРП	885	907	229		
5	Проектиране, доставка и изграждане на обект: "Възстановяване на диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ в участъка София - Карлово".	8 664	1 457	45		
6	"Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства".	2 478	1 864	390	1 027	1 834
7	Модернизация и подмяна на съществуващи трафопостове.	59	120	1	120	273
8	Строеж: "Изграждане на цифрова телекомуникационна система за пренос на глас и данни в участък София – Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия"	0	3 393	1	2 643	4 010
9	Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии.	259	1 170	1	810	773
10	„Доставка и инсталиране на апаратура в три броя гари: Бов, Плевен и Раднево, с цел модернизация и рехабилитация на системите на ОТ, ТК и ЕС по обособени по обособени позиции.	0	4 251			
11	"Проектиране, доставка и изграждане на МКЦ в гарите: Бов, Лакатник, Елисейна и Зверино".			2 831	6 480	6 480
12	Изпълнение на строително-монтажни работи и доставки по реализация на проект: Изграждане на маршрутно-релейна централизация (МРЦ) в гара Раднево.			1		
13	„Монтаж на апаратура от демонтирани АПУ след изграждане на надлези от обекта Пловдив -Бургас Фаза 2 – 6 броя за 2023 г.“			1	240	72
14	„Проектиране и изграждане на автоматизирана сензорна система за наблюдение и регистриране на различни промени в заобикалящата среда в опасни железопътни участъци (слаби места)“			110	1 642	1 074
15	„Модернизация на телекомуникационните системи в участъка по направление Русе - Горна Оряховица“	0	0	1	3 083	3 201
16	"Инсталиране на оптична кабелна линия в участъка София - Карлово от 3-та главна жп линия".			1		1 264
17	Доставка, инсталиране и конфигуриране на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 5-та главна жп линия в участъка Благоевград – Кулата.	0	2 220	1	543	
18	"Модернизация на осигурителните системи по трета главна жп линия в участъка Дунавци - Желю войвода“ по обособени позиции: Обособена позиция 1: „Инженеринг в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гаврилово и Желю войвода по трета главна линия, чрез модернизация на съществуващите осигурителни техники“ Обособена позиция 2: „Проектиране и изграждане на компютърна визуализация за участъка Дунавци - Желю войвода при влаков диспечер в гара Пловдив“			4 005	5 787	5 840

№	НАИМЕНОВАНИЕ	План за 2021 г.	План за 2022 г.	План за 2023 г.	План за 2024 г.	План за 2025 г.
19	Изграждане на автоматичен разделен пост Невша, инсталиране на автоматична брокировка без проходни сигнали с броячи на оси в участъка Каспичан-Невша-Провадия, работеща по оптична преносна среда и реализиране на дистанционно управление и контрол на АРП Невша от гара Каспичан.	0	84	2 445		
20	Изграждане на електрозахранване от възобновяеми енергийни източници /ВЕИ/ на жп гара Стамболийски.	47	0			
21	Доставка и монтаж на апаратура за модернизация на компютърната визуализация на релейни централизации в гарите Дамяница и Генерал Тодоров	29	0			
22	Доставка и монтаж на апаратура за модернизация на микрокомпютърна визуализация за релейни централизации в гарите Петрич и Кулата	36	0			
23	"Модернизиране на системи за ОТ (гарови и междугарови)"					1 320
24	"Модернизиране на системи за ТК"					600
25	"Модернизиране на електрозахранване за нетягови консуматори"					600
26	Доставка на дизелагрегат за МКЦ в гара Свиленград	36	0			
27	Изграждане на мобилна сграда "тип контейнер" на гара Раднево	58	0			
28	„Доставка, инсталиране и конфигуриране на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 6-та главна жп линия в участъка София – Радомир – Гюешево"					638
29	Пилотен проект „Разработване и внедряване на IP базирана единна комуникационна платформа за диспечерски оперативно – технологични връзки в жп транспорта, интегрирана към изградената цифрова мобилна радио комуникационна мрежа GSM-R				1 338	1 054
ОБЩО		21 746	18 405	11 816	24 130	29 033