

ОДОБРЯВАМ:

11.9.2025 г.

X ГК

Гроздан Караджов

Signed by: GROZDAN SPASSOV KARADJOV

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

ГОДИШНА ПРОГРАМА

**ЗА ИЗГРАЖДАНЕТО, ПОДДЪРЖАНЕТО, РЕМОНТА,
РАЗВИТИЕТО И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА
ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА 2025 Г.**

2025 г.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“

СЪДЪРЖАНИЕ

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ	3
СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ	5
ВЪВЕДЕНИЕ	6
1. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ	7
1.1 ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА НКЖИ	7
1.2 СТРУКТУРНИ И ОРГАНИЗАЦИОННИ ПРОМЕНИ ПРЕЗ 2025 Г.	7
1.3 ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ	7
1.4 ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ	8
1.5 МЕРКИ В ГОДИШЕН ПЛАН ЗА ЕФЕКТИВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ	8
2. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ	9
2.1 УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА	9
2.2 ДЕЙНОСТИ ПО ПОДДЪРЖАНЕ И РЕМОТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ	12
2.3 ДЕЙНОСТИ ПО СИГНАЛИЗАЦИЯТА И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЯТА	16
2.4 ДЕЙНОСТИ ПО ЕНЕРГЕТИЧНИТЕ И ЕЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ	21
2.5 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК	25
2.6 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД	31
2.7 СЪСТОЯНИЕ НА СРЕДСТВАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ, СИГУРНОСТ И ОТБРАНИТЕЛНО-МОБИЛИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ ПРИ БЕДСТВИЯ И КРИЗИСНИ СИТУАЦИИ	31
2.8 МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА	35
3. УЧАСТИЕ НА ДЪРЖАВАТА В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	36
4. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ	37
5. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ	45
5.1 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ДЪРЖАВНИЯ БЮДЖЕТ	45
5.2 ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА НКЖИ ПО ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ ОТ ЕФСУ	60
5.3 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕВРОПЕЙСКИТЕ ФОНДОВЕ ПРИ СПОДЕЛЕНО УПРАВЛЕНИЕ	61
5.3.1 ПРОЕКТИ ПО ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027	61
5.3.2 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2014 - 2020	66
5.3.3 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2021 - 2027	69
5.3.4 ПРОЕКТИ С НЕОСИГУРЕНО ФИНАНСИРАНЕ	70
5.4 ПОДДРЪЖКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА, ИЗГРАДЕНА С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ	71
ПРИЛОЖЕНИЯ	72

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

АПУ	Автоматични прелезни устройства
АРП	Анализ разходи-ползи
ГДВ	График за движение на влаковете
(Д)БФП	(Договор за предоставяне на) Безвъзмездна финансова помощ
(Д)ОВОС	(Доклад за) Оценка на въздействието върху околната среда
ЕК	Европейска комисия
ЕМЦ	Електромеханични централизации
ЕП	Европейски парламент
ЕРП	Поделение „Електроразпределение“
ЕС	Европейски съюз
ЕС	Електроснабдяване
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЕФСУ	Европейски фондове при споделено управление 2021-2027
ЖИ	Железопътна инфраструктура
ЖПС	Поделение „Железен път и съоръжения“ или „Железопътна секция“
ЖТ	Железопътен транспорт
ЗЖТ	Закон за железопътния транспорт
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИМТ	Интермодален терминал
КЕВР	Комисия за енергийно и водно регулиране
КФ	Кохезионен фонд
МКЦ	Маршрутно-компютърни централизации
МПС	Моторно превозно средство
МРЦ	Маршрутно-релейни централизации
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
НКЖИ	Национална компания „Железопътна инфраструктура“
ОИС	Коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“
ОП	Обособена позиция
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.
ОТ	Осигурителна техника
ПМС	Постановление на Министерски съвет
ПТС	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.
ПУП	Подробен устройствен план
РМС	Решение на Министерски съвет
РП	Разделен пост
РССМ	Релсова самоходна специализирана машина
РУКЗ	Релейни уредби за ключови зависимости
СИТ	Поделение „Сигнализация и телекомуникации“
СМР	Строително-монтажни работи
ТЖК	Товарни железопътни коридори

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

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИ ДОКУМЕНТИ

При изготвяне на настоящата Годишна програма за 2025 г. са взети предвид следните документи:

- Закон за железопътния транспорт, приет от XXXVIII Народно събрание на 15.11.2000 г. и в сила от 01.01.2002 г. с последващите го изменения и допълнения;
- Европейски директиви и Регламенти на ЕК за развитие на железопътния транспорт с последващите ги изменения и допълнения;
- Национална програма за развитие: България 2030;
- Механизъм за свързване на Европа 2014-2020 г.;
- Програма „Транспортна свързаност” 2021-2027 г.;
- Механизъм за свързване на Европа, сектор „Транспорт“ 2021-2027 г.;
- Национален план за възстановяване и устойчивост на Република България;
- Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от ЕФСУ за периода 2021-2027 г.;
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
- Договор между Република България и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и заложените в него показатели за качество на услугата и допустими ангажименти на държавата;
- Национална концепция за пространствено развитие за актуалния период;
- Конвергентна програма на Република България за актуалния период;
- Закон за управление на отпадъците;
- Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;
- Актуализиран национален план за изпълнение на ТСОС относно подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система в ЕС;
- Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост за конвенционалната железопътна система в Република България (2013-2030);
- Решение № 88 на Министерския съвет от 24 февруари 2025 година за одобряване на законопроект на Закон за държавния бюджет на Република България за 2025 г. и Актуализирана средносрочна бюджетна прогноза за периода 2025-2028 г.;
- Закон за държавния бюджет на Република България за 2025 г. (обн., ДВ, бр. 26 от 27.03.2025 г.) и Постановление № 28 на Министерския съвет от 16.04.2025 г. за изпълнението на държавния бюджет на Република България за 2025 г. (обн., ДВ, бр. 33 от 17.04.2025 г.);
- Постановление № 67 на Министерския съвет от 22.05.2025 г. за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерството на транспорта и съобщенията (Национална компания „Железопътна инфраструктура“) за 2025 г. (обн., ДВ, бр. 42 от 23.05.2025 г.);
- Проект на актуализирана (м. април 2025 г.) Бизнес-програма на НКЖИ за периода 2021-2025 г.

ВЪВЕДЕНИЕ

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

Годишната програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за 2025 г. съдържа:

- Инвестиционна дейност на НКЖИ за 2025 г.
- Дейностите, свързани с анализ и изпълнение на задачите и целите на оперативната производствена дейност на НКЖИ за 2025 г.
- Дейностите, свързани с анализ и изпълнение на технологичните, финансовите и управленски цели и задачи за 2025 г.

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

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

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

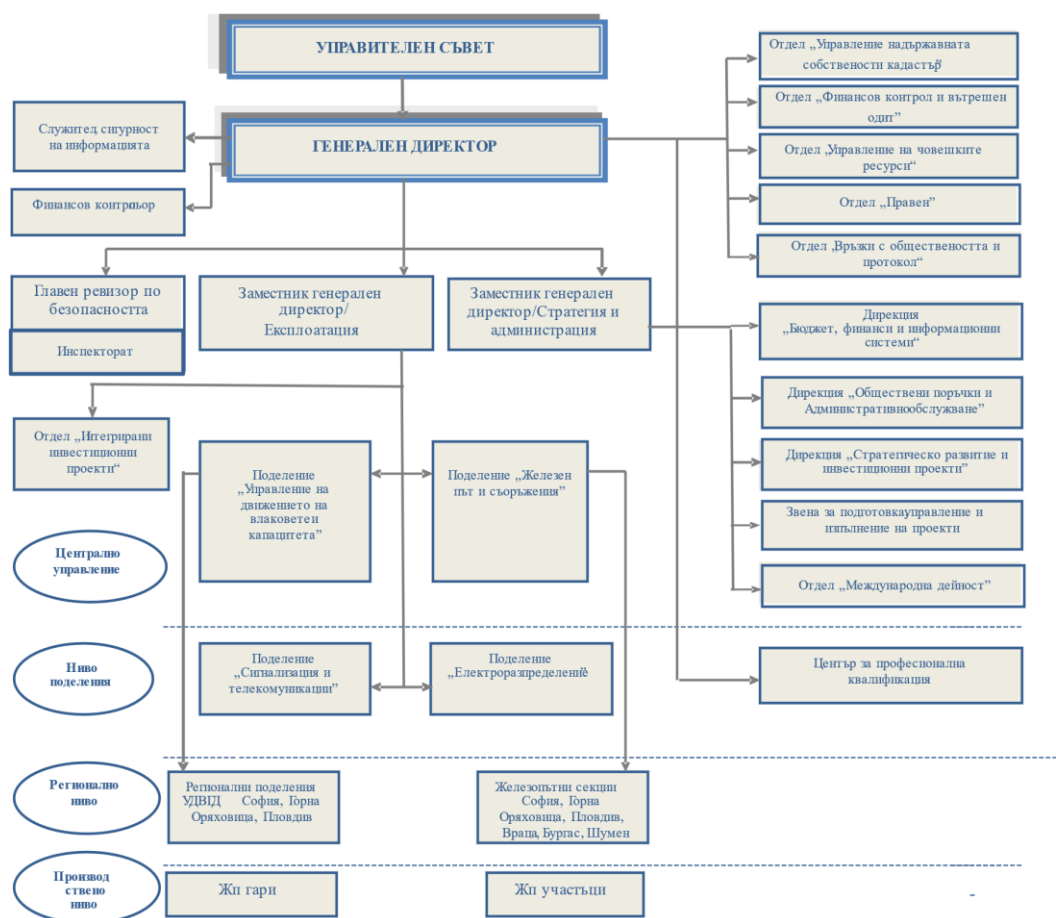
Национална компания „Железопътна инфраструктура“ осъществява международно научно-техническо сътрудничество чрез участието си в: Международен съюз на железниците (UIC); Югоизточна регионална група (SERG); Общност на европейските железопътни и инфраструктурни компании (CER); Организация за сътрудничество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

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

1. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

1.1 ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА НКЖИ

Фиг. № 1



1.2 СТРУКТУРНИ И ОРГАНИЗАЦИОННИ ПРОМЕНИ ПРЕЗ 2025 Г.

Планирането на персонал, структурните и организационни промени за 2025 г. са в зависимост от мероприятията, заложи в бизнес програмата на НКЖИ, в изпълнение на Закона за държавния бюджет на Република България за 2025 г. и Актуализираната средносрочна бюджетна прогноза за периода 2025–2028 г., като пресъоръжаване на прелези с АПУ, закриване на прелези, изпълнение на проекти за модернизация на железопътната инфраструктура, изграждане на нови централизации и оптимизиране на персонал в резултат на тях.

1.3 ПОЛИТИКА НА ДОХОДИТЕ

За 2025 г. политиката на доходите (основни заплати, допълнителни възнаграждения и социални придобивки) ще бъде в зависимост от постигнатите договорености в КТД 2024 г. и подписаното Споразумение между НКЖИ и Синдикатите.

Съгласно Постановление на Министерския съвет № 359/23.10.2024 г., в сила от 01.01.2025 г. е определена минималната работна заплата за страната в размер 1077 лв. Съгласно договорено в КТД 2024 г. минималната работна заплата за НКЖИ ще стане 1130,85 лв. В съответствие с договорения механизъм, основните заплати на работещите в компанията, определени по този механизъм следва да бъдат увеличени с 15,43%.

На основание постигнати договорености в Споразумението между НКЖИ и Синдикатите, в сила от 01.07.2025 г., минималната работна заплата за НКЖИ се предвижда да стане 1184,70 лв. (МРЗ за страната, умножена по коефициент 1,10). В резултат на това, увеличението на основните заплати се очаква да бъде 4,76%.

1.4 ПОЛИТИКА НА ОБУЧЕНИЕ

На база заявки за обучение, за 2025 г. е изготвена Програма за професионално обучение на персонала в НКЖИ. През настоящата година приоритетно ще бъде обучението за придобиване на професионална квалификация и правоспособност за експлоатационни длъжности в НКЖИ, за които предприятието изпитва сериозен недостиг, както и задължителните периодични обучения по силата на нормативни документи.

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

Като част от мерките за насърчаване на заетостта и преодоляване на кадровия дефицит на предприятието през 2025 г. ще бъдат сключени договори за сътрудничество с висши учебни заведения и професионални гимназии.

На база сключено споразумение между НКЖИ и КНСБ, през 2024 г. стартира обучение по дигитални компетенции на служителите на компанията, което ще продължи и през 2025 г.

1.5 МЕРКИ В ГОДИШЕН ПЛАН ЗА ЕФЕКТИВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ

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

№ по ред	Вид мярка	Срок за реализиране	Необходими средства	Ефект
1	2	3	4	5
1	Обвързване на експлоатационната и инвестиционна програма на всяко поделение с необходимия човешки ресурс за изпълнението ѝ. Изготвяне на разписания на длъжностите за 2025 г.	януари - декември 2025 г.	Средства за възнаграждения на персонала.	Осигуряване на необходимия човешки капитал за изпълнение на целите на предприятието.
2	Годишно атестиране на персонала за 2025 г.	ноември – декември 2025 г.	При взето решение от работодателя и при наличие на финансов ресурс - стимулиране на получилите отлична атестационна оценка.	Стимулиране за получилите отлична оценка и идентифициране нуждите от обучение.
3	Провеждане на събрание на пълномощниците	декември 2025 г.	Средства за организация на мероприятията.	Приемане на план-сметка за социалните разходи.
4	Идентифициране и планиране необходимостта от професионално обучение.	януари - декември 2025 г.	Средства заложи в	Повишаване на квалификацията на персонала;

ГОДИШНА ПРОГРАМА 2025 г.

№ по ред	Вид мярка	Срок за реализиране	Необходими средства	Ефект
	Изпълнение на годишна програма за обучение за 2025 г.		финансовите сметки.	намаляване на свободните работни места и осигуряване на ресурс за ключовите позиции.
5	Изпълнение на заложените мерки за 2025 г. в Стратегия за управление на човешките ресурси на НКЖИ 2021-2025 г.	януари - декември 2025 г.	Средства за реализиране на стратегията.	Ефективно управление и развитие на човешките ресурси.
6	Сключване на договори за сътрудничество с висшите училища и професионалните гимназии.	2025 г.	Не са необходими финансови средства.	Осигуряване на кадрови капацитет.
7	Изпълнение ангажиментите на работодателя по КТД 2024 г.	2025 г.	Средства за изпълнение на социалната програма и за повишаване на доходите съобразно договореното в КТД 2024 г.	Повишаване доходите на персонала; привличане на кадри и задържането им.
8	Изготвяне на Стратегия за управление на човешките ресурси на НКЖИ 2026-2030 г.	септември - декември 2025 г.	Средства за реализиране на стратегията.	Ефективно управление и развитие на човешките ресурси.

2. ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ

Производствен капацитет

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

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

2.1 УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА

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

План за дейността на поделение УДВК през 2025 г.:

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

Прогнозните приходи са изчислени съгласно Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събрани от УЖИ, изменена и допълнена с ПМС № 283/14.11.2019 г. Направените разчети са на база заявени влакове от превозвачите, разработения ГДВ за 2025 г., статистически данни за обемите превози за минали години и очаквания за трафика през 2025 г. Одобрените от ИАЖА размери на ставките за 2025 г. са както следва:

В сила от 16.01.2025 г.:

- Инфраструктурна такса за брутотонкилометър – 0,00203 лв. за брутотонкилометър;
- Инфраструктурна такса за брутотонкилометър от комбинирани превози с блок-влакове – 0,00183 лв. за брутотонкилометър;
- Инфраструктурна такса за брутотонкилометър от превоз на товарни автомобили с блок-влакове – 0,00142 лв. за брутотонкилометър;
- Инфраструктурна такса за влаккилометър – 0, 6058 лв. за влаккилометър;
- Инфраструктурна такса за влаккилометър от комбинирани превози с блок-влакове – 0,5452 лв. за влаккилометър;
- Инфраструктурна такса за влаккилометър от превоз на товарни автомобили с блок-влакове – 0,42406 лв. за влаккилометър;
- Инфраструктурна такса за заявен и неизползван капацитет за влаккилометър – 2,0186 лв. за влаккилометър от неизползвания заявен и утвърден с годишния график за движение на влаковете капацитет, под формата на трасе на влак.

Очакваната извършена работа и приходи от такса преминаване за 2025 г. са както следва:

- 30 968 636 влаккилометри и 14 355 208 121 брутотонкилометри, в т.ч.:
 - от пътнически превози – 21 095 458 влаккилометри и 4 430 043 629 брутотонкилометри;
 - от товарни превози – 8 881 183 влаккилометри и 9 815 461 578 брутотонкилометри;
 - от изолирани локомотиви – 991 995 влаккилометри и 109 702 914 брутотонкилометри.
- Приходи от такса преминаване – 46 918 136 лв., в т.ч.:
 - приходи от пътнически превози – 21 448 491 лв.;
 - приходи от товарни превози – 24 658 218 лв.;
 - приходи от изолирани локомотиви – 811 427 лв.

Очакваната влакова и брутотонкилометрова работа и приходите от такса преминаване на НКЖИ за 2025 г. по превозвачи са представени в Приложение № 1.

➤ Очаквани приходи от такса за заявен и неизползван капацитет и предоставяни услуги в обхвата на дейностите на поделение УДВК в размер на 10 104 000 лв.;

➤ Разработване на ГДВ за периода 2025/2026 г. с разпределение на капацитета на мрежата при наличието на повече от един превозвач при спазване на ЗЖТ;

➤ Начисляване на дължимите от превозвачите инфраструктурни такси и цени за допълнителни услуги;

➤ Ежедневно отчитане на реализираната работа и на заявления капацитет по ЖИ;

➤ Изготвяне на статистически данни за:

- начислените инфраструктурни такси и цени за услуги;
- реализираната работа по жп мрежата;
- изпълнението на ГДВ;
- закъсненията на влаковете;
- използването на предоставяните услуги;

➤ Денонощно управление на движението на влаковете;

- Приемане и обработване на допълнителни заявки за капацитет и осигуряване на достъп до ЖИ;
- Подобряване на условията за работа на персонала по управление на движението в гарите и прелезите: ръководители движение, постови стрелочници и прелезопазачи;
- Актуализиране на основните нормативни документи по безопасността на превозите и хармонизирането им с европейското законодателство и изискванията за оперативна съвместимост. Координация на дейностите, извършвани от гаровия персонал с останалите поделения на Компанията и превозвачите при извършване на строителни, ремонтни и профилактични дейности с цел провеждане на превозния процес при пълна безопасност;
- Разработване на нови технологии за организация на работата в гарите и управление на движението на влаковете след приключване на извършващите се модернизации на ЖИ;
- Контролни измервания на теглата на вагоните, измерени на вагонни везни, които не са собственост на НКЖИ;
- Инициране и участие във внедряването на съвременна осигурителна техника с цел елиминиране на субективния фактор при осигуряване на движението на влаковете, издигане на по-високо ниво на работата на гаровия персонал, увеличаване на пропускателната способност и подобряване на безопасността на движението при спазването на следните приоритети:
 - модернизиране на жп линията от София до Септември. Изграждане на диспечерска централизация от Михайлово до Бургас, като част от гарите в участъка ще бъдат оборудвани с нови осигурителни техники – МКЦ. Изграждане на диспечерска централизация от Русе до Каспичан, като част от гарите в участъка ще бъдат оборудвани с нови осигурителни техники – МКЦ. Развитие на жп възел София, жп участък София – Волуяк – гара София, както и жп възел Пловдив – гара Пловдив;
 - проектиране и изграждане на диспечерски центрове за управление на влаковото движение, които да осигуряват диспечерско регулиране и контрол на движението на влаковете по жп линии и възлови гари чрез микропроцесорни (компютърни) системи за управление в участъка Русе – Каспичан;
 - изграждане на нови и усъвършенстване на съществуващи системи за ОТ за междугарие и точки за контрол на подвижен железопътен състав, приоритетно по протежението на жп магистралите и жп линии I-ва категория, както и пристъпване към внедряване на ETCS и последващо изграждане на ERTMS с цел постигане на съвместимост с жп администрации на страните от ЕС;
 - изграждане и внедряване на компютърни телекомуникационни системи за връзка между гарите, влаковите диспечери и енергодиспечерите. Създаване на национална система за предаване на информация и координация на транспортните процеси и други, чрез използване на оптична преносна среда;
 - изграждане на системи за запис на електронен носител на всички служебни разговори, които провежда експлоатационния персонал при осигуряване на движението на влаковете и извършването на маневрената дейност;
 - интензивно пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери в прелези с АПУ. С елиминирането на субективния фактор при управлението на прелезите се повишават многократно сигурността и безопасността на превозите, както и се намалява времето, през което същите са затворени за преминаване на жп возила;
 - изграждане на система от устройства за динамично следене на загрети букси, спиращи повърхности, осно натоварване на жп подвижен състав и за регистриране на дерайлирал подвижен състав, разположени по цялата жп мрежа. Чрез тях в много по-голяма степен ще се гарантира безопасността на превозите и ще се предотврати разрушаването на инфраструктурата, която поддържа и управлява НКЖИ;
- Ремонт и модернизация на сградния фонд – гари и спирки съобразно съвременните функционални и санитарно-хигиенни изисквания;

- За приемните здания и пространствата около тях се прилагат изискванията на Регламент (ЕС) 2021/782 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2021 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (преработен текст) и на Регламент (ЕС) № 1300/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност;
- Поделение УДВК участва в разработването на стратегия на НКЖИ за модернизация на определени гари с цел задоволяване на нуждите от капацитет за превозвача;
- През 2025 г. поделение УДВК ще продължи да повишава ефективността на работата чрез:
 - промяна в организацията на работа в гарите;
 - закриване на гари за службата по движението за част от денонощието, като това ще доведе до реализирана икономия от работно време;
 - управление на две или повече гари от един началник гара;
 - участие в работните групи на Товарните железопътни коридори, на които НКЖИ е член, за повишаване на конкурентоспособността на ЖТ;
 - инициране и постигане на изменения в правилата за работа на граничните жп преходи с Гърция и Турция с цел облекчаване на процедурите за осъществяване на трафика;

В изпълнение на горното, поделение УДВК очаква следните ефекти:

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

2.2 Дейности по поддържане и ремонт на железния път

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

Основни параметри на железопътната мрежа на НКЖИ към 31.12.2024 г.

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

Проблеми, свързани с управлението на поддържането на железния път и съоръженията

Контролът върху техническото състояние на пътя и прилежащите към него съоръжения е една от основните насоки по управлението на процесите в поддържането.

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

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

Обективен контрол

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

Измерване на параметрите на железния път с пътеизмерителна лаборатория

През 2025 г. предстои подготовка на нова процедура по Закона за обществените поръчки за избор на изпълнител за диагностика на железния път за периода 2025-2027 г.

Ултразвукова дефектоскопия на релсите и елементите на жп стрелките

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

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

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

През 2025 г. съгласно нормативните изисквания, на релсовите и стрелковите елементи ще бъде извършена ултразвукова дефектоскопия два пъти по главните жп линии и един път по второстепенни жп линии.

Субективен контрол

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

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

Във всеки жп участък ежесечно със субективен контрол за състоянието на железния път и съоръженията са ангажирани и началник жп участък и техник/ръководител група. Същите извършват измерване с ръчни инструменти на параметрите (ниво, флеш и междурелсие основно в кривите) на железния път и жп стрелките. При констатиране на стойности, близки или над регламентираните в нормативната уредба, се предприемат коригиращи мерки по привеждане на състоянието им в съответствие с нормативите.

Оценка за техническото състояние на съоръженията

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

Проблеми при извършване на субективния контрол на железния път и съоръженията

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

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

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

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

План за дейността на поделение ЖПС през 2025 г.

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

Базовите данни, на които се основава планирането на средствата от инвестиционната програма през 2025 г., са:

- отчитане с приоритет на необходимостта от ремонт по следните приоритетни направления:
 - Калотина запад – София – Септември;
 - София – Мездра – Горна Оряховица – Варна;
 - Илиянци – Карлово – Тулово – Дъбово – Зимница – Карнобат – Синдел – Варна фериботна;
 - Пловдив – Михайлово;
 - София – Владая – Радомир – Кулата;
 - Русе – Горна Оряховица – Дъбово – Димитровград – Подкова;
 - Мездра – Видин;
 - Русе – Каспичан;
- максимално използване на собствената тежка пътна механизация за механизано текущо поддържане и ремонтна дейност;
- полагане и неутрализация на безнаставов релсов път;
- осигуряване на устойчиви скоростни условия за ГДВ;
- стабилизиране на релсо-траверсовата скара в отсечките, където нейното състояние е оценено като лошо;
- активни усилия за ограничаване до възможен минимум на броя на съществуващите ограничения на скоростта;

- възстановяване и достигане на проектни скорости.

Чрез инфраструктурните такси през 2025 г. ще се финансират ремонтите на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости.

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

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

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

През 2025 г. със средства от инфраструктурни такси ще се изпълняват следните обекти:

Механизирано подновяване на железния път по стопански начин с нови материали тип 49 в гара Златица 1-ви коловоз с дължина 706 м, със стоманобетонени траверси СТ6 в района на гара Бойчиновци 2-ри и 4-ти коловози с обща дължина 1 445 м, в района на гара Брусарци 2-ри, 3-ти и 4-ти коловози с обща дължина 1 592 м, в междугарията Бели Извор – Криводол от км 34+417 до км 34+452, от км 35+227 до км 35+398 и от км 35+452 до км 35+971 с дължина 826 м, Курило – Реброво път № 1 от км 17+150 до км 20+640 с дължина 5 150 м, Лакатник – Елисейна път № 1 от км 57+600 до км 59+260 с дължина 1 660 м, в гара Карлово 4-ти и 8-ми коловози с обща дължина 1 553 м;

Механизиран среден ремонт с тежка пътна механизация на НКЖИ в следните междугария: Телиш – Горни Дъбник път № 2; Медковец – Брусарци; Тулово – Дъбово път № 1; Поликрайще – РП Акация; Ресен – Горна Оряховица разпределителна; Търговище – Хан Крум път № 2; Мътница – Каспичан път № 1 и път № 2 и коловози 3-ти в гара Симитли, 2-ри гара Черниче, 2-ри в гара Иваново, 2-ри в гара Борово и от км 119+460 до км 120+099 в гара Горна Оряховица;

Ремонтите на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости, финансирани със средства от Капиталови трансфери и Инфраструктурни такси, както и завишаване на скоростите на движение на влаковете в ремонтираните участъци през 2025 г., са представени в Приложение № 2, Приложение № 3 и Приложение № 8.

Очакван ефект

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

- възстановяване на проектни скорости в 2 бр. междугария с обща дължина $L=24,443$ км;
- увеличаване на скоростта на движение в 1 бр. участък с дължина $L=5,699$ км;
- премахване на съществуващи ограничения на скоростта в междугария от железопътната мрежа;
- задържане на достигнатите скорости по железния път – 2 400 км;
- подобряване на техническото състояние на жп стрелки – 900 бр.;
- стабилизиране на земното платно в подновените участъци;
- гарантиране на устойчив ГДВ;
- гарантиране на устойчива работа на кариера „Карлуково“ и цеха за направа на безнаставов релсов път в гр. Шумен;
- качествено подобряване на състоянието на прелезните настилки;
- ефективно използване на работната сила, пряко ангажирана с поддържане на железния път и съоръженията;
- подобряване на нивото на транспортната съоръженост на жп участъците.

С осигурените средства за ремонт и поддържане на железния път и съоръженията през 2025 г., ще се обезпечи максимално възможното количество жп материали, в т.ч. доставка на различни видове дървени траверси, доставка на стоманобетонови траверси, скрепителни и свързочни материали, консумативи за алумино-термитни заварки, стрелки и стрелкови части, гориво-смазочни материали и създаване на добри условия за поддържане на горното строене на железния път и съоръженията към него.

Проблеми и рискове

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

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

2.3 Дейности по сигнализацията и телекомуникацията

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

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

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

Състояние на осигурителната техника, телекомуникациите и електроснабдяването:

Осигурителна техника

Осигурителната техника осъществява: контрол и управление на елементите от ЖИ (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. За контрол на състоянието на преминаващите железопътни возила в движение на определени контролни пунктове са монтирани устройства за контрол на подвижен жп състав.

Състоянието на осигурителната техника влияе пряко върху безопасността, качеството и ефективността на жп услугата. Безопасното движение на влаковете по жп мрежата се сигнализира (разрешава) чрез подаване на светлинни сигнали от светофори по скоростната или по обикновената сигнализация. Сигналните показания се регламентират от действащата нормативна база (Наредба № 58, издадена от министъра на транспорта през 2006 г.).

Действащите в момента общо 310 бр. експлоатационни пункта (294 гари и 16 разделни постове) са съоръжени със средства на ОТ, както следва: МКЦ – 35 бр.; МРЦ – 160 бр.; ЕМЦ – 31 бр.; РУКЗ – 69 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.

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

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

Безопасното преминаване на влаковете през жп прелезите се осъществява чрез автоматични прелезни устройства. От всички 732 бр. жп прелези, 503 бр. са съоръжени с автоматични устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влак през прелеза, както следва: АПУ с бариери и сигнализация – 150 бр.; АПУ със сигнализация – 237 бр.; електрически бариери в район на гара – 116 бр.

На 313 прелезни устройства са инсталирани шосейни светофари с трета бяла бавно мигаща светлина в съответствие на изискванията на чл. 24 от Наредба № 17 от 23.07.2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали. Бялата бавно мигаща светлина показва на водачите на пътни превозни средства, че автоматичното прелезно устройство е изправно и към прелеза не приближава жп возило.

Участъци с ETCS/АЛС:

– Участъците Елин Пелин – Ихтиман и Костенец – Белово са съоръжени със система за автоматична локомотивна сигнализация EBICAB-700 (Technical Specification for Interoperability Control-Command and Signalling - Annex B) – JZG 703 ниво 0, производство на Ericsson.

– Участъците Септември – Пловдив и Крумово – Свиленград са съоръжени със система ERTMS (ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice) – обща дължина 262,20 км. Участъкът Дунав мост 2 – РП Капитановци – Видин товарна – Видин пътническа – 16,314 км е съоръжен със система ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d.

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

Участъци с диспечерски централизации:

– Световрачене – Сопот – Дължината на железопътния участък е 138 км, като включва 16 бр. гари: Световрачене, Кремиковци, Яна, Столник, Саранци, Макоцево, Долно Камарци, Мирково, Златица, Пирдоп, Антон, Копривщица, Стряма, Клисура, Христо Даново и Сопот. Всички гари от участъка могат да работят както на самостоятелно управление, така и да се управляват от Център за управление на трафика, ситуиран в сградата на Централна жп гара София;

– Крумово – Свиленград – Дължината на железопътния участък е 133 км и включва 12 бр. гари с изградени маршрутно-компютърни централизации: Крумово, Катуница, Поповица, Първомай, Караджалово, Ябълково, Димитровград, Нова Надежда, Симеоновград, Харманли, Любимец и Свиленград. В този участък контролът и управлението на влаковото движение се извършват от диспечерска централизация, ситуирана в централен диспечерски център в гр. Пловдив.

Устройства за контрол на подвижен жп състав:

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

– Септември – Пазарджик – Система за контрол на поделение ЖПС 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 поделение ЖПС 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 на км 161+840 двупътна;

– Ябълково – Димитровград – Система за контрол на горещи букси и колела Димитровград-Запад на км 227+228;

– Димитровград – Нова Надежда – Система за контрол на горещи букси и колела Димитровград-Изток на км 238+239;

– Димитровград – Хасково – Система за контрол на горещи букси и колела Димитровград-Юг на км 3+874;

– Любимец – Свиленград – Система за контрол на горещи букси и колела Свиленград-Запад на км 291+183;

– Свиленград – Капъкуле – Система за контрол на горещи букси и колела Свиленград-Изток на км 302+000;

– Маноле – Белозем – Система за контрол на горещи букси и колела на км 26+532.

Телекомуникации

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

Медният съобщителен кабел и преносната среда (телекомуникационна кабелна мрежа) постепенно се подменят с оптични кабели, като на този етап оптичната кабелна мрежа е 1 330,261 км или 53,64% от необходимото покритие на главните жп линии. В момента със средства от капиталов трансфер се модернизират телекомуникациите в участъка Русе – Горна Оряховица, което включва подземно изграждане на тръбна канална мрежа и инсталиране на 114,850 км оптични кабелни линии с голям капацитет. Така не само ще се гарантира безопасност за работа, но и отказоустойчивостта на осигурителните системи, ще се намалят кражбите на меден кабел, респективно разходите за подмяна и рисковете от спиране на движението, поради липса на осигурена преносна среда.

В участъка София – Пловдив – Свиленград са изградени и се поддържат следните системи и подсистеми за телекомуникации: оптична кабелна линия с 24 броя оптични влакна; цифрови преносни системи STM/SDH 16; 1 GB мрежа за високоскоростен цифров пренос на данни; системи за видеонаблюдение на гари, спирки, гарови райони; диспечерски комуникационни

системи и гарови концентратори на дежурните ръководители, осигуряващи нормативно определените оперативно - технологични връзки за управление на движението в жп мрежата; пътнически информационни системи - електронни информационни табла в чакални и перони и оповестителни високоговорящи системи; часовникови системи за информация на пътниците.

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

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

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

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

Изградени са и се поддържат системите за видеонаблюдение на 62 бр. прелези и на 38 жп гари.

Електроснабдяване и енергиен контрол

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

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

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

Съоръженията за отопление на стрелки се модернизират в участъците от железопътни линии, на които се извършва реконструкция и модернизация. Изпълняват се дейности по подобряване на енергийната ефективност чрез внедряване на ново LED осветление в районите на гарите, като се подменят осветителните тела в жп гари и във вътрешни служебни помещения на НКЖИ.

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

В изпълнение на програмата са изградени фотоволтаични централи на жп гари Стамболийски, Сандански и Граф Игнатиево. През 2025 г. ще стартира изграждането на ВЕИ на жп гара Ресен и на още 3 бр. фотоволтаични централи.

Проблеми и рискове

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

План на дейността на поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за 2025 г.

Прогнозната финансова рамка на програмата за поддържане и развитие на съоръженията на поделение СИТ за 2025 г. е разчетена на база планираното финансиране на ниво Централно управление на НКЖИ. За да бъдат преодолените натрупаните в годините техническо и технологично изоставане, извън финансовите средства, предоставяни на Република България от европейските програми, са необходими в дългосрочен план инвестиции за модернизация, обновяване и поддръжка на системите за сигнализация, ТК и електрозахранване.

Обектите на поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за ремонт на железопътната инфраструктура, които подобряват цялостните ѝ експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2025 г. (финансирани с капиталови трансфери, инфраструктурни такси и собствени средства) са представени в Приложение № 4 и Приложение № 8.

Очакван ефект

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

2.4 ДЕЙНОСТИ ПО ЕНЕРГЕТИЧНИТЕ И ЕЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ

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

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

Състояние на енергетичните и електротехническите съоръжения

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

Тяговата мрежа се поддържа в 24-часово работно състояние от оперативно енергийни диспечери и аварийно-ремонтен и експлоатационен персонал, разположен в 46 бр. подрайони по контактна мрежа, ръководени от три регионални подразделения Енергосекции – София, Пловдив и Горна Оряховица. Поддръжката на контактната мрежа се извършва със специализирани релсови самоходни машини на железопътен ход от квалифициран персонал.

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

Състояние на контактната мрежа и съоръженията към нея

Поделение „Електроразпределение“ се стреми да поддържа висока степен на техническа готовност на съоръженията с цел осигуряване на непрекъснато и качествено електрозахранване на контактната мрежа, намаляване на влаковите времезакъснения,

причинени от повреди на енергийни съоръжения, както и намаляване на времето за отстраняване на възникналите аварии и прекъсване на захранването. Изпълнението на тази задача осигурява необходимата сигурност и безопасност на жп превозите и се постига чрез:

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

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

Ремонтът на контактната мрежа обхваща:

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

Състояние на тяговите подстанции

От общо 54 броя тягови подстанции на територията на железопътната инфраструктура, 22 бр. са модернизирани, на 28 бр. е изградена система SCADA за управление на съоръженията им. На 17 бр. от въведените SCADA системи в подстанциите има изградена оптична връзка с диспечерския център, от където се управляват. От оставащите за модернизация 32 бр. подстанции, има подписани договори за модернизация на 12 бр. и има подписани договори за нови 3 бр. подстанции.

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

Прогноза на дейността за 2025 година

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

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

електрическата енергия по време на ценовия период. С Решение №Ц-4 от 01.01.2025 г. се изменя цената, определена с Решение №Ц-18 от 30.06.2024 г. и в сила от 01.01.2025 г. утвърдената цена от КЕВР за тягово разпределение е в размер на 149,90 лв./MWh. Планираният приход от разпределение на тягова електрическа енергия е в размер на 46 066 000 лв. без ДДС.

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

Планираните приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия са изчислени съгласно Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от УЖИ, изменена и допълнена с ПМС № 283/14.11.2019 г. и са на база заявени влакове от превозвачите и разработения ГДВ за 2025 г. Одобреният от ИАЖА размер на ставката, в сила от 16.01.2025 г. за такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия е в размер на 51,45 лв./MWh. Планираните приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия са в размер на 15 949 500 лв. без ДДС.

Планираните приходи са на база 310 000 MWh прогнозна консумирана тягова електрическа енергия.

Очакваната влакова работа и приходите от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия и от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт за 2025 г. по превозвачи е представена в Приложение № 5.

Инвестиционна програма

Основно инвестициите в енергийните съоръжения са насочени за възстановяване и модернизация на контактната мрежа за осигуряване на безопасност и безаварийност на жп транспорта, намаляване на отказите в енергийните съоръжения и времезакъснението на влаковете, повишаване на надеждността и качеството на захранващото напрежение в тяговите подстанции чрез модернизация на подстанциите и въвеждане на система SCADA за телеуправление на тяговите подстанции, секционните постове и гаровите разединители, ремонт и обновяване на специализираната механизация за поддръжка на контактната мрежа.

За 2025 г. обектите са формирани на база предвижданията за ремонт на контактната мрежа, които се определят като преки разходи, влизачи в пакета за минимален достъп, и обекти за финансиране със собствени средства и държавен бюджет.

Тягови подстанции

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

Основните видове дейности при осъществяване на предстоящи проекти са:

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

- повишаване на пропускателната способност на съответните жп участъци и създаване на предпоставки за по-пълно изпълнение на ГДВ, изпълнение на изискванията по отношение на новия електрически подвижен състав, за поддържане на нивото на напрежение в контактната мрежа в строго определени граници;
- намаляване на вредното влияние върху околната среда, чрез подмяна на съоръженията, съдържащи вредни, отровни и канцерогенни вещества (трансформаторно масло, течен електролит в акумулаторните и кондензаторните батерии и др.);
- намаление на персонала, зает с експлоатацията на тягови подстанции, поради безотказната работа на съвременните съоръжения и липсата на възможност за профилактични изпитания (комплексната разпределителна уредба е херметически затворена и съоръженията разположени в нея, не се нуждаят от профилактични изпитания), необходимостта от постоянен оперативен персонал отпада и служителите, заети с тази дейност, се предвижда да бъдат пренасочени към експлоатационните подрайони.

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

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

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

Контактна мрежа

С изпълнението на реконструкция, модернизация и внедряване на нови технологии за контактна мрежа в енергийната система на НКЖИ ще се постигне:

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

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

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

Обектите на поделение „Електроразпределение“ за „Ремонт на железопътната инфраструктура“, които подобряват цялостните ѝ експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт за 2025 г. (финансирани с инфраструктурни такси и собствени средства) са представени в Приложение № 6.

2.5 СЪСТОЯНИЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ АВТОМОБИЛЕН ПАРК

Подделение „Железен път и съоръжения“

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

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

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

РССМ за поддържане и ремонт на железния път, включват 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 7 години и два моторни влекача на 4 години. Всички останали специализирани машини са между 18 и 43 годишни. РССМ за поддържане и ремонт на железния път включват:

- Тежка жп механизация – 33 бр., в т. ч.:
 - Траверсоподбивни линейни машини – 13 бр., в експлоатация са 12 бр.
 - Баластопланировъчни – 6 бр., в експлоатация са 6 бр.
 - Баластопресевни – 2 бр., в експлоатация са 1 бр.
 - Траверсоподбивни стрелкови машини – 4 бр., в експлоатация са 2 бр.
 - Баластоуплътнителни – 5 бр., в експлоатация са 4 бр.
 - Машина за шлайфане на релси – 1 бр., не е в експлоатация.
 - Машина за смяна на траверси (SVP) – 1 бр., не е в експлоатация.
 - Роторен снегорин – 1 бр., в експлоатация.
- Моторни влекачи (дрезини) – 57 бр., в експлоатация 46 бр.
- ✓ **Подвижен жп състав** – 765 бр., в т. ч.:
 - Вагони хопер-дозатори „Faccrr“ и „E“, за превоз и разтоварване на баласт – 290 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 11 бр.
 - Платформени вагони „Res“ и „Smmrs“, за превоз на жп материали – 127 бр., в експлоатация 63 бр.
 - Нови „Fccrr“ вагони (малък хопер), за превоз и разтоварване на баласт – 16 бр., в експлоатация 12 бр.
 - Стари „Frllo“ вагони (малък хопер съчленен) – 8 бр., в експлоатация 5 бр.
 - Вагон жилища – 71 бр., в експлоатация 48 бр.
 - Пътнически вагони – 13 бр., в експлоатация 1 бр.
 - Вагони за отсечки MFS – 8 бр., в експлоатация 4 бр.
 - Вагон снегорини – 6 бр., в експлоатация 6 бр.
 - Вагонетки 12 тонни, за локален превоз на жп материали – 148 бр., в експлоатация 125 бр.
 - Теснопътни товарни вагони – 21 бр., в експлоатация 9 бр.
 - Вагон цистерни – 14 бр., не са в експлоатация.
 - Вагон рамка – 3 бр., в експлоатация 2 бр.
 - Обезтревителни – 4 бр., 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, в експлоатация – 2 бр.
- Багери на комбиниран ход /железопътен и автомобилен/ „JCB“ (почистване на габарита от растителност, изкопаване на отводнителни канавки, смяна на траверси при локални ремонти, подбиване на железен път, разбиване на скални маси и др.) – 2 бр., в експлоатация – 2 бр.
- Комбинирани колесни багери „JCB“ – 5 бр., в експлоатация 5 бр.

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

✓ **Лека пътна механизация, която включва:**

тирфоногачни машини – 325 бр., в експлоатация – 270 бр.; релсоотрезни машини – 198 бр., в експлоатация – 163 бр.; траверсопробивни машини – 209 бр., в експлоатация – 179 бр.; траверсоподбивни машини с ЕШП /электрошпалоподбоек/ – 58 бр., в експлоатация - 42 бр.; релсопробивни машини – 228 бр., в експлоатация – 192 бр.; ръчни подбивки „Жисмар“ с ДВГ – 62 бр., в експлоатация – 52 бр.; ръчни подбивки „Робел“ комплект с генератор – 18 бр., в експлоатация – 18 бр.; ръчни подбивки с ДВГ – 78 бр., в експлоатация – 46 бр.; друга механизация – машини за контурно шлайфане, моторни триони, кастрачи, хресторези и др.

✓ **Автомобилен парк,** състоящ се от 398 бр. автомобили, в т.ч.: леки автомобили – 83 бр.; микробуси и лекотоварни автомобили – 155 бр.; автобуси – 29 бр.; товарни автомобили над 3,5 т. – 93 бр.; цистерни за превоз на гориво – 7 бр.; кранове – 10 бр.; фадроми – 7 бр.; багери на автомобилен ход – 18 бр. и др.

✓ **Възстановителни средства за възстановяване на инфраструктурата** след жп произшествия: възстановителни кранове – 11 бр., в експлоатация 7 бр.; възстановителни средства тип „Унимог“ с оборудване за възстановяване на инфраструктурата след жп произшествия – 5 бр., в експлоатация – 3 бр.

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

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

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

През 2021 г. бяха пуснати в експлоатация 2 бр. нови моторни влекачи OBW 100.300, чрез тях поделение ЖПС подобри значително транспортните и товаро-разтоварни дейности, свързани с поддържането на железния път в района на ЖПС Враца и Шумен, но и този брой нови влекачи е крайно недостатъчен.

Силно амортизираната техника изисква значителен финансов ресурс за доставка на резервни части, разход на консумативи (гориво-смазочни материали и др.) и ремонтни дейности за ежедневно текущо поддържане. С изпълнението на оперативните програми на Компанията, нарасна и продължава да нараства делът на подновения железен път със скорости над 130 км/ч, при който са вложени релси от по-тежък тип. След повишаването на скоростта при поддръжката се изисква Компанията да разполага с машини с по-голяма прецизност и точност при корекция на геометричните му показатели. Наличната техника, която е морално остаряла не винаги е в състояние да гарантира необходимите технически параметри на железния път за скорости над 130 км/ч, с изключение на доставените през 2015 г. и 2016 г. 2 бр. траверсоподбивни машини.

Във връзка с влошеното техническо състояние на влекачите тип ДГку и АДМ (всички са над 36 години), е необходимо редовно да се доставят резервни части, специфицирани по видове и количества, за да бъдат извършени средни и аварийни ремонти на гореспоменатите машини.

Аналогично е състоянието и с подвижния жп състав, автомобилната и транспортна техника. Възрастта им е над 36 години. Годишните разходи за доставка на резервни части и консумативи, ремонтни дейности и поддържане на тази технологично необходима техника възлизат на над 4 000 000 лв.

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

С цел да се гарантира ефективна, висококачествена, безаварийна и безотказна работа на специализираните машини през 2025 г. е планирано да се извършват междинни планови ремонти и капитални планови ремонти на РССМ. През 2025 г. предстои да бъдат проведени редица мероприятия и процедури по Закона за обществените поръчки, свързани с ремонти и доставки, както следва: междинен планов ремонт на тежка жп механизация; междинен планов ремонт на моторни влекачи; доставка на резервни части за РССМ „Пласер“; доставка на резервни части за РССМ „Матиса“; доставка на резервни части за РССМ ДГКу-5 и АДМ; среден ремонт на хопер-дозаторни вагони; среден ремонт на вагони серия „OkImm“, „Res“, „Fscrp“, и „кран ЕДК“; среден ремонт на вагон-жилища за поддържане на железния път; среден ремонт на вагонетки /платформени вагони тип „OkImm“/.

През 2025 г. се очаква да бъдат доставени:

- Нови многофункционални хидравлични багери за междурелсие 1435 мм на автомобилен и железопътен ход – 7 бр.;

- Нова лека пътна механизация, включваща:

- релсопробивна машина с бургия и боркорона с ДВГ– 13 бр.
- дискова релсоотрезна машина с ДВГ– 25 бр.
- преносима траверсопробивна машина с ДВГ – 20 бр.
- ръчна моторна вибрационна подбивна машина с ДВГ– 24 бр.
- комплект от 4 бр. вертикални подбивки с електрически двигател, електрически трифазен агрегат, разпределител на контакти и кабелен барабан – 3 бр.
- дилетажна машина с генератор – 1 бр.
- ръчен кран за смяна на релси тип 49 и 60 – 4 бр.
- машина за шлайфане на релси – 1 бр.
- релсообрязващо устройство алумино-термитни заварки с ръчна помпа за релси тип 49 Е1 и 60 Е1 – 1 бр.

През периода 2022-2024 г. бяха проведени процедури по Закон за обществените поръчки, свързани с доставка на нова жп механизация, като се очаква новата жп механизация да бъде доставена поетапно в периода 2025–2027 г., както следва:

- Доставка на машина за подбиване, нивелиране и рихтоване на железопътни стрелки и железен път за междурелсие 1435 мм. Очакваната доставка е към края на 2025 г.;

- Доставка на баластопланираща машина с междурелсие 1435 мм. Очакваната доставка е към края на 2025 г.;

- Доставка на 4 бр. специализирани вагони за междурелсие 1435 мм за превоз и разтоварване на инертни материали и отсежки. Очакваната доставка е в началото на 2026 г.;

- Доставка на 2 бр. железопътни моторни влекачи за междурелсие 760 мм. Очакваната доставка на първия теснопътен влекач е до средата на 2025 г. и доставка на втория брой теснопътен влекач – до средата на 2026 г.;

- Доставка на комплект от специализирани машини за междурелсие 1435 мм за ремонт по железния път, състоящ се от баластопресевна машина, планировъчна машина и траверсоподбивна машина. Очаквана доставка на трите машини – към средата на 2026 г.;

- Доставка и монтаж на 6 бр. специализирани, радиоуправляеми хидравлични и стрелови крана. Очакваната доставка и монтаж е към средата на 2026 г.;

- Доставка на 6 бр. тежкотоварни автомобили с монтиран на всеки един от тях хидравличен кран. Очаквана доставка – към края на 2026 г.;

През 2025 г. са планирани да стартират следните обществени поръчки, свързани с доставката на нова жп механизация:

- Доставка на един брой специализирана машина за подбиване, нивелиране и рихтоване на железопътни стрелки и железен път за междурелсие 760 мм. Очакваната доставка е към края на 2028 г.;

- Доставка на 3 бр. автомобили за възстановителна дейност, на автомобилен и железопътен ход, за междурелсие 1435 мм. Очакваната доставка е към средата на 2026 г.;

- Доставка на 3 бр. автомобили за превоз на течни горива. Очакваната доставка е към средата на 2026 г.;

- Доставка на 6 бр. железопътни моторни влекачи „тежък тип“ с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 мм. Очакваната доставка е към края на 2028 г.;

- Доставка на 6 бр. електрически винтови крикове /комплект/ с товароподемност 25 тона. Очакваната доставка е към края на 2025 г.;

- Доставка на мотокар за товарене и разтоварване на жп материали. Очакваната доставка е към средата на 2025 г.;

- Доставка на 3 бр. камиони, 2 бр. челни товарачи, 1 бр. хидравлична сонда с долен чук за пробивно взривни работи за нуждите на кариера Карлуково. Очакваната доставка е към края на 2027 г.;

- Доставка на автотранспортна и пътностроителна техника за нуждите на поделение ЖПС. Очакваната доставка е към края на 2026 г.

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

- устойчивост и необратимост на започналата тенденция на повишаване на средно претеглените скорости в жп мрежата на Република България;
- осигуряване на надежден график за движението на влаковете;
- стабилен трафичен капацитет;
- осигуряване и поддържане на необходимо ниво на безопасност по основните направления в жп мрежата;
- премахване на скоростни ограничения в междугария с изпълнен ремонт;
- чувствително подобряване на скоростните условия по основните направления от железопътната мрежа;
- намаляване на ръчния, физически, тежък, неефективен и непривлекателен труд, чрез механизирани на трудоемки операции при ремонта и поддържането на железния път, като: смяна на траверси, смяна на релси, откриване на габарит (изсичане на растителност) и други;
- бързо и ефективно отстраняване на възникнали аварии и последици от произшествия по железния път;
- обезпечаване/гарантиране на параметрите на железния път в участъците от жп мрежата със скорост на движение на влаковете над 120 км/ч;
- поддържане на железния път и съоръженията в жп мрежата като техническа система в „балансирано състояние“, гарантиращо сигурност на превозите в близките 10 години;
- създаване на възможност за добро и качествено поддържане на железния път, чрез влагане на повече нови жп материали и използване на нови технологии и специализирана тежка и лека механизация;
- увеличаване на ефективността на текущото поддържане и ремонта на железния път;
- увеличаване на производителността на труда до 2÷3 пъти;
- намаляване на разходите за труд (оптимизация на работна сила и персонал) с не по-малко от 3÷4% спрямо моментното състояние;
- годишна икономия на финансови средства за ремонтни работи, доставка на резервни части, експлоатационни разходи и непроизводителни престои на механизацията;

- увеличение на извършвания механизирани среден ремонт на железен път със собствена тежка пътна механизация в участъци от жп мрежата с влошено техническо състояние и замърсена баластова призма от 80 км на 120 км на годишна база;
- увеличение на укрепващия ремонт на текущ път и гарови коловози (механизирано поддържане със собствена тежка пътна механизация) от 3 000 км на 3 900 км на годишна база;
- увеличение на укрепващия ремонт на железопътни стрелки и изпълнение на среден ремонт по железопътни стрелки – очаква се да се увеличи от 1 500 бр. на 2 500 бр. на годишна база;
- увеличение на положения безнаставов релсов път в отделни участъци от железопътната мрежа с работници на железопътните секции от 60 км на 80 км на годишна база;
- гарантиране на устойчива работа на кариера за производство на баласт. Увеличаване на годишното производство на баласт за жп линии с размери 22,4÷63 мм до 120 000 м³ годишна база.

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

- ремонт на съществуващи ремонтни бази в гр. София и гр. Горна Оряховица, включващ доставка на специализирани стендове и машини и докомплектоване на съществуващото технологично оборудване;
- изграждане на допълнителни ремонтни бази за поддържане на наличната жп механизация;
- редовна доставка на резервни части, възли и агрегати, необходими за капитални, средни и аварийни ремонти на машините;
- назначаване на необходимия допълнителен работен персонал (машинисти, ревизор-вагони и технически лица, свързани с експлоатацията и поддържането на машините) със съответното образование и квалификация;
- намаляване на възрастовата граница на технически лица, свързани с експлоатацията и поддържането на машините, назначаване на млади и перспективни специалисти;
- увеличаване на мотивацията за работа на технически лица, свързани с експлоатацията и поддържането на новодоставената жп механизация и транспортна техника, подобряване на социалния им статус, основно чрез осигуряване на съвременен по-високо ниво на брутно трудово възнаграждение и допълнително стимулиращо възнаграждение.

Поделение „Електроразпределение“

Състояние на специализираната механизация

Поделение „Електроразпределение“ извършва действия по инспекция, поддръжка и ремонт на съоръженията на контактната мрежа в електрифицираните участъци от републиканската железопътна мрежа, с помощта на 79 бр. РСММ за поддръжка, планов ремонт, преустройство и аварийно-възстановителни работи по контактната мрежа от железопътната инфраструктура и 13 бр. товарни вагони. От РСММ – 3 бр. са комбинирани (шосе-релси) товарни превозни средства за поддръжка на параметрите на контактната мрежа. Машините са разпределени в 46 подрайона, обособени от своя страна в 3 регионални поделения.

Около 62% от наличните РСММ са остарели, морално и физически амортизирани и преминали експлоатационния си жизнен цикъл (около 30 години), за който са проектирани, а именно:

- 26 % от РСММ са в експлоатация над 50 години;
- 24 % от РСММ са в експлоатация над 35 години;
- 12 % от РСММ са в експлоатация над 30 години;
- 23 % от РСММ са в експлоатация над 20 години;
- 15 % от РСММ са в експлоатация до 20 години.

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

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

През 2025 г. ще бъде извършен капитален ремонт на 2 бр. АДМ.

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 поетапното подновяване на специализираната механизация, като по договори за доставянето на 20 бр. нови специализирани машини за извършване на контрол, инспекция, измерване параметрите на контактната мрежа и възможността за извършване на ремонтни работи по нея, спазвайки всички изисквания за безопасна работа са доставени 9 броя, като през 2025 г. ще бъдат доставени 5 броя, а до края на 2027 г. се очаква доставката на още 6 броя.

Състояние на експлоатационния автомобилен парк

Поделение ЕРП експлоатира 82 аварийни и специализирани автомобили за обезпечаване на денонощна аварийна готовност, както и за дейността по инспекция и поддръжка и ремонт на контактната мрежа и ТПС.

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

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

Към м. юли 2025 г. са доставени 23 бр. високопроходими автомобили 4x4, от които 20 бр. са за нуждите на поделение ЕРП.

Поделение „Сигнализация и телекомуникации“

Наличната специализирана механизация и експлоатационният автомобилен парк, с които разполагат експлоатационните звена на поделение 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.

Поделение СИТ има нужда от закупуване на 3 бр. товарни автомобили с кран, 23 бр. автомобили с повишена проходимост, 3 бр. ремаркета (платформи) за превоз на строителна техника, 6 бр. минибасери, 6 бр. товарни автомобили с двойна шаси кабина и 3 бр. мобилни лабораторни коли предназначени за провеждане на високоволтови изпитвания и локализиране на повреди по електрически кабели.

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

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

2.6 СЪСТОЯНИЕ НА СГРАДНИЯ ФОНД

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

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

С извършване на ремонтните работи по сградния фонд се цели:

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

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

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

За подготовката за работа във военно време на НКЖИ 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 и кризисни обстановки от специално оборудвани Пунктове за управление и Оперативни сектори. За стабилизиране на свързочните възможности на Пунктовете за управление и Оперативните сектори, в съответствие с извършваните реконструкции и модернизация на железопътната инфраструктура, се залага подмяна на магистралните кабели с оптични, вкл. и необходимите крайни устройства в съответните Оперативни сектори.

Към служител „Сигурност на информацията“ в НКЖИ са създадени и функционират 9 бр. регистратури за класифицирана информация с цел изпълнение на поставената военновременна задача и оперативно функциониране на сигурността и отбранително-мобилизационната подготовка в НКЖИ. При извършвани месечни и годишни проверки на регистратурите за класифицирана информация по спазване на физическа, документална и информационна сигурност в регистратурите не е установен нерегламентиран достъп или нарушение на мерките за защитата на класифицираната информация. Извършва се постоянен мониторинг и контрол съгласно чл. 130 от Правилника за прилагане на Закона за защита на класифицираната информация. Изготвен е Анализ на риска, съгласно който всички мерки за защита на класифицираната информация са спазени и остатъчната заплахата се свежда до нейното допустимо проявление, т.е. природни бедствия или външни фактори, които не биха могли да бъдат предвидени за защита на класифицираната информация в извънредни кризисни

ситуации, включително и от военен характер, в НКЖИ има създадена необходимата организация за преминаване на сценарийно управление.

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

Във връзка с изготвяне на годишния план за 2025 г. за изпълнение на Националната програма за намаляване на риска от бедствия 2021-2025 г. са заложили конкретни дейности по поделения, които да бъдат включени в плана за изпълнение на програмата за 2025 г., както следва:

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

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

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

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

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

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

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

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

Освен технически средства за повишаване на сигурността, УЖИ използва и физическа охрана. С оглед предотвратяване на пожари и превантивна дейност, НКЖИ има сключен договор за осигуряване на противопожарно обслужване в обектите си.

Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на НКЖИ за 2025 г. е предоставена в Приложение № 7.

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

ЕКОЛОГИЧНА ПОЛИТИКА

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

Основен приоритет на европейската политика за околна среда е интегрирането на екологичните съображения в останалите секторни политики като транспорт, земеделие, енергетика, промишленост и туризъм. Политиката на ЕС по опазване на околната среда се развива в контекста на международните ангажименти и е насочена към достигането на висока степен на защита на база превантивни действия.

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

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

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

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

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

оползотворяване на строителни отпадъци в обратни насипи, съгласно изискванията на Наредбата.

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

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

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

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

- ✓ механично съпротивление и устойчивост на строежите/строителните конструкции и на земната основа при натоварвания по време на строителството и при експлоатационни и сеизмични натоварвания;
- ✓ безопасност в случай на пожар;
- ✓ хигиена, здраве и околна среда;
- ✓ достъпност и безопасност при експлоатация;
- ✓ защита от шум;
- ✓ икономия на енергия и топлосъхранение – енергийна ефективност;
- ✓ устойчиво използване на природните ресурси.

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

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

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

2.8 МАРКЕТИНГОВА ПОЛИТИКА

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

на железопътната инфраструктура, Наредба № 42 за лицензиране на жп предприятията за превоз на пътници и/или товари.

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

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

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

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

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

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

Планираните приходи за 2025 г. са изчислени съгласно Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от УЖИ, изменена и допълнена с ПМС № 283/14.11.2019 г. Направените разчети са на база заявени влакове от превозвачите и разработения ГДВ за 2025 г.

3. УЧАСТИЕ НА ДЪРЖАВАТА В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

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

– *Субсидии за НКЖИ* – Съгласно действащото законодателство на НКЖИ е възложено стопанисването и управлението на предоставените ѝ активи – публична и частна държавна собственост. Чрез средства за субсидии ще се осигури финансирането и изпълнението на дейностите по текущо поддържане, експлоатация и обновяване на железопътната

инфраструктура, които не могат да бъдат възстановени, чрез реализираните приходи от дейността.

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

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

- Да изгражда, поддържа и развива железопътната инфраструктура в съответствие с годишната програма, която е неразделна част от Договора.
- Да подобрява качеството на железопътната инфраструктура и експлоатационните ѝ характеристики по отношение на скоростта на линиите, надеждността и удовлетворението на клиента.
- Да осигурява възможно най-ефективно използване на инфраструктурния капацитет.
- Да използва и управлява ефективно активите, осигуряващи предоставянето на влаковата услуга.
- Да планира дейността си по начин, който да допринася за увеличаване на обема на превозите по железопътната инфраструктура.
- Да се стреми към повишаване на нивото на безопасност на превозите.
- Да осигурява създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително-мобилизационни мероприятия на страната.
- Да разработва правила за справяне със значителни прекъсвания на движението и извънредни ситуации, включително планове за действие в непредвидени ситуации, а също и своевременно информирание на потребителите.
- Да опазва околната среда и да не допуска влошаването ѝ.
- При възникнала необходимост, да предоставя своевременно информация относно степента на възможно забавяне на дейности по поддържането на активи, които ще бъдат постепенно извадени от употреба и следователно ще доведат до промяна във финансовите потоци.
- При осигуряване на стимули от страна на Държавата, да използва средствата за стимули само за подобряване на качеството на железопътната инфраструктура, като с 50% от техния размер задължително се намаляват инфраструктурните такси за следващата година.

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

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

Съответно превозвачите заплащат инфраструктурни такси на НКЖИ.

4. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

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

Европейска стратегическа рамка

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 Организацията на обединените нации (ООН) за устойчиво развитие, включително целите на Парижкото споразумение относно изменението на климата.

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

На 13 юни 2024 г. е приет Регламент (ЕС) № 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013. С приемането на новия Регламент Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) следва да се развива постепенно на три етапа с общата цел за реализиране на мултимодална и 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“, чийто срок за завършване е фиксиран до края на 2040 г.

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

С приемане на новите Насоки се отменя, считано от 18.07.2024 г., Регламент (ЕС) № 1315/2013, който очертаваше досега действащите насоки за развитие на TEN-T мрежата на ЕС и се правят промени в Регламент (ЕС) 2021/1153* за създаване на МСЕ-2, както и в Регламент (ЕС) № 913/2010† относно Европейска жп мрежа за конкурентоспособен товарен превоз с цел интегриране на ТЖК в системата на Европейските транспортни коридори. Промените, които засягат България, се изразяват основно в това, че се преустановява съществуването на Коридора от основната мрежа „Ориент/Източно-Средиземноморски“, който досега преминаваше през територията на страната ни. Вместо него се създават нови Европейски транспортни коридори – „Балтийско море – Черно море – Егейско море“ и „Западни Балкани – Източно Средиземноморие“, които преминават през територията на България.

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

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

- **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 (С-OSS) и възможността лица, различни от превозвачи, да заявяват инфраструктурен капацитет (authorized applicants). Товарните железопътни коридори са изградени по начин,

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

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

съвместим с коридорите от „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа. През Република България преминава трасето на един от 9-те първоначално определени товарни коридори – „Ориент/Източно-Средиземноморски“: 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 ГЖК „Алпи/Западни Балкани“, който беше включен към първоначално определените с Регламент (ЕС) № 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 (ЕС) № 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 железопътния транспорт.

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

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

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

б) изпълнителен директор – избира се от управителния съвет;

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

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

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

Военна мобилност и транспорт

На 28 март 2018 г. е приет План за действие за военната мобилност в ЕС, който включва конкретни действия в областта на транспортната инфраструктура. Инфраструктурната политика и инвестициите предлагат възможности за повече полезни взаимодействия между гражданските и военните нужди. В резултат ЕК набеляза 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, който има за цел повишаване на военната мобилност посредством съгласувани действия на националните институции. Набляга се на възможността за установяване на сътрудничество и координация на усилията между гражданската и военната сфера за подобряване на военната мобилност в няколко основни области – транспортна инфраструктура, нормативни и процедурни въпроси относно граничните и митнически режими, предоставяне на разрешения за трансгранично придвижване и други.

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

На 10.11.2022 г. ЕК публикува версия 2 на **План за действие на военна мобилност**. 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.

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

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

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

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

Европейски зелен пакт

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

Постигането на тези намаления на емисиите през следващото десетилетие е от решаващо значение за превръщането на Европа в първия неутрален по отношение на климата континент до 2050 г., а Европейския зелен пакт – в реалност. ЕК представи законодателните инструменти за постигане на целите, договорени в Европейския законодателен акт за климата, и за дълбоко преобразяване на нашата икономика и общество с идеята за справедливо, екологосъобразно и благоденстващо бъдеще. С приетата Директива на ЕП и на Съвета 2023/2413 от 18 октомври 2023 година за изменение на Директива (ЕС) 2018/2001, Регламент (ЕС) 2018/1999 и Директива 98/70/ЕО по отношение на насърчаването на енергията от възобновяеми източници и за отмяна на Директива (ЕС) 2015/652 на Съвета, се поставя по-висока цел – до 2030 г. 40% от енергията да се произвежда от възобновяеми източници.

Споразумение за партньорство 2021-2027 г.

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

На базата на Споразумението за партньорство се разработват тематични и секторни Програми за изпълнение на фондовете на ЕС за периода 01.01.2021-31.12.2027 г. Както и в предишните програмни периоди, програмите са в обхвата на компетенциите и отговорностите на Управляващите органи. Основна цел през периода е да се улеснят процесите за координация, програмиране, изпълнение и изменение на оперативните програми. Ще бъде възможно да се извършва реалокация на средства между приоритетните оси, без да е необходима санкция на ЕК за изменение на програмата. За разлика от предишния програмен период, за изразходване на средствата и автоматичното им освобождаване, за последната година от програмния период 2027 г., ще бъде валидно правилото N+2, т.е. допустимостта на разходите ще бъде до 31.12.2029 г., поради което е възможно това условие да доведе до значителни затруднения за бенефициента при изпълнение на големи и сложни инфраструктурни проекти. Поради тази причина се очаква да бъдат подготвяни и представяни за финансиране повече на брой по-малки проекти, разделени на обособени участъци и позиции.

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

През м. юли 2022 г. беше обнародвано изменението и допълнението в **Закона за управление на средствата от европейските фондове при споделено управление**, с което се постигна съответствие с новоустановената европейска правна рамка по отношение на управлението на средствата от фондовете при споделено управление за програмен период 2021–2027 г., базирана основно на Регламент (ЕС) 2021/1060 на ЕП и на Съвета от 24 юни 2021 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“ 2021-2027 г.

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

Приоритетите на ПТС 2021-2027 г. допринасят за реализацията на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортният сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на транспортния сектор. За развитие на транспортната система и отстраняване на регионалните неравенства, инвестициите се концентрират основно върху модернизацията на направленията по TEN-T на територията на страната при ограничаване на отрицателните ефекти от развитието на транспортния сектор, с оглед постигане на по-добра интеграция на

националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни, което ще допринесе за балансираното регионално развитие и опазването на околната среда.

Формулираните приоритети по ПТС са:

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

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

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

В рамките на Приоритет 1 по първоначално одобрената Програма се предвиждаше да бъдат финансирани инвестиционни проекти за:

- Завършване на модернизацията на жп отсечката Елин Пелин – Костенец;
- Завършване на модернизацията на жп отсечката Волуяк – Драгоман;
- Модернизация на жп отсечките София – Перник и Перник – Радомир;
- Изграждане на жп връзка между България и Република Северна Македония;
- Доизграждане на съоръженията по жп линия Карнобат – Синдел;
- Внедряване на ERTMS по линии, извън горепосочените.

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

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

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

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

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

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

В рамките на този приоритет се предвижда да бъде финансиран инвестиционен проект за завършване на реконструкцията/реставрацията на приемно здание на гара Нова Загора. Реконструкцията ще допълни ефекта от модернизацията на съответните участъци и ще допринесе за постигане на оперативна съвместимост. Основната цел на изграждането и реконструкцията на гаровите комплекси е подобряване на функционалните изисквания за извършване на основните дейности, свързани с управление движението на влаковете, както и създаване на условия за предоставяне на по-високо качество на обслужване на клиентите – пътници и превозвачи. Необходимо е привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в урбанизираните територии.

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

С инвестициите по Приоритет 4 ще се насърчи интермодалността в градски условия, което ще допринесе за подобряване и модернизиране на градските транспортни системи, за приспособяване към градския растеж и нарастващото търсене. Градските райони са особено изложени на негативните ефекти от настоящите модели на мобилност и транспорт, както и от устойчивата зависимост от частни леки автомобили, задвижвани от ископаеми 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 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 пътничопотока 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 на 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 постигане на специфична цел: „Развитие на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T“ по Цел на политиката 3 – „По-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ“.

Механизъм за свързване на Европа 2

Като част от Многогодишната финансова рамка за програмния период 2021-2027 г., на 07.07.2021 г. е одобрен Регламент (ЕС) 2021/1153 на ЕП и на Съвета за създаване на МСЕ и за отмяна на Регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014. В приложение III на Регламента са посочени транспортните коридори и предварително набелязани участъци на основната мрежа, като за територията на Република България е включена предложената промяна в трасето на коридор 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 и съответстващи изменения в Регламент (ЕС) № 2021/1153, като считано от м. юли 2024 г. Част III от приложението към Регламент (ЕС) 2021/1153 се отнася за „ТРАНСГРАНИЧНИ ВРЪЗКИ И ЛИПСВАЩИ ВРЪЗКИ“.

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

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

Финансовият пакет за изпълнението на МСЕ 2 в периода от 1 януари 2021 г. до 31 декември 2027 г. е в размер на 33,710 милиарда евро по текущи цени, от които 25,807 милиарда евро за транспортния сектор в т.ч. 11,286 милиарда евро, прехвърлени от КФ, за да бъдат изразходвани в съответствие с Регламента в държави членки, които отговарят на условията за финансиране от КФ. Промяната позволява координирано изграждане на трансграничните връзки и подобряване на съобщенията с държавите от Западните Балкани и задълбочаване на интеграцията на транспортните системи в рамките на TEN-T.

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

С писмо от 16.07.2024 г. на CINEA НКЖИ е уведомена, че по публикуваната през 2023 г. покана е одобрен за финансиране проектът за модернизация на тягови подстанции Червена вода и Хитрино, за който през м. октомври 2024 г. беше подписано Споразумение за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ.

На 24 септември 2024 г. е публикувана поредна Покана за набиране на проектни предложения по МСЕ 2, сектор „Транспорт“ 2021-2027 г. с краен срок за подаване на проектни предложения до 21 януари 2025 г. По Поканата се предоставят 2,5 милиарда евро за изграждане и модернизиране на европейската транспортна инфраструктура. НКЖИ подготви и подаде формуляри за кандидатстване за финансиране на три проекта: „Модернизация на железопътната линия Видин – София, в участък Видин – Срацимир“, „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Михайлово – Димитровград“ и „Удвояване на участъци по жп линия Пловдив – Свиленград - Граница с Република Турция“. През 2025 г. се очаква да бъдат публикувани резултатите от оценка на предложенията и в случай на одобрение, ще се подпише Споразумение за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ за съответния проект.

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

Програмите за трансгранично сътрудничество за периода 2021-2027 г. – INTERREG VI-A целят наред с останалото, да допринесат за подобряване на транспортната свързаност между

Република България и съседните ѝ страни членки на ЕС чрез финансиране на изпълнението на проекти за трансгранично сътрудничество.

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

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

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

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

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

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

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

НКЖИ планира участие в рамките на Приоритет 2 „По-достъпен трансграничен регион“.

Национален план за възстановяване и устойчивост на Република България

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

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

НПВУ на България е структуриран в четири стълба:

□ Иновативна България – целящ повишаване на конкурентоспособността на икономиката и трансформирането ѝ в икономика, базирана на знанието и интелигентния растеж чрез мерки в сферата на образованието, цифровите умения, науката, иновациите, технологиите и взаимовръзките между тях.

□ Зелена България – с фокус върху устойчивото управление на природните ресурси, позволяващо задоволяване на текущите нужди на икономиката и обществото, при запазване на екологичната устойчивост, така че тези потребности да могат да продължат да бъдат удовлетворявани и в дългосрочен план.

□ Свързана България – акцентиращ върху повишаване на конкурентоспособността и устойчивото развитие на районите на страната, каквито са подобряването на транспортната и цифрова свързаност, както и насърчаването на местното развитие, стъпвайки на специфичния местен потенциал.

□ Справедлива България – с фокус върху хората в неравностойно положение за постигане на по-включващ и по-устойчив растеж и споделен просперитет за всички, както и с акцент върху изграждане на ефективни и отговорни публични институции, чувствителни към нуждите на бизнеса и потребностите на гражданите.

С оглед поредното преразглеждане на НПВУ, през м. май 2025 г. е направено предложение за включване на нови инвестиции на НКЖИ в него със срок за изпълнение до м. август 2026 г. (периода за допустимост на разходите по Плана).

5. ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ НА НКЖИ

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

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

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

НКЖИ управлява и изпълнява:

- проекти, финансирани със средства от Държавния бюджет;
- проекти, финансирани от ПТС 2021-2027 г. (приоритети 1, 3, 4 и 5);
- проекти, финансирани от МСЕ 2014-2020 г.;
- проекти, финансирани от МСЕ 2021-2027 г.

5.1 ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ДЪРЖАВНИЯ БЮДЖЕТ

Средствата в размер на 213 668 900 лв. ще се осигурят Съгласно Закона за държавния бюджет на Република България за 2025 г. - Приложение № 2, раздел I, към чл. 110, ал. 1 „Програма за приоритетни стратегически инвестиционни проекти с национално финансиране за периода 2025-2028 г.“

ПРОЕКТ 3: „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости“ - средствата, предвидени за усвояване, са в размер на **18 336 246 лв.**

Обект „Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация и преустройство на контактната мрежа“ - предвидените средства са в размер на **57 010 лв.** /строителен надзор/. Гара Своге е част от 2-ра главна железопътна линия, която в отсечката София-Мездра е с категория „Железопътна магистрала“.

Съществуващото горно строене включва шест коловоза от които два глухи, обикновени стрелки тип-49 1:9 300 и 1:9 190 и едностранни и двустранни английски стрелки.

С идейния проект е взето решение:

- СКД 16/18 се заменя със СО 1:9 R=190 /дясна/ тип 60 E1;
- СKE 6/8 и СО № 4 се заменят с бретелно кръстолиние тип 60 E1 1:9 R=190 за двустранна връзка на 2-ри и 3-ти коловоз;

- Всички стрелки в гърловина страна Бов запазват съществуващото си положение, като СО № 1 се заменят с тип 60 Е1 1:9 дъгова симетрична двустранна, а СО № 3 се заменя с дъгова едностранна стрелка на бетонови траверси;
- Изграждане на нови перони между 1-ви и 2-ри и 2-ри и 3-ти коловози, 3-ти и 4-ти коловози както и нов челен /гаров/ перон от страна на приемното здание;
- Изместване по ос съществуващите 2-ри, 3-ти и 4-ти ПОК за осигуряване на необходимото междуколовозно разстояние за изграждане на новите перони;
- Демонтаж на съществуващия 5-ти коловоз, железния път между стрелки №№ 5 и 7, както и стрелки №№ 5, 22 и 24.
- Изграждане на нова есова връзка между 2-ри и 3-ти коловози в гърловината страна Бов.

Ефект от изпълнение на строително-монтажните работи:

- Облекчаване на експлоатационната дейност и поддръжка на гарата;
- Увеличаване на пропускателната способност;
- Подобряване на комфорта на пътуване;
- Осигуряване на безпрепятствено движение на возилата в района на гарата.

Обект „Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Каспичан - Провадия път № 2 участък Невша-Провадия“ - предвидените средства са в размер на **14 566 475 лв.**

В момента скоростта по книжка разписание е 80 км/час.

Проектна скорост 130 км/час.

С изпълнението на ремонта на железния път и стрелките в съответствие с техническите норми за поддръжане и ремонт, ще се гарантира сигурност и безопасност на движение на влаковете и тяхната надеждност, като се 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. Запазване на скоростта по книжка разписание.
- Ще се завиши скоростта на движение на влаковете от 80 на 130 км/час и ще се намали времепътуването от 21,31 минути (21 минути и 19 секунди) на 13,11 минути (13 минути и 7 секунди) с 8,20 минути (8 минути и 12 секунди).
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция.
- Понижаване на разходите за текущо поддръжане на железния път и съоръженията.
- Намаляване на времепътуването.
- Безопасност на влаковото движение.

Обект „Подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Дъбово-Гурково с дължина 15 810 м“ – предвидените средства са в размер на **2 356 241 лв.** /в това число СМР – 2 340 701 лв. и техническа помощ – 15 540 лв./.

Междугарието Дъбово – Гурково с обща дължина 15 810 м е по 3-та главна жп линия Илиянци – Карлово – Карнобат – Варна фериботна.

Железният път в междугарието е безнаставов с релси тип S49, на стоманобетонови траверси СТ-4 със скрепление ПАК-68И и е с нормално междурелсие 1435 мм. Състоянието на релсовото скрепление в кривите е силно компрометирано, което се изразява най-вече в множество счупени реброви подложки, посукани траверси, разбити изолационни и уплътнителни втулки. Вследствие на дългогодишна експлоатация и просрочени с години срокове за подновяване и механизирани среден ремонт на железния път в междугарието Дъбово – Гурково железният път е с влошено техническо състояние. През 1988 г. за последен път е извършвано подновяване на железния път в междугарието Дъбово–Гурково, а през 1999 г. за последно е извършен механизирани среден ремонт на железния път.

При измерването на 21.07.2020 г. в междугарието Дъбово – Гурково е констатирано общо влошаване на техническото състояние на железния път – влошаване на състоянието по ниво – надлъжно на релсовите нишки, напречно в хоризонталните криви, влошаване на нивото на база талига на вагон 1,8 м и на база вагон 9 м, както и на междурелсието в кривите.

Като най-сериозни са констатираните неизправности от висока степен, които могат да застрашат безопасността на движение и които се появяват периодично, въпреки постоянния контрол и дейностите по отстраняването им със силите на текущото поддържане. Като такива се приемат отклоненията в междурелсието над граничната 20 мм за клас „С“ и скоростта на движение в междугарието.

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 се осигурява:

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- Скоростни условия, трайно възстановяване на проектната скорост от 100 км/ч, гарантиращо устойчив График на движение на влаковете.
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа.
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти.
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция;
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията;

Обект „Подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Гурково–Твърдица 7 845 м“ /включително 2-ри коловоз г. Твърдица/ -предвидените средства са в размер на **1 294 000 лв.** /в това число СМР – 1 276 000 лв. и техническа помощ – 18 000 лв./.

Вследствие на дългогодишна експлоатация и просрочени с години срокове за подновяване и механизирани среден ремонт на железния път в междугарието железния път е с влошено техническо състояние. Железният път е безнаставов с релси тип S49, на стоманобетонени траверси СТ-4 (със скрепление ПАК-И) и е с нормално междурелсие 1435 мм. Състоянието на релсовото скрепление в кривите е силно компрометирано, което се изразява най-вече в множество счупени железни подложки, посукани траверси, разбити изолационни и уплътнителни втулки. В следствие на тези деформации се появяват постоянни неизправности основно по междурелсие.

Наблюдава се тенденция на влошаване. Достигането на пределните стойности на балната оценка означава многократно увеличаване на разходите за поддържане, от което следва да се приложи принципа за запазване нивото на енергията, което се постига по два начина: намаляване на скоростта и увеличаване на допустимите граници на геометричните параметри; запазване на скоростта, като се отстранят неизправностите превишаващи съответните гранични стойности, т.е. да се извършат необходимите ремонти.

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

- Управлението на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност, гарантиращи надеждна експлоатация;
- Скоростни условия, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете. Запазване на скоростта по книжка разписание;
- Капацитет на трафика, даващ възможност за ефективно използване на направления по железопътната мрежа;
- Комфорт на пътуване за запазване и привличане на клиенти;
- Подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция;
- Понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията.

Обект „ЖП линия № 2 София-Горна Оряховица-Варна – реконструкция – Неотложно укрепване на изветрял скален откос от км 470+542 до км 471+250 път 1 и от км 470+584 до км 471+250 път 2 в междугарието Каспичан-Провадия“ - предвидените средства са в размер на **62 520 лв.** /в това число СМР – 48 198 лв. и строителен надзор – 14 322 лв. – окончателно заплащане/.

Трасето на железния път в участъка от км 470+460 до км 471+200 по 2-ра главна жп линия София – Горна Оряховица – Варна преминава през траншея със стръмни откоси с наклон към път № 1 и път № 2 в междугарието Каспичан – Провадия и височина до 15 м. Геологията на траншеята е изградена от изветрели и силно напукани варовикови скали, с наклон спрямо железния път 60-70⁰. В следствие на дъждовете и снеговалежите, ниските температури и преовлажняването, последвано от замръзване, се предизвикват чести срутвания на скални маси. Периодично се нарушава строителния габарит на железния път, включително и засипване на релсо-траверсовата скара, което застрашава безопасността на преминаващите железопътни возила.

При направен оглед е установено наличие на надвиснали едрогабаритни камъни и силно изразени ерозионни процеси с реална опасност от срутването им върху железния път, което може да доведе до закриване на строителния габарит и удар с подвижен състав. Срутените земни маси по цялата неукрепена дължина на траншеята от страна на път № 2 са препълнили габионите и запълнили канавките. Създадена е опасност за сигурността на влаковото движение и възникване на инциденти с непредвидими последствия.

ПРОЕКТ 4: „Модернизирани на осигурителни системи и прелезни устройства“ - средствата, предвидени за усвояване, са в размер на **11 900 663 лв.**

Обект „Модернизация на осигурителните системи по трета главна жп линия в участъка Дунавци-Желю войвода“ по обособени позиции: Обособена позиция 1: „Инженеринг в гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гавраилово и Желю войвода по трета главна линия, чрез модернизация на съществуващите осигурителни техники“; Обособена позиция 2: „Проектиране и изграждане на компютърна визуализация за участъка Дунавци-Желю войвода при влаков диспечер в гара Пловдив“ - предвидените средства са в размер на **3 561 294 лв.** /в това число СМР позиция 1 - 2 536 302 лв., СМР позиция 2 – 873 384 лв. и строителен надзор – 151 608 лв./.

Гарите Казанлък, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гавраилово, Желю войвода са съоръжени с маршрутно-релейни централизации тип Н-68 с импулсни и фазочувствителни релсови вериги 25 Hz пуснати в експлоатация в периода 1969 г. – 1974 г.

Предвидената модернизация по Обособена позиция 1 е естествено продължение на изпълнени обекти по 3-та главна жп линия и включва подмяна на релсовите вериги със системи за броене на оси, подмяна на морално остарелите токозахранващи стативи на МРЦ тип Н-68, подмяна на цялата външна кабелна мрежа за нуждите на осигурителната техника в гара Казанлък. Ще бъде извършена подмяна на всички маслени кабели и кабели със занижени параметри в останалите 5 бр. гари (Гурково, Твърдица, Шивачево, Гавраилово и Желю войвода). Предвидена е също така подмяна на всички кабели ниско напрежение за външно осветление. В четири гари от обекта: Гурково, Шивачево, Гавраилово и Желю войвода ще бъдат подменени с нови пултовете за управление и контрол на МРЦ при дежурния ръководител движение.

В гарите Казанлък и Твърдица пултовете за управление и контрол на МРЦ ще бъдат подменени със системата за компютърно управление и визуализация на МРЦ, реализирана с апаратурата за компютърна визуализация за релейни централизации.

По обособена позиция 2 е предвидено да се достави и монтира система, която да визуализира движението на влаковете в участъка при дежурния влаков диспечер в гара Пловдив, като информацията ще бъде изпращана от елементите на гаровите централизации и визуализирана в реално време. По този начин дежурният влаков диспечер ще бъде напълно информиран за състоянието на влаковото движение в участъка, чрез извеждане на най-необходимата информация (свободност/заетост на контролирани участъци в гарите и междугарията, направление на междугаровите блокировки, показания на входни и изходни светофори).

Гарите предвидени за наблюдение на влаковото движение ще бъдат всички, обхванати от влаковия диспечер за отсечката от 3-та линия, а именно гарите: Дунавци, Казанлък, Черганово, Тулово, Дъбово, Гурково, Твърдица, Шивачево, Гавраилово, Сливен и Желю войвода.

С изпълнението на проекта ще се постигне:

- Внедряване на съвременни системи за установяване наличието на влак, чрез броячи на оси, покриващи изискванията на безопасност SIL4;
- С изграждането на система броячи на оси не се нарушава целостта и здравината на релсите на железния път, което се налага да се прави при оборудване с релсови вериги;
- Отпада скъпоструващата и трудоемка поддръжка на изолиране настави от страна на регионалните Железопътни секции;
- Значително намалява възможността за изкуствена заетост на контролирани участъци от железния път;
- Внедряването на системи за броячи не се отразява на използването на по-мощни електрически локомотиви;
- С внедряването на системи за броячи на оси се премахва опасността от нерегистриране на возила поради понижена шунтова чувствителност на релсовите токови вериги, ръждясали или покрити с прах релси или замърсен баласт, което е от съществено значение за осигуряване безопасност на превозите;
- При системите за броячи на оси са ограничени опасностите от повреди, причинени от кражби на външни съоръжения. Отпада необходимостта от монтиране на дросел-трансформатори, пътни трансформатори, релсови и дроселни съединители, които от години са разбивани, крадени, чупени и предавани за скрап от недобросъвестни лица;
- При броячите на оси отпадат ограниченията към подвижния жп състав, свързани с минимално разрешено натоварване на ос, максимално позволена стойност на импеданса между колелата на една колоос, както и други специфични изисквания, които се изискват при релсовите вериги;
- С изпълнението на обекта ще се постигне по-висока отказоустойчивост и ще се повиши надеждността на осигурителната техника в гари и междугария, ще бъде подменена голяма част от най-амортизираната и технически остаряла апаратура, ще се осигури комфорт и подобряване условията на труд в техническите помещения на обслужващия персонал;
- Дежурният влаков диспечер за участъка от гара Дунавци до гара Желю войвода ще разполага с реална, визуализация за действителното влаково движение в гарите и междугарията за участъка Дунавци – Желю войвода по трета главна жп линия.

Обект „Изграждане на цифрова телекомуникационна система за пренос на глас и данни в участък София – Мездра – Червен бряг от 2-ра главна жп линия“ – предвидените средства са в размер на **3 935 400 лв.** /в това число СМР – 3 930 400 лв. и строителен надзор – 5 000 лв./.

Целта на обекта е изграждане на оптична кабелна мрежа, инсталиране и въвеждане в експлоатация на съвременна цифрова телекомуникационна апаратура, която да осигури качествено и надеждно управление и обслужване на влаковете, административното и оперативно ръководство на гарите и звената на НКЖИ, както и нуждите на лицензирани жп оператори и превозвачи.

Чрез инсталиране на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка и замяната на остарелите медни съобщителни кабели и аналогови системи ще се реши дългосрочно осигуряването на бъдещия телекомуникационен трафик, подsigуряването на работата на SCADA и на работата на Ethernet базираните платформи, които ще се изградят в бъдеще по жп линията.

Обект „Модернизация на телекомуникационните системи в участъка по направление Русе – Горна Оряховица“ - предвидените средства са в размер на **3 136 508 лв.** /в това число СМР – 3 131 508 лв. и такси 5 000 лв./.

Чрез инсталиране на оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка и замяната на остарелите медни съобщителни кабели и аналогови системи ще се реши дългосрочно осигуряването на бъдещия телекомуникационен трафик, подsigуряването

на работата на съвременни системи за телекомуникации, сигнализация, телеуправление и телесигнализация – SCADA на работата на Ethernet базираните платформи, които ще се изградят в бъдеще по жп линията и като цяло ще се посрещнат изискванията на железопътния транспорт по участъка Русе – Горна Оряховица за дълъг период от време.

Модернизацията на телекомуникациите в участъка Русе – Горна Оряховица включва проектиране и подземно изграждане на тръбна канална мрежа ф50, изграждане на оптични кабелни линии с голям капацитет, цифрови телекомуникационни апаратури по технология MPLS, IP базирани диспечерски и служебни комуникационни линии и системи, системи за телеуправление и телесигнализация SCADA, пътнически информационни системи, видеонаблюдение на гари и гарови райони, токоизправители и акумулаторни батерии.

Обект „Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии – по три обособени позиции“ – предвидените средства са в размер на **427 506 лв.**

Токоизправителите и акумулаторните батерии са неделима част от токозахранването на гаровите централизации и телекомуникационните съоръжения. На много места същите са с понижени технически параметри, поради дългогодишната им експлоатация. С подмяната на старите токоизправители и акумулаторни батерии с нови, ще се повиши надеждната работа на гаровите централизации и качеството на телекомуникационните връзки.

Обект „Оптична кабелна мрежа и цифрова телекомуникационна апаратура в участъка София – Мездра – Червен бряг – обособена позиция 1: „Изграждане на оптична кабелна мрежа в участък София – Мездра от 2-ра главна жп линия – етап 1“ – предвидените средства са в размер на **391 401 лв.** /в това число СМР – 375 267 лв. и строителен надзор – 16 134 лв./.

Съществуващата телекомуникационна мрежа на НКЖИ се базира на медни магистрални съобщителни кабели, които са с понижени параметри и множество повреди. В експлоатация са от над 40 години и реално са на границата на техния експлоатационен ресурс. Същите са без никакви възможности и капацитет за предоставяне на съвременни телекомуникационни услуги. Описание на обекта в частта Оптична кабелна мрежа – включва инсталиране на 90 км. оптичен кабел с 48 броя оптични влакна, въздушно на стълбовете на КМ; изграждане на отклонения до всички прелези, помещения на осигурителна техника, секционен пост, подрайони, подстанции, и др. характерни точки. Изграждане на структурно окабеляване в гарите. Ремонт на помещения за осигуряване на бъдещо инсталиране на апаратури. Измервателна техника и уреди за ремонт и поддръжка на оптичния кабел и автомобили за екипите по поддръжка.

Описание на обекта в частта „Енергетика“ – преустройство на стълбовната линия на КМ в съответствие с „Техническата спецификация“ (ТС-ЖИ 007-2006) и техническите изисквания при изпълнение на СМР за ремонт на контактната мрежа във всички закрити гари. Целта е отпадане на всички гъвкави напречници по бившите гари, изграждане на нова единична стълбовна линия за път 1 и 2. Боядисване на всички железорешетъчни стълбове в участъка. Основен ремонт и подмяна на всички секционни постове в участъка.

Обект „Монтаж на апаратура от демонтирани АПУ след изграждане на надлези от обекта Пловдив -Бургас Фаза 2 – 6 броя“ - предвидените средства са в размер на **448 554 лв.**

Обектът предвижда пресъоръжаване на АПУ с технологично остаряла апаратура и с изчерпан експлоатационен ресурс с годна апаратура, демонтирана от обекта Пловдив -Бургас Фаза 2 по изграждане на нови пътни надлези.

Прелезите са със много стара и амортизирана апаратура. Необходима е подмяна на вътрешната и външната апаратура. С изпълнението на обекта ще се намали броят на отказите и ще се подобри безопасността на преминаващите през прелеза МПС.

ПРОЕКТ 5: „Модернизация и реконструкция на тягови подстанции“ - средствата, предвидени за усвояване, са в размер на **600 000 лв.**

Обект „Ремонт на контактната мрежа от км 304+650 до км 306+100 по II-ра главна жп линия София-Горна Оряховица-Варна (Козаревец) “ - предвидените средства са в размер на **600 000 лв.**

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, в 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 20: „Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания“ - средствата, предвидени за усвояване, са в размер на **4 256 184 ЛВ.**

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

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

За 2025 г. е предвидено изпълнението на следните обекти:

- **„Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Септември“** – предвидените средства са в размер на **1 737 094 лв.** /1 728 460 лв. – СМР и 8 635 лв. – строителен надзор/;
- **„Рехабилитация приемно здание гара Шумен“** – предвидените средства са в размер на **1 220 760 лв.** /1 000 000 лв. – СМР, 36 000 лв. – оценка на съответствието, 173 760 лв. – изготвяне на обследване на обекта и проект, 11 000 лв. – строителен надзор и технически паспорт/;
- **„Ремонт на Цех производствен район София“** – предвидените средства са в размер на **685 424 лв.** /655 424 лв. – СМР и 30 000 лв. – строителен надзор/;
- **„Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол“** – предвидените средства са в размер на **612 906 лв.** /538 776 лв. – СМР, 40 530 лв. – строителен надзор и изготвяне на технически паспорт, 33 600 лв. – авторски надзор/.

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

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

ПРОЕКТ 11: „Възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Русе-Варна“ - средствата, предвидени за усвояване, са в размер на **28 439 267 лв.**

Жп линията Русе – Варна е първата железопътна линия, построена на територията на Република България.

Железопътната линия 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 общеевропейски транспортни коридори №№ VII и VIII (при жп гара Синдел).

От Русе до Варна железопътната линия е с дължина 226 км, изградена от релси тип 49 кг/м върху стоманобетонни траверси. През 1983 г. е въведена в експлоатация електрификацията на железопътното трасе. Същото се състои от два участъка:

- Русе – Каспичан – с дължина 141 км, еднопътна и електрифицирана; железопътна линия № 9 – първа категория в схемата на железопътната мрежа на Република България. Осигурителната техника, обезпечаваща влаковото движение е морално остаряла, в преобладаващата част на гарите е РУКЗ. В междугарията движението на влаковете се осигурява от ПАБ тип „Степанов”. В план и в профил състоянието на железопътното трасе се характеризира с минимален радиус на хоризонталните криви 320 м. Около 70 бр. от хоризонталните криви са с радиус под 350 м. Сумарната дължина на тези криви е около 8 км. Съществуващите проектни скорости са 70-95 км/ч.

- Каспичан – Варна – с дължина 85 км, двупътна и електрифицирана, част от магистрална железопътна линия № 2 София – Мездра – Горна Оряховица – Каспичан – Синдел – Варна. Осигурителната техника в жп гарите е от типа МРЦ и ЕМЦ. В междугарията движението на влаковете се осигурява от ПАБ тип „Степанов” с обезличаване на пътищата на двойната линия. В участъка Каспичан – Варна трасето е относително благоприятно в ситуационно отношение. Около половината от трасето е в права. Независимо от това и тук има хоризонтални криви с малки радиуси. Минималният радиус на хоризонталните криви в този участък е 460 м, а около 30 бр. от кривите са с радиус по-малък от 800 м. Съществуващите проектни скорости са 100-130 км/ч.

Намалената поддръжка на железопътната линия влияе неблагоприятно върху нейните експлоатационни характеристики и системно понижаване на скоростите на движение на влаковете, с оглед гарантиране на минимални условия за безопасност на превозите. Ако съществуващата тенденция за намаляване на проектните скорости се запази и не се инвестира в железопътната инфраструктура, може да се прогнозира, че железопътният транспорт в този регион на страната е с едно не особено оптимистично бъдеще. Трябва да се отчете и демографският фактор, както и фактът, че за голяма част от населението железницата е единственият начин на придвижване.

Изводът, който може да се направи е, че са необходими незабавни действия за гарантиране на влаковото движение.

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

Възстановяването на проектните параметри и подобряването на състоянието на железния път и железопътните съоръжения по трасето Русе – Каспичан – Варна е необходимост, която ще доведе до създаване на по-добри условия за транспортна комуникация в този регион на страната, ще доведе до увеличаване скоростите на движение, респективно намаляване на времепътуването по тази дестинация. Като краен резултат по-добрата железопътна инфраструктура ще способства за развитие на индустрията в региона, през който преминава железопътната линия, както и в национален аспект.

Основните цели за постигане с реализацията на инвестиционния проект са:

- 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.
- 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.
- Опазване на околната среда в близост до жп линията и намаляване на опасностите при транспорт на опасни стоки.

Проектът има пряк принос към изпълнението на специфичните цели:

- Интегриране на националната транспортна система в транспортната мрежа на Европейския съюз чрез постигане на баланс и развитие на връзките между различните видове транспорт и вследствие на това съкращаване времето за пътуване на гражданите и транспортирането на товарите. Това ще окаже благотворно влияние върху развитието на икономиката на района и на страната като цяло.
- Постигане на баланс между отделните видове транспорт чрез даване на възможност за пренасочване на трафика към по-екологосъобразните видове транспорт, какъвто е железопътният, и съответно по-равномерно натоварване на отделните видове транспорт.
- В икономически план резултатът ще бъде осигурена техническа възможност за превозване на повече пътници и товари и икономически просперитет на региона и страната.

Проект № 11 ще бъде изпълнен в следните подобекти:

Обект „Подновяване на железният път от км 34+882 до км 38+203 и от км 41+585 до км 46+897 с обща дължина 8 633 метра в междугарието Ветово – Сеново по 9-та жп линия“ - предвидените средства са в размер на **1 850 000 лв.** /в това число СМР – 1 800 000 лв. и строителен надзор – 50 000 лв./.

Железният път в междугарието е наставов с релси тип 49, на стоманобетонени траверси СТ-4 със скрепление ПАК-68И и е с нормално междурелсие 1435 мм. Състоянието на релсовото скрепление в кривите е силно компрометирано, което се изразява най-вече в множество счупени реброви подложки, посукани траверси, разбити изолационни и уплътнителни втулки. От извършеното измерване с пътеизмерителна лаборатория, се констатира голям брой неизправности по ниво и междурелсие.

От км 38+203 до км 41+585 железният път е подновен през 2021 г., поради дерайлиране на товарен влак на 23.04.2021 г.

В останалата част от междугарието, железният път е силно амортизиран, вследствие на експлоатация, тежки товарни влакове, атмосферни условия и закалване на баластовата призма от инертни материали, добивани в съседство и превозвани по 9-та жп линия.

Подновяване на железния път е извършвано по отсечки от 1980-та до 1994-та години.

Пресяване на баластовата призма е извършвано през 2011 и 2015 години.

Скоростта на движение на жп возила в междугарието по книжка разписание е 80 км/ч.

Проектната скорост в междугарието е 95 км/час.

Обект „Механизирано подновяване на железния път в междугарието Висока поляна – Хитрино с дължина 13 520 м“ - предвидените средства са в размер на **3 351 180 лв.** /в това число СМР – 3 208 374 лв., строителен надзор – 137 206 лв. и 5 600 лв. такси/.

Вследствие дългогодишната експлоатация и просрочените с години срокове за подновяване, железният път в междугарието Висока поляна – Хитрино е с влошено техническо състояние:

релсите са износени и с набити краища, траверсите са напукани и посукани, с разбити ПАК болтове, скъсани тирфони и счупени подложки, а баластовата призма е замърсена.

Хоризонталните криви са с малък радиус, като кривите с $R \leq 350$ м са с обща дължина 3 722 м. По-голямата част от отводнителните съоръжения са компрометирани и с намалена водопропускливост. Последният ремонт в междугарието е през 2013 г. – механизирани среден ремонт, а механизирани подновяване е извършено през 1981 г.

Вследствие на дългогодишна интензивна експлоатация и под влиянието на метеорологичните условия се наблюдава прогресиращо влошаване на параметрите на железния път, като сегашното им състояние се характеризира със закаляна баластова призма, деформации по ос и ниво и провадания. Поради невъзможност за трайно стабилизиране на железния път този участък е с постоянно намаление на скоростта на движение на влаковете $V_{кн.р.} = 70$ км/ч. Проектна скорост за междугарието е $V_{пр.} = 80$ км/ч.

Със силите на железопътната секция железният път се поддържа на гранични допустими стойности, чрез частично ръчно пресяване на баластовата призма, извършване на ръчна подбивка, добаластиране, заваряване на обтяжки. Извършва се смяна на дървени и стоманобетонни траверси с траверси втора употреба. Предприетите мерки са с временен характер и не решават трайно проблемите в посоченото междугарие.

Изпълнението на ремонта има за цел постигане на сигурност на влаковото движение и осигуряване на условия за безопасна експлоатационна работа, подобряване параметрите на железния път в геометрично отношение и като конструкция, понижаване на разходите за текущо поддържане на железния път и съоръженията и осигуряване на по-добър комфорт и сигурност на пътуване.

Обект „Възстановяване на проектните параметри в гара Разград от км 65+850 до км 66+950 с дължина 1 100 м по IX-та жп линия“ – предвидените средства са в размер на **10 431 577 лв.** /в това число СМР – 10 234 169 лв. и строителен надзор – 197 409 лв./.

Гара Разград е построена като междинна гара по девета жп линия Русе – Каспичан. Гара Разград с ос приемно здание на км 66+350 се намира между гарите Просторно и Самуил. В гарата има 6 коловоза.

Проектната скорост е 80 км/ч, а скоростта в момента по книжка разписание е 60 км/ч.

Горното строене е тип 49 кг/м върху бетонови и дървени траверси.

Железният път е с просрочени междуремонтни срокове, силно замърсена баластова призма, траверсова скара с голям брой негодни дървени и стоманобетонни траверси, което води до ежегодно увеличение на разходите за текущо поддържане.

Отвеждането на повърхностните води с необлицовани земни канавки или с дренажи е в много лошо състояние – запълнени частично или почти напълно, силно обрасли.

Общото състояние на баластовата призма е лошо, почти по цялата дължина е с нарушено напречно сечение.

Релсотраверсовата скара е от релси тип 49 кг/м върху дървени и стоманобетонни траверси, напукани и усукани, скреплението е компрометирано и не отговаря на нормите. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55 от 29.01.2004 г. за проектиране и строителство на железопътните линии, железопътните гари, железопътните прелези и други елементи от железопътната инфраструктура

Необходимо е цялостно подновяване на железния път с укрепване на земното платно, изграждане на отводнителни съоръжения и ремонт на изкуствените съоръжения.

В участъка на гара Разград контактната мрежа е в експлоатация повече от 45 години.

С изпълнението на обекта ще се постигне премахване на предпоставките за възникване на аварии и катастрофи, ще се повиши сигурността и безопасността на движението на возилата и ще се възстанови скоростта на движение на 80 км/ч.(проектна) в гарата.

Обект „Възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино от км 109+475 до км 110+700 с дължина 1 225 м по IX-та жп линия“ – предвидените средства са в размер на **9 805 925 лв.** /в това число СМР – 9 644 272 лв. и строителен надзор – 161 653 лв./.

Гара Хитрино е построена като междинна гара с ос приемно здание на км 110+028.80 по Девета главна жп линия Русе – Каспичан и се намира между гарите Висока поляна и Плиска. Гара

Хитрино има 4 коловоза, като главен е 2-ри коловоз. Отвеждането на повърхностните води е с необлицовани земни канавки в много лошо състояние; запълнени частично или почти напълно, силно обрасли. Общото състояние на баластовата призма е лошо, почти по цялата дължина е с нарушено напречно сечение. Релсотраверсовата скара е от релси тип 49 кг/м върху дървени и стоманобетонени траверси, напукани и усукани, скреплението е компрометирано и не отговаря на нормите. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55.

Обект „Възстановяване на проектните параметри в гара Плиска от км 129+100 до км 130+175 м с дължина 1 075 м по IX-та жп линия“ - предвидените средства са в размер на **3 000 585 лв.** /в това число СМР – 2 921 360 лв. и строителен надзор – 79 225 лв./.

Гара Плиска е построена като междинна гара с ос приемно здание на км 129+735.60 по Девета главна жп линия Русе – Каспичан и се намира между гарите Хитрино и Каспичан. Гара Плиска има 6 коловоза, като главен е 3-ти коловоз. Отвеждането на повърхностните води е с необлицовани земни канавки в много лошо състояние – запълнени частично или почти напълно, силно обрасли. Общото състояние на баластовата призма е лошо, почти по цялата дължина е с нарушено напречно сечение. Релсотраверсовата скара е от релси тип 49 кг/м върху дървени и стоманобетонени траверси, напукани и усукани, скреплението е компрометирано и не отговаря на нормите. Не е добро и състоянието на железния път по ос и ниво. Не е полаган защитен пласт съгласно изискването на Наредба № 55. Контактната мрежа е изградена от твърди и гъвкави напречници, като фундаментите на стълбовете попадат извън отчуждението на НКЖИ. Поради бракувани и демонтирани 4-ти и 5-ти коловози, е необходимо да се изгради нова стълбовна линия в отчуждението.

ПРОЕКТ: „Доставка жп механизация“ - средствата, предвидени за усвояване, са в размер на **46 642 751 лв.**

Обект „Доставка на седем броя многофункционални хидравлични багери с обратна кофа, на автомобилен и железопътен ход, за междурелсие 1435 мм и свързаните с тях допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“ - предвидените средства са в размер на **12 371 933 лв.**

Очаквания ефект от доставката на седем броя многофункционални хидравлични багери е следния:

1. Гарантиране на ефективната, висококачествена и безаварийна работа при поддържането на железния път.
2. Планово и аварийно поддържане на железния път в Република България.
3. Намаляване на ръчния, физически, тежък, неефективен и непривлекателен труд, чрез механизирани на трудоемки операции при ремонта и поддържането на железния път.
4. Бързо и ефективно отстраняване на възникнали аварии и последици от произшествия по железния път.
5. Увеличаване на производителността на труда и намаляване на разходите за труд (оптимизация на работна сила и персонал)

Обект „Доставка, хомологация, обучение на персонала и гаранционно поддържане на 16 броя релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за изграждане, поддържане и инспекция на контактната мрежа“ - предвидените средства са в размер на **14 523 662 лв.**

С доставяне на нови съвременни специализирани машини, ще се гарантира бързо реагиране при бедствени и аварийни ситуации, засягащи контактната мрежа на територията на страната и налагащи извършването на спешни ремонтни работи, както и ще е възможно да се намали средното време за отстраняване на една повреда по контактната мрежа, тъй като служителите ще могат да достигат лесно и безопасно всички точки на контактната мрежа и нейните елементи, което от своя страна ще доведе до намаление време закъснението на влаковете, в следствие повреди по вина на поделение „Електроразпределение“. Също така производителността на труда при почистване на растителността и осигуряване на габарита на контактната мрежа ще се увеличи с около 50%, което от своя страна ще доведе до намаляване време закъснението на влаковете, в следствие на паднала растителност по елементите на

контактната мрежа, както и снижаване на разхода на гориво на годишна база, тъй като двигателите на новите машини се проектират така, че да отговарят на последните изисквания и стандарти за емисиите на отработените газове и следват тенденциите за намаляване разхода на гориво.

Обект „Доставка и въвеждане в експлоатация на баластопланираща машина с междурелсие 1435 мм и свързаните с нея допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“ - предвидените средства са в размер на **4 860 238 лв.**

Очаквания ефект от доставката на нова баластопланировъчна машина е следния:

- устойчивост и необратимост на започналата тенденция за повишаване на средно претеглените скорости в железопътната мрежа в Република България;
- разработване и осигуряване график със заложиени по-високи скорости за движение на влаковете и чувствително подобряване на скоростните условия по основните направления от София до Бургас, Варна, Русе, Кулата, Видин, Силистра, Подкова и други;
- стабилен трафичен капацитет;
- осигуряване и поддържане на необходимото ниво на безопасност по основните направления в железопътната мрежа;
- премахване на скоростни ограничения (съществуващи 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, ръчно подбиване и рихтоване на железния път, смяна на релси, изсичане на тревна и дървесна 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 механизация при ремонта на рехабилитираните жп участъци с положени релси от тежък тип UIC60 E1;
- увеличаване на ефективността на текущото поддържане и ремонта на железния път;
- увеличаване на производителността на труда до 2÷3 пъти в рамките на един „прозорец“;
- оптимизация на работна сила и персонал, намаляване на разходите за труд с не по-малко от 3 ÷ 4 % спрямо моментното състояние;
- годишна икономия на финансови средства за ремонтни работи, доставка на резервни части, експлоатационни разходи и непроизводителни престой на механизацията;
- увеличение на извършваният механизираният среден ремонт на железен път със собствена тежка пътна механизация в участъци от жп мрежата с влошено техническо състояние и замърсена баластова призма от 80 км на 140 км на годишна база (при доставка на нова колона за среден ремонт на железния път в състав: пресевна, подбивна и планираща машини).

Обект „Доставка и въвеждане в експлоатация на един брой машина с непрекъснато действие за подбиване, нивелиране и рихтоване на железопътни стрелки и железен път за междурелсие 1435 и свързаните с нея допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“ - предвидените средства са в размер на **10 678 832 лв.**

Стрелковата траверсоподбивна машина трябва да подбива баластовата призма под траверсите в прави участъци от железния път и стрелки и едновременно да коригира железния път по ос, ниво и надвишение.

Очаквания ефект от доставката на нова стрелкова траверсоподбивна машина е следния:

- осигуряване и поддържане на необходимото ниво на безопасност по основните направления в железопътната мрежа;

- намаляване на ръчния, физически, тежък, неефективен и непривлекателен труд, чрез механизирани на трудоемки операции;
- 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 механизация при ремонта на рехабилитираните жп участъци с положени релси от тежък тип UIC60 E1;
- увеличаване ефективността на текущото поддържане и ремонта на железния път;
- увеличаване на производителността на труда до 2÷3 пъти в рамките на един „прозорец“;
- оптимизация на работна сила и персонал, намаляване на разходите за труд с не по-малко от 3÷4% спрямо моментното състояние;
- годишна икономия на финансови средства за ремонтни работи, доставка на резервни части, експлоатационни разходи и непроизводителни престои на механизацията.

Обект „Доставка на два броя железопътен моторен влекач с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 760 мм и свързаните с него допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи“ – предвидените средства са в размер на **2 125 200 лв.**

Железопътните моторни влекачи са движещи се по релси железопътни машини (On track machines-OTMs), предназначени за изграждане и поддръжка на железопътната инфраструктура.

Машините трябва да бъдат новопроизведени на базата на одобрен, стандартен модел и да бъдат предварително изпитани, сертифицирани, одобрени като тип, марка и модел. Да бъдат въведени в експлоатация за Република България към датата на доставка на машините от производителя или изпълнителя, за негова сметка, съгласно Наредба № 57 от 9.06.2004 г. и действащото в Република България законодателство и окомплектовани, съгласно изискванията на Техническа спецификация.

Влекачът трябва да:

- тегли или бута подвижен железопътен състав композиран като влак (вагони, железопътни машини или платформени вагонетки) по железния път при всички скорости и режими на движение;
- транспортира товари на платформата си;
- извършва товаро-разтоварни дейности;
- транспортира хора в кабината;
- извършва снегочистване (за 1 брой от влекачите), почистване на канавки, рязане на храсти и почистване на растителност, подаване на електрическо напрежение за външни консуматори.

Влекачът трябва да бъде оборудван с:

- краново устройство и следните работни органи: грайферна кофа с ротатор; устройство за рязане и надробяване на храсти, челюстен грайфер с ротатор за единични товари, източник на променливо електрическо напрежение за запазване на външни консуматори, специално теглично-отбивачно съоръжение за теглене на вагонетки, релсозахватно устройство за товарене на релси;
- влекачът трябва да може да се куплира по системата „много единици“, с най-малко още един от типа, модел и марка влекачи един към друг, така че да могат да се управляват в синхрон, от една кабина и да теглят заедно по голям товар.

Обект „Доставка на 6 броя специализирани, радиоуправляеми хидравлични и стрелкови крана заедно с оборудването към тях /ХИАБ/“ – предвидените средства са в размер на **1 633 176 лв.**

В експлоатационната дейност на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ в Република България, в резултат от активирани свлачища и срутвания, възникнали след продължителни проливни валежи, и естествената ерозия се налага за кратко време разчистване на железния път от свлечени земни и скални маси за бързото възстановяване движението на влаковете. В повечето случаи достъпът до тези райони е изключително затруднен и е възможен единствено по железен път. При извършваните ежедневни обходи на железния път се набелязват потенциално опасните скални късове, в следствие на което се предприемат профилактични действия /взривяване на габарити и скални откоси/ и последващо разчистване след обрушване на скали и козирки.

Направената по гореизложения начин инвестиция на средства в дългосрочен план ще допринесе за:

1. По-бърза смяна на дефектирали (негодни) релси и траверси.
2. Рязко увеличение на обема на превозени жп материали, скрепления, стрелкови части.
3. Бързо отстраняване на аварии и възстановяване на движението на влаковете след дерайлиране.
4. Създаване на по-добра организация и ефективност при изпълняване на ежедневни и текущи операции, свързани с поддържането на горното и долното строене на железният път на територията на секцията.
5. Намаляване на експлоатационните разходи за резервни части и консумативи, както и ангажирането на по-малко персонал при товаро-разтоварната дейност.
6. Повишаване на ефективността при доставката, разпределянето по места и складирането на различните жп материали, използвани в ежедневната работа.
7. Гарантиране на ефективна, висококачествена и безаварийна работа на групите по поддържане на железния път, осигурявайки необходимите материали навреме и на точното място.

Обект „Доставка на нова горска и градинска техника, резервни части и консумативи“ – предвидените средства са в размер на 449 710 лв.

ПРОЕКТ 7: „Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат – Синдел“ – средствата, предвидени за усвояване, са в размер на 23 998 299 лв.

Същите са разпределени в следните обекти:

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

Стартирано е изпълнението на Проект: „Удвояване и електрификация на железния път в участъка Лозарево – Прилеп – част от проект „Удвояване и електрификация на железопътната линия Карнобат – Синдел“, по две обособени позиции:

Обособена позиция № 1: „Довършване на строителството на тунел № 1 в участъка Лозарево – Прилеп“ – 14 772 895,96 лв.

Обособена позиция № 2: „Удвояване и електрификация на участък Лозарево – Прилеп“ – 8 907 385 лв.

Строителен надзор – 259 098,00 лв.

Оценка на съответствието по позиция 1 – 42 480,00 лв.

Актуализация на проекта – 16 440,00 лв.

Към настоящия момент на тунел № 1 остават за завършване 1 061 м от основната тръба на тунела, довършване на корекцията на р. Патомишка, изграждане на 1 888 м евакуационна галерия с 4 напречни прохода между основния тунел и евакуационната галерия, изграждане на пътища и две площадки към противопожарните пунктове на двата портала на тунела в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) № 1303/2014 от 18.11.2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на „безопасността в железопътните тунели“ на железопътната система на Европейския съюз. Тунел № 1 е част от предвидената модернизация на междугариято Лозарево – Прилеп, с което ще се постигне:

- Намаляване на експлоатационната дължина на железния път и контактната мрежа от 13,024 км на 7,599 км или с 5,425 км;
- Увеличаване на проектната скорост от 85 км/ч на 130 км/ч;

- Намаляване на времето за пътуването;
- Осигуряване на строителен габарит 1–СМ2 за превози на товари с габарит GС;
- Увеличаване на капацитета на железопътната инфраструктура;
- Подобряване на експлоатационните условия за превоз на товари и пътници;
- Повишаване на безопасността на железопътните превози;
- Привеждане на участъка в съответствие с изискванията на Трансевропейската железопътна мрежа.

Като цяло ще бъдат въведени в експлоатация общо 12,915 км железен път, включващ междугарие по нова следа, модернизираната гара Лозарево и изградените естакада на км 18+991 с дължина 0,912 км и тунел № 1 с дължина 2,811 км.

ПРОЕКТ: Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“ – средствата, предвидени за усвояване, са в размер на **19 591 540 лв.**

Подписано Споразумение № INEA/CEF/TRAN/M2014/ 1048809 на дата 13.11.2015 г.

Проектът включва модернизацията и реконструкцията на железопътния участък София – Елин Пелин с дължина 22 км, който е част от „основната“ мрежа.

Цялостната реализация на проекта е насочена към отстраняване на тесните места по този участък от железопътната линия, осигуряване на оптимално ниво на интеграция и на оперативна съвместимост по този железопътен участък, подобряване и поддържане на качеството на инфраструктурата от гледна точка на безопасността, сигурността и ефикасността, както и подкрепа за разпределянето на видовете транспорт чрез насърчаване използването на железопътния транспорт.

ПРОЕКТ: „Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Модернизация на железопътния участък Костенец – Септември“ – средствата, предвидени за усвояване, са в размер на **44 432 591 лв.**

С реализацията на проекта ще се отстрани един от проблемните участъци на общоевропейската железопътна мрежа в Югоизточна Европа, който към настоящия момент не отговаря на техническите стандарти за пътнически и товарен транспорт. Проектът включва 5 дейности за извършване на строителни работи, управление на проекта, отчуждения на земя и надзор по време на строителството.

В резултат на изпълнението на проекта ще бъде модернизирана 24,4 км двойна железопътна линия и поддържаща инфраструктура по направление Костенец – Септември.

С цялостното реализиране на проекта ще се реши един от най-проблемните участъци на общоевропейската железопътна мрежа в Югоизточна Европа, разположен на най-пряката връзка между Западна и Централна Европа с Близкия Изток и Азия. Ще се създаде възможност за качествена железопътна връзка на градовете Анкара, Истанбул и София със страните членки на Европейския съюз (ЕС). Железопътната линия София – Пловдив е и сред най-важните железопътни връзки в страната, с важно регионално икономическо и стратегическо значение, като линия, съединяваща едни от най-големите индустриални центрове – София, Пловдив, Бургас, Стара Загора и цялата Югоизточна България.

Действието ще намали задръстванията и ще има положителен ефект върху модалното разделение и околната среда. Проектът ще допринесе за оперативната съвместимост на коридора, като по този начин ще се повиши качеството и безопасността на обслужването.

ПРОЕКТ: „Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: „Развитие на железопътен възел Пловдив“ – средствата, предвидени за усвояване, са в размер на **15 471 359 лв.**

Обхват на проекта: Проектното предложение обхваща жп линиите около гр. Пловдив. Обхватът на предложението включва Пътническа гара Пловдив, Източна товарна гара Пловдив, гара Скутаре, гара Крумово и жп участъците между гарите.

Общата дължина на жп линиите във възела е около 23 км двойна жп линия. Максималното натоварване е 22.5 т/ос. Максималният наклон достига 6,4‰, а минималният радиус на кривата е 475 м. Целият възел се снабдява с електроенергия (25кV/50Hz) от 2 трансформатора.

Предложението цели модернизация на релсовия път (59 км), контактната мрежа (103 км) и системата за сигнализация и комуникация (23 км); ремонт и укрепване на съществуващите съоръжения, както и изграждане на нови съоръжения на мястото на морално остарелите такива или тези с недостатъчна товароносимост. За градските райони е предвидено изграждането на шумоизолационни съоръжения. Съществуващите преходи на ниво ще бъдат заменени от подлези и надлези (9) и мостове (2). Сигналната блокировка в междугарията ще бъде заменена с автоблокировка с осови броячи без сигнална блокировка. Нова автоматизирана система за блокировка ще бъде доставена и инсталирана на гара Скуtare. Гара Тракия ще се промени на спирка. Ще бъде прокарана нова тръбна мрежа и ще бъдат положени нови кабели за контрол и наблюдение. Ще бъдат доставени нови стрелки (114) с външна блокировка, както и нови семафори с LED модули, осови броячи за контрол на участъците от релсовия път в гаровите комплекси и в междугарията. Съществуващата ETCS ще бъде актуализирана до версия 2.3.0d и ще бъде разширена, за да покрие и гара Скуtare. Насипите ще бъдат сменени с нови. Ще бъде доставена и инсталирана нова Информационна система за пътниците.

ЗАБЕЛЕЖКА:

Във Финансовия разчет за капиталовите разходи със средства от Държавния бюджет на НК „Железопътна инфраструктура“ за 2025 г. са включени за заплащане обекти, за които не беше получено финансиране през 2024 г.

Съгласно чл. 112. (1) /Закон за Държавния бюджет – обн. ДВ бр. 26/27.03.2025 г./ „в рамките на разчетените капиталови разходи по бюджетите си за 2025 г. първостепенните разпоредители с бюджет по чл. 2 – 49 приоритетно заплащат задължения за капиталови разходи по инвестиционни проекти от минали години, в т.ч. по проекти, свързани с административната дейност, и по проекти в областта на електронното управление, информационните и комуникационните технологии.“

Финансов разчет на средствата от Държавен бюджет по проекти за 2025 г. е представен в Приложение 8.

5.2 ПРИОРИТЕТНИ ДЕЙНОСТИ НА НКЖИ ПО ПРОЕКТИ, ФИНАНСИРАНИ ОТ ЕФСУ

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

- **Интегриране на българската железопътна транспортна система в европейската.** Чрез подобряване и развитие на физическите железопътни инфраструктурни връзки и постигане на оперативна съвместимост да се постигне привличане на международен трафик през страната и повишаване на конкурентоспособността на българските железници.
- **Развитие на ЖИ като част от Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).** Насочване на усилия и финансови средства за модернизация на жп линии и изграждане на логистични центрове по определените приоритетни направления.
- **Ефективно поддържане, модернизация и развитие на ЖИ.** Развитието и модернизацията на ЖИ следва да се основава на анализ на разходите и приходите за съответния обект и ползите за обществото от неговото изпълнение и експлоатация, при отчитане на съществуващата и очаквана интензивност на движението и на ОВОС.

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

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

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

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

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

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

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

Изпълнението на заложените цели за обновяване и ново строителство на ЖИ през 2025 г. и на инвестиционните инфраструктурни проекти ще бъде следното:

5.3.1 ПРОЕКТИ ПО ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027

• **Проект „Модернизация на жп линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец, фаза 2“** - обща стойност на проекта – 1 310 099 611 лв.

Във връзка с приключването на ОПТТИ са предприети действия за фазиране на проекта и са одобрени формуляри за кандидатстване, както следва: фаза 1 – 402 304 096 лв. и фаза 2 – 907 795 515 лв.

Планирани дейности през 2025 г.:

Поетапно издаване на оставащите Разрешения за строеж; Продължаване на доставка на материали и строително-ремонтни дейности, в т.ч. демонтаж на железен път и контактна мрежа, земни работи по железния път, работа по съоръженията (водостоци, мостове, виадукти), изграждане на пешеходни съоръжения (пасарелки, подлези) и пътни надлези, прокопаване на тунели и др.

Ще продължи изпълнението на дейности по оценка на съответствието и строителен надзор, оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост и археологическо наблюдение по време на изпълнение на строителството.

• **Проект „Рехабилитация на жп линия Пловдив – Бургас, фаза 2“ етап 2** - обща стойност на проекта - 731 321 717 лв. Във връзка с приключването на ОПТТИ са предприети действия за фазиране на проекта и са одобрени формуляри за кандидатстване, както следва: етап 1 – 346 367 898 лв. и етап 2 – 306 929 554 лв.

Планирани дейности през 2025 г.:

• Компонент 1 – Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив-Бургас.

През 2025 г. ще се изпълняват дейности по: изграждане на сигнализацията в 6 гари; системата за влаков контрол ETCS, ниво 1; системата за следене параметрите на подвижния състав в 4 пункта; системата за влакова комуникация GSM-R с 33 базови станции и антени; полагане на

оптични кабели и инсталиране на съответната преносна апаратура и мрежа за данни, както и телекомуникационната апаратура в участъка Пловдив Бургас; внедряване на диспечерски връзки и гарови концентратори, телефонни централи и абонати, устройства за информация на пътниците.

• Компонент 2 – Изграждане на надлези/подлези за железопътната линия Пловдив–Бургас на мястото на съществуващи прелези.

През 2025 г. ще се изпълняват дейности по изграждане на 6 пътни надлеза на общински пътища и 1 пътен подлез на общински път, 1 пътен надлез на републиканската пътна мрежа, 4 пътни надлеза на селскостопанската пътна мрежа, 1 пешеходен надлез на улична мрежа и по премахване на железопътни прелези, проектиране на 6 бр. пътни надлези.

• Компонент 5 – Модернизация на жп участък Оризово-Михайлово.

През 2025 г. продължава изпълнението на дейности по модернизация на железопътни линии и контактна мрежа, изграждане на нови железопътни линии и контактна мрежа, изграждане на тунел, премахване на жп прелези, изграждане на 4 надлеза от републиканската пътна мрежа, 3 подлеза на пътища от републиканската пътна мрежа и изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гарите Оризово и Чирпан.

• Компонент 6 – Модернизация на жп участък Ямбол-Зимница, при гара Завой.

През 2025 г. се очаква да започнат да се изпълняват дейности по модернизация и изграждане на нов железен път, контактна мрежа и мостове.

• Компонент 7 – Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа.

През 2025 г. се очаква да бъдат приключени дейностите по модернизация на 9 км железопътни линии в гара Зимница, реконструиране на коловозно развитие на гара Зимница, подновяване на 15 км контактна мрежа в гарите Зимница и Стралджа, изграждане на нова МКЦ в гара Зимница.

През 2025 г. ще продължи изпълнението на дейностите по оценка на съответствието и осъществяване на строителен надзор по проекта, дейностите по оценка на съответствието с Техническите спецификации за оперативна съвместимост и дейности по теренни проучвания и археологическо наблюдение по време на строителните работи.

• Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“ - индикативна стойност на проекта по ДБФП – 12 000 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2025 г.:

Одобрение на формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране и подписване на договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ.

През 2025 г. ще продължат да се изпълняват дейностите по сключените договори за техническо проектиране и ПУП, изготвяне на документация за кандидатстване за финансиране на строителството, мерки за визуализация и публичност.

• Проект „Модернизация на жп линията София – Драгоман – сръбска граница: жп участък Волюяк – Драгоман“, фаза 2 - обща стойност на проекта – 488 039 742 лв. без ДДС. Във връзка с приключването на ОПТТИ са предприети действия за фазиране на проекта и са одобрени формуляри за кандидатстване, както следва: фаза 1 – 156 291 801 лв. и фаза 2 – 331 262 606 лв.

Планирани дейности през 2025 г.:

За участъка Волюяк – Петърч: Доставка на основни материали за железния път и Контактна мрежа; Завършване дейностите по монтаж на долно, горно строене на железен път и КМ по коловози с №№ 4,5,6 в гара Костинброд; Стартиране на демонтажа на горното строене на 1,2 и 3-ти коловози в гара Костинброд; Направа на дренажи и тръбна кабелопроводна мрежа в гара Костинброд; Монтиране на нов железен път, КМ и отводнителни канавки и ТКМ в участъка Волюяк – Петърч; Направа на водоотводни съоръжение /водостоци/ под новия път в участъка Волюяк – Петърч; Стартиране на дейностите по изграждане на жп мостове; Стартиране на дейностите по изграждане на ново приемно здания гара Костинброд и пешеходни пасарелки в гара Костинброд и спирка Костинброд; Стартиране на дейностите по

ремонт на съществуващ пешеходен подлез; Стартране на дейностите по изграждане/ преместване на пресичания с техническа инфраструктура /ВиК, ЕСО, ЕРМ и др./.

За участъка Волюяк – Драгоман: Доставка на основни материали за изграждане на нов железен път и КМ и системи за сигнализация и телекомуникации; Изграждане на изкопи и насипи за направа на нов железен път, отводнителни канавки, подпорни стени, ТКМ, КМ и съоръжения в участъка от км 24+500 до км 40+400; Завършване на дейностите по изграждане на нови коловози с №№ 1,2,3 и 4 в гара Драгоман включително дренажи, ТКМ и КМ и пешеходна пасарелка и перони; Завършване на дейностите по изграждане на нови пътни надлези в участъка Петърч-Драгоман; Изграждане/преместване на пресичания с техническа инфраструктура /ВиК, ЕСО, ЕРМ и др./; Стартране на дейностите в участък 1 от км 21+306 до км 24+500 включително гара Петърч; Стартране на дейностите по изграждане на нови ПЗ гара Драгоман, Алдомировци и гара Сливница.

• **Проект „Удвояване и електрификация на железопътен участък Лозарево – Прилеп“** - Индикативна стойност на проекта – 255 000 000 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2025 г.:

Предстои подаване на формуляр за кандидатстване и се подготвят заявителски материали за провеждане на обществени поръчки за избор на изпълнители за оперативна съвместимост, управление на риска, археологически проучвания. По проекта предстои да бъдат одобрени проектните разработки на ЕТС, след което да започне поетапно издаване на Разрешения за строителство.

• **Проект „Възстановяване, ремонт и модернизация на ТПС – Варна и Разград, изграждане на ТПС Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация – SCADA, фаза 2“** - обща стойност на проекта – 36 595 817 лв. без ДДС.

Във връзка с приключването на ОПТТИ са предприети действия за фазиране на проекта и са одобрени формуляри за кандидатстване, както следва: фаза 1 – 18 578 491 лв. и фаза 2 – 16 343 995,80 лв. (ФК за фаза 2 все още е в процес на оценка).

Планирани дейности през 2025 г.:

Завършване на дейностите по модернизация на Тягова подстанция Варна с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA с подмяна на гаровите разединители в участъка Варна-Синдел и въвеждане в експлоатация.

Завършване на дейностите по модернизация на тягова подстанция Разград, прилежащите и секционни постове Кривня и Самуил с изграждането и включването им в системата за телеуправление и телесигнализация SCADA и въвеждане в експлоатация.

Стартране на строително монтажните дейности по изграждане на нова ТПС Русе; Изграждане на ограда; Изграждане на видеонаблюдение; Изкопни работи и доставка на оборудване.

• **Проект „Техническа помощ за развитие на възел Русе, Варна и Горна Оряховица“** - индикативна стойност на проекта – 24 071 507 лв. без ДДС.

Предстои подаване на формуляр за кандидатстване и се подготвя заявителски материал за обществена поръчка за избор на изпълнител, която следва да бъде проведена през 2025 г.

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

Обща стойност на проекта – 21 964 668,24 лв. без ДДС. Средствата за изпълнение на дейности по ОПТТИ съгласно ДБФП са в размер на 12 279 248,85 лв. Във връзка с приключването на ОПТТИ са предприети действия за фазиране на проекта и са одобрени формуляри за кандидатстване, както следва: фаза 1 – 12 202 625 лв. и фаза 2 – 9 685 419,39 лв.

Планирани дейности през 2025 г.:

За гаров комплекс Нова Загора, поради класифицирането на сградата като обект на единична архитектурно-строителна недвижима културна ценност от „Ново време“ с категория „Местно значение“ се наложи промяна на стратегията за изпълнение на проекта. За гара Нова Загора предстои провеждане на обществена поръчка, подписване на договор с избрания изпълнител за реконструкция и стартиране изпълнението му. Предстои провеждане на обществена поръчка за строителен надзор, подписване на договор с избрания изпълнител и стартиране

изпълнението му. Продължава администрирането на останалите сключени договори за управление на проекта.

- Проект „Модернизация на Тягова подстанция Бойчиновци“ – стойност на проекта – 18 322 979,91 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2025 г.:

Предстои получаване на Разрешение за строеж, доставка на съоръжения и продължаване на СМР; Изработване на Комплексен доклад за оценка на съответствието и Окончателен доклад за завършване на проекта; Продължаване администрирането на сключените по проекта договори.

- Проект „Разширяване функционалния обхват на Географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ“ – стойност на проекта – 21 400 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2025 г.:

Провеждане на процедура за обществена поръчка за избор на Изпълнители; Сключване на договори с Изпълнители; Стартиране на Етап 1: Проектиране разширяването на ГИС; Продължаване на дейностите по организация и управление на проекта.

- Проект „Предпроектни проучвания за внедряване на ERTMS“ – стойност на проекта – 6 240 084,51 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2025 г.:

Избор на Изпълнител по договор за „Изготвяне на предпроектни проучвания за внедряване на ERTMS в участъци от железопътната мрежа“ и започване на предпроектните проучвания; Извършване на дейности по изпълнение на мерки за визуализация и публичност.

- Проект „Внедряване на ERTMS ниво 2 железопътен участък Русе–Каспичан“ – индикативна стойност на проекта – 183 602 681,05 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2025 г.:

Одобряване на ФК и подписване на ДБФП.

Подготовка и провеждане на тръжна процедура за избор на строителен надзор.

Сключване на договори с избраните изпълнители.

Управление на проекта.

Изпълнение на мерки за информация и публичност.

- Проект „Модернизация на ключови гари и изграждане на нови по жп линията София – Перник – Радомир“ – индикативна стойност – 36 400 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2025 г.:

През 2025 г. се планира повторно стартирането на обществена поръчка с предмет: Проучване, конструктивна експертиза, изготвяне на технически паспорти, идеен проект, документи за преценка от необходимостта от ОВОС и технически спецификации за възлагане на инженеринг на обекти по проект: „Реконструкция на гарови комплекси по жп линия София – Перник - Радомир“ по ОП“. От изпълнението на дейностите по тези договори (2 бр.) ще се определи конкретна индикативна стойност на проекта, както и ще се уточни точния обхват на проекта.

- Проект „Техническа помощ за изграждането на ИМТ София, Видин и Горна Оряховица“ – проектът е предвиден за финансиране по ПТС. При недостиг на средства по Приоритет 3 на ПТС ще се търсят възможности и механизми за финансиране от други източници. Индикативна стойност за трите обекта – 12 500 000 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2025 г.:

През 2025 г. се планира стартирането на обществена поръчка с предмет: „Изработване на предпроектни проучвания и Идеен проект, подготовка на административно-териториални и екологични процедури и изготвяне на техническа спецификация за техническо проектиране и строителство на ИМТ по 3 ОП“. При осигуряване на финансиране, ще бъдат подписани договори с избраните изпълнители и те ще започнат своята работа по изпълнението на задълженията по договорите.

- Проект „Изграждане на ИМТ в Северен централен район на планиране в България – Русе“ – индикативна стойност на проекта – 85 327 516,87 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2025 г.:

Предстои подаване на Формуляр за кандидатстване по ПТС 2021-2027 г.

През 2025 г. предстои актуализиране на заявителски материал, провеждане на обществена поръчка за избор на изпълнител за изграждане на ИМТ, подписване на договор с избрания изпълнител и стартиране изпълнението му, както и предстои актуализиране на заявителски материал, провеждане на обществена поръчка за избор на консултант, подписване на договор с избрания изпълнител и стартиране изпълнението му.

● **Проект „Техническа помощ за развитие на железопътен възел Пловдив, етап 2“** – стойност на проекта – 5 641 461,91 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2025 г.:

Провеждане на открита процедура за възлагане на дейности за изготвяне на технически проект, технически спецификации за строителство и ПУП, подписване на договор и стартиране на изпълнението. Провеждане на открита процедура за възлагане на дейности за оценка на съответствието съгласно ЗУТ, сключване на договор и стартиране на изпълнението. Изпълнение на дейностите в обхвата на договора за актуализация на идеен проект за надлез в междугарието Филипово-Скуutare.

● **Проект „Изграждане на железопътна връзка с летище Бургас“** – индикативна стойност на проекта 103 199 182 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2025 г.:

Подаване на Формуляр за кандидатстване за финансиране по ПТС. Дейности по подготовка на процедура за изграждане на железопътна връзка с летище Бургас. Дейности по придобиване на земя.

● **Проект „Техническа помощ за изграждане на железопътна връзка с летище Пловдив“** – индикативна стойност 6 206 488 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2025 г.:

Провеждане на открита процедура за възлагане на дейности за изготвяне на технически проект, технически спецификации за строителство и ПУП, подписване на договор и стартиране на изпълнението. Провеждане на открита процедура за възлагане на дейности за оценка на съответствието съгласно ЗУТ, сключване на договор и стартиране на изпълнението.

● **Проект „Модернизация и въвеждане на SCADA в ТПС-та по коридора и основната мрежа Видин – Мездра“** - индикативна стойност на проекта – 30 102 534 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2025 г.:

Предстои изготвяне на формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране и провеждане на тръжни процедури за избор на изпълнители.

● **Проект „Изграждане на жп връзка между България и Северна Македония“** – индикативна стойност на проекта 97 035 207 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2025 г.:

Одобряване на ФК и подписване на ДБФП; Подготовка и провеждане на тръжни процедури за избор на изпълнители; Сключване на договори с избраните изпълнители; Изпълнение на мерки за информация и публичност; Управление на проекта и др.

● **Проект „Предпроектни проучвания за нова жп линия Ямбол-Лесово“** – стойност 525 814,17 лв. без ДДС.

Проведена е обществена поръчка за избор на изпълнител, след което е подписан Договор № 111055/12.09.2023 г. с фирма „ТРАНСГЕО“ ООД. Договорът е стартиран 18 януари 2024 г. и е в процес на изпълнение, като през 2025 г. предстои да се изготвят прединвестиционни проучвания, мултикритериален анализ и АРП.

● **Проект „Доставка на пътнически бус за логистичните нужди на ДП НКЖИ“** – стойност на проекта 148 018 лв. без ДДС

Планирани дейности през 2025 г.:

Подготовка и провеждане на процедура за избор на изпълнител и сключване на договори.

5.3.2 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2014 - 2020

• Проект „Развитие на жп възел София: жп участък София – Волуяк“ – обща стойност на проекта – 286 146 183 лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 203 819 092 лв. без ДДС.

Допълнително финансиране съгласно РМС № 451/03.07.2020 г. – 126 612 169 лв. без ДДС (наддоговаряне по проекта в размер на 82 327 091 лв. и гарантирани средства в размер на 44 285 078 лв.)

Планирани дейности през 2025 г.:

Завършване на доставка на материали; Завършване на работите по изкоп стар баласт и земни маси, работи по изграждане на дренажи, ТКМ, шахти, перони; Завършване СМР на фаза В и предаване на работната зона; Стартиране на дейностите по фаза Г за ЦГ София; Извършване на демонтажни работи по фаза Г; Извършване на изкопни работи на стар баласт и земни маси; Извършване работи по насипи; Отводнителни работи (дренажи/канавки), насипни работи, строителни работи, включително дренажни съоръжения; Извършване на работи по монтаж на тръби, шахти, завършване на шумозаглушителни огради или ограждения и предпазни огради; Завършване на тръбоканална мрежа и шахти; Извършване на дейности по съществуващ пешеходен подлез 0+246; Доставка на основни материали за изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации; Доставка на системата за сигнализация гара София софтуер – окончателен; Монтаж на системата за сигнализация гара София хардуер; Осигуряване на проводимост на Външен етап на ТКМ за фази 1 до фаза Г; Монтаж на външни инсталации за Фази В, Г, Д София; Администриране и контрол на сключените договори по проекта.

• Проект „Модернизация на жп участък София – Елин Пелин“ – обща стойност на проекта 237 127 021 лв. Стойност по Споразумение за БФП – 132 966 320 лв. без ДДС. Предприети са действия за удължаване на срока на споразумението и е сключен Анекс за промяна на срока на допустимост на разходите, който е удължен до 31.12.2024 г.

Планирани дейности през 2025 г.:

За участъка София-Искър: приключване на всички СМР до м. декември 2025 г., като ще останат единствено довършителни дейности по: мост на км 1+056 - връхна конструкция; мост на км 5+526; довършителни работи на подлези (асансьори, осветление и др.); трета нивелация и планиране на баластовата призма на т. п. 1 Подуяне - Искър; финална регула на контактна мрежа и демонтаж на стари стълбове по Подуяне - Искър; почистване на строителна площадка и рекултивация на засегнати терени от строителството; тестове.

За участъка Искър-Елин Пелин: Обявяване на обществени поръчки, сключване на договори и стартиране изпълнението на договора с предмет: „Проектиране и строителство на 2 броя пътни надлези по проект модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин, пътен надлез Казичене и пътен надлез Верила по обособени позиции“, Обособена позиция №1 „Проектиране и строителство на нов пътен надлез Казичене“, Обособена позиция №2 „Проектиране и строителство на нов пътен надлез Верила“ и договор с предмет: „Проектиране и строителство за модернизация на железопътен участък Искър – Елин Пелин от км 7+700 до км 22+846“.

• Проект „Модернизация на жп участък Костенец – Септември“ – обща стойност на проекта – 443 448 445 лв. без ДДС. Стойност по Споразумение за БФП – 255 213 519 лв. без ДДС. Допълнително финансиране съгласно РМС № 492/09.08.2019 г. – 168 727 408 лв. без ДДС. Допълнително финансиране от НК ЖИ – 19 507 519 лв. без ДДС.

Подписано е Споразумение № INEA/CEF/TRAN/M2015/1127671 за предоставяне на БФП по проект с № 2015-BG-TM-0045-W за модернизация на железопътен участък Костенец-Септември. Предвид натрупаното закъснение по изпълнението на проекта, през м. септември 2022 г. Бенефициентът изпрати официално искане по изменение на горесцитираното споразумение с цел удължаване крайната дата за завършване на проекта до максимално допустимия срок (31.12.2024 г.), както и изменение в обхвата на проекта, но срока на Споразумението не беше удължен.

Планирани дейности през 2025 г.:

Продължаване на строително-монтажните дейности по проекта; Завършване на приемните здания на гара Белово и нова гара Костенец и издаване на Акт 15; Завършване прокопаването на тунели 11, 12 и 13; Полагане на железен път в жп участъка Костенец – Септември – до 40%; завършване на съоръжения – до 70% и извършване на изкопни и насипни работи – до 90%; Авторски надзор по проекта; ТСОС надзор по проекта и извършване на археологически наблюдения по време на строителните дейности; Дейности по управление на проекта; Изпълнение на дейности по визуализация и публичност.

• **Проект „Развитие на жп възел Пловдив“** – обща стойност на проекта – 243 881 879 лв. без ДДС.

Стойност по Споразумение за БФП – 202 383 879 лв. без ДДС. Допълнително финансиране съгласно РМС № 452/03.07.2020 г. – 41 498 000 лв. без ДДС.

На 19.01.2021 г. е подписано Допълнително споразумение №3 към Споразумението за БФП, с което срокът за изпълнение на проекта е удължен до 31.12.2023 г. Предприети са действия за удължаване на срока с цел приключване на дейностите и усвояване на отпуснатия финансов ресурс и през м. декември 2023 г. е сключен Анекс за промяна на срока на допустимост на разходите, който е удължен до 31.12.2024 г.

Планирани дейности през 2025 г.:

Продължава изпълнението на строително-монтажните работи в обхвата на издадените разрешения за строеж за модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и телекомуникации в гара Пловдив. Продължава изграждането на комуникационно-транспортния пробив под жп ареала на гара Пловдив, както и изграждане на два пешеходни надлеза (пасарели).

Продължава изпълнението на строително-монтажните работи в обхвата на издадените разрешения за строеж за модернизация на железен път, контактна мрежа и системи за сигнализация и телекомуникации в железопътните участъци Пловдив разпределителна-Тракия-Скуtare, гара Скуtare, пешеходни надлези (пасарели) и пътен надлез.

Продължава извършването на археологическо наблюдение.

Продължават дейностите по извършване на строителен надзор, оценка на съответствието с изискванията за оперативна съвместимост и оценка на пригодността на прилагането на процедурата за управление на риска.

• **Проект „Техническа помощ за проект „Удвояване на участъци от жп линията Пловдив – Свиленград – граница с Република Турция“** - стойност на проекта – 20 529 688 лв. без ДДС.

Срок за изпълнение на проекта - предвид натрупаното значително забавяне в изпълнението спрямо първоначалната крайна дата за приключване на дейностите по проекта, е подписано допълнително споразумение за удължаване на срока на Споразумението до 31.12.2024 г.

Планирани дейности през 2025 г.:

Предстои изготвяне на доклади по оценка на съответствието съгласно ЗУТ и оперативна съвместимост на техническия проект, изготвяне и одобрение на ПУП и изготвяне на АРП и Формуляр за кандидатстване.

• **Проект „Техническа помощ за подготовка на Модернизация на жп линията Видин – София железопътен участък Мездра – Медковец“** – стойност на проекта – 11 291 222 лв. без ДДС. Срок за изпълнение на проекта – Подписано е допълнително споразумение за удължаване на срока на Споразумението до 31.12.2024 г.

За жп участъка Видин – София е получено финансиране по ОПТ 2007-2013, приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ за проект „Проектиране на строителството на жп линията Видин – София: актуализация на проекта и подготовка на жп участък Видин – Медковец“, който включва актуализация на идеен проект, трафик прогнози и Анализ „Разходи-Ползи“ за участъка Видин – София (Столник), както и изготвяне на ПУП и технически проект за участъка Видин – Медковец.

Като продължение на техническата помощ от програмен период 2007–2013 г. и с оглед гарантиране на устойчив подход при реализиране на подпомаганите посредством европейски средства инвестиционни проекти, към настоящия момент се изпълнява проект с финансиране от МСЕ за изготвяне на технически проект за Мездра – Медковец.

Планирани дейности през 2025 г.:

Получаване на междинен ЕО сертификат за Оперативна съвместимост и изготвяне на Окончателен Доклад; Предаване на сертификати за проверка на етапа на проектирането и Технически досиета за съответните подсистеми.

- **Проект „Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между ЖИ и летище Бургас“** - стойност на проекта – 4 009 451 лв. без ДДС.

Срок за изпълнение на проекта – Предприети са действия за удължаване на срока на допустимост на разходите по проекта и през м. октомври 2023 г. е сключен Анекс за промяна на срока на допустимост на разходите, който е удължен до 31.12.2024 г.

Планирани дейности през 2025 г.:

Дейности по съгласуване на технически проект и ПУП; Изготвяне и предаване на специализирана информация за ГИС на НКЖИ и технически спецификации за строителство; Изготвяне и предаване на документи за отчуждителни процедури, приложени към Доклад за оценка на имотите; Издаване на решение за ОВОС; Одобрение от компетентни органи на АРП и ФК за проекта за изграждане на железопътна връзка с летище Бургас.

- **Проект „Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на жп участък Драгоман – граница с Република Сърбия“** – стойност на проекта – 5 542 380 лв. без ДДС.

Срок за изпълнение на проекта – предвид натрупаното значително забавяне в изпълнението на дейностите по проекта е подписано допълнително споразумение за удължаване на срока на Споразумението до 31.12.2024 г.

Планирани дейности през 2025 г.:

Предстои провеждането на обществени обсъждания и издаване на решение по ОВОС; Предаване на технически и идеен проект, одобрение от ЕТС и изготвяне на доклади по оценка на съответствието съгласно ЗУТ и оперативна съвместимост на техническия проект, изготвяне и одобрение на ПУП и изготвяне на АРП и ФК.

- **Проект „Модернизация на ТПС Враца и Перник, част от основния мрежов коридор ОИС“** - стойност на проекта – 28 048 830 лв. без ДДС.

Срокът за изпълнение на проекта, съгласно подписан анекс към споразумението е 31.12.2024 г.

Планирани дейности през 2025 г.:

Доставка на съоръжения и продължаване на СМР за ТПС Враца; Дейности по надзор при извършване на СМР; Одобрение на ПУП-ПЗ от МРРБ и РС; Извършване на демонтаж на енергийни съоръжения и сграда; Доставка на съоръжения и СМР за ТПС Перник; Внасяне в МРРБ на комплексен доклад за РС; Дейности по информация и публичност.

5.3.3 ПРОЕКТИ ПО МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА 2021 - 2027

- **Проект „Модернизация на жп линия Видин – София: жп участък Медковец – Срацимир“** - стойност на проекта съгласно подписано Споразумение – 516 740 445 лв. без ДДС.

Като продължение на завършената техническа помощ от програмен период 2007-2013 г., по която бяха изготвени ПУП и Технически проект за участъка от Видин до Медковец, и с оглед гарантиране на устойчив подход при реализиране на подпомаганите посредством европейски средства инвестиционни проекти, към настоящия момент се подготвя строителство в участъка Медковец – Срацимир.

През 2021 г. от експерти в НКЖИ беше изготвен Формуляр за кандидатстване по проекта. В средата на м. януари 2022 г. във връзка с отворена покана за финансиране по МСЕ, сектор „Транспорт“ 2021-2027 г. формулярът за кандидатстване по проекта беше подаден към CINEA. През м. октомври 2022 г. има сключено споразумение за финансиране на проекта.

Планирани дейности през 2025 г.:

С цел своевременно изпълнение на дейностите и стартиране на строителството, след подаването на проекта от страна на НКЖИ са предприети действия за провеждане на тръжни процедури, избор на изпълнители и предстои сключване на договори по проекта.

Предстои избор на изпълнител по Договор за СМР, провеждане на процедура за избор на Консултант; Извършване на теренни археологически проучвания на установени обекти в обхвата на проекта; Отразяване на имотите в съответствие с границите им по одобрени и влезли в сила подробни устройствени планове.

- **Проект „Техническа помощ за подготовка на проект: Модернизация на железопътния участък Михайлово – Димитровград“** - индикативната стойност на проекта – 9 199 720 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2025 г.:

Подаден е Формуляр за кандидатстване за отпускане на безвъзмездни средства, като се очаква да бъдат обявени резултатите от оценяването на проектното предложение. При одобрение за финансиране на проекта, се очаква през месец октомври 2025 г. да се сключи Споразумение за отпускане на безвъзмездна финансова помощ. Обявяване на обществена поръчка, сключване на договор и стартиране изпълнението на договора с предмет: „Извършване на пред инвестиционни проучвания и изготвяне на идеен проект и ПУП за проект „Модернизация на железопътния участък Михайлово – Димитровград“.

- **Проект „Модернизация на жп линия Видин – София: жп участък Видин – Срацимир“** - индикативна стойност – 631 742 601 лв. без ДДС.

Проект „Модернизация на жп линията Видин - София: жп участък Видин - Срацимир“ е част от развитието на Глобален проект „Модернизация на железопътната линия Видин - София“, разположен на коридор ОИС и основната TEN-T мрежа, минаваща през България. Основните цели, които трябва да бъдат постигнати, са: повишаване на експлоатационната скорост до 160 км/ч за пътническият железопътен транспорт и до 120 км/ч за товарния железопътен транспорт; повишаване на оперативната съвместимост на съответната линия и по коридор ОИС; намаляване на парниковите газове; пренасочване на товарния и автомобилния трафик към по-екологичния железопътен транспорт.

Планирани дейности през 2025 г.:

Повторно е подаден Формуляр за кандидатстване за отпускане на безвъзмездни средства, като се очаква да бъдат обявени резултатите от оценяването на проектното предложение. При одобрение за финансиране на проекта, се очаква през месец октомври 2025 г. да се сключи Споразумение за отпускане на безвъзмездна финансова помощ. Предстои да се извърши отразяване на имотите в съответствие с границите им по одобрени и влезли в сила подробни устройствени планове.

- **Проект „Модернизация на тягови подстанции Червена вода и Хитрино“** - стойност на проекта – 28 732 991,92 лв. без ДДС.

Планирани дейности през 2025 г.:

Стартиране на дейностите по СМР и за двете ТПС-та.

Изпълнение на дейности по доставки.

Изпълнение на дейности по надзор.

Дейности по администриране и управление на сключените договори.

5.3.4 ПРОЕКТИ С НЕОСИГУРЕНО ФИНАНСИРАНЕ

- **Проект „Консултантска дейност и извършване на оценка на съответствието с основните изисквания към строежите на техническите проекти в участък от жп линията София – Перник – Радомир и жп 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“** – стойност на проекта – 66 600 лв. без ДДС.

Сключен е договор № 11739/13.10.2022 г., който е за срок от 18 календарни месеца и към настоящия момент срокът за изпълнение на договора е спрян. Към момента са изпълнени

всички подзадачи, с изключение на една - Изготвяне на Комплексен доклад за оценка на съответствието с изискванията от ЗУТ за ПЗ на нова жп гара Обеля, която предстои да се извърши през 2025 г.

- **Проект „Предпроектни проучвания за изграждане на жп линия в участъка София – Волюяк – Храбърско – Батановци“** – индикативна стойност – 561 543 лв. без ДДС. Подготвя се заявителски материал за обществена поръчка за избор на изпълнител, която следва да бъде проведена през 2025 г.

- **Проект „Техническа помощ за модернизация на железопътния участък Радомир – Кулата“** - индикативна стойност – 18 489 780 лв. без ДДС.

Предстои подготовка на заявителски материали за провеждане на обществени поръчки за техническо проектиране и оценка на въздействие върху околната среда.

- **Проект „Проектиране и внедряване на платформа за централизирано синхронизиране, интегриране и анализ на данни на внедрените системи в НКЖИ“** – индикативна стойност – 5 607 600 лв. без ДДС.

Предстои провеждане на процедура за избор на изпълнители, сключване на договори с избраните изпълнители, изготвяне на АЕР за проекта, стартиране на Етап 1: Анализ на бизнес процесите и данните, продължаване на дейностите по организация и управление на проекта.

- **Проект „Изготвяне на идеен проект за изграждане на довеждаща железопътна свързаност на Икономическа зона „Доброславци“.**

Съгласно Решение на Министерски съвет, в НКЖИ е проведена обществена поръчка за избор на изпълнител във фаза идейно проектиране за изграждане на довеждаща железопътна инфраструктура до Икономическа зона „Доброславци“. Избран е изпълнител и през 2025 г. предстои сключване на договор. След това предстоят: изготвяне на идейни варианти, изготвяне на уведомление за преценяване на необходимостта от ОВОС, изготвяне на идеен проект на избрания вариант, изготвяне на ПУП и ККРР.

5.4 ПОДДРЪЖКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА, ИЗГРАДЕНА С ФИНАНСИРАНЕ ОТ ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ

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

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

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

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

Проверки и измервания на железния път и съоръжения се извършват съгласно приетите Правила за текущо поддържане на железния път, издадени на основание чл. 8 от Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализация в ЖТ и чл. 159 и чл. 367, ал. 1 от „Правила за техническа експлоатация на ЖИ на НКЖИ“. В тази връзка

се извършват всички необходими дейности по текущо поддържане на железния път с оглед спазването на техническите изисквания и нормите за безопасно движение на влаковете по цялата жп мрежа, включително периодичното механизирано поддържане на железния път и стрелките, изсичане на храсти за осигуряване на габарит и видимост, окосяване на високи треви, обезтревяване чрез пръскане на баластовата призма с хербициди, почистване на водоотводнителни съоръжения и канавки. За текущото поддържане на железния път, съобразно изброените правила и наредби се използват изцяло средства от събираните от УЖИ такси за достъп и използване.

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

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

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

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение № 1: Очаквана влакова работа и приходи от такса преминаване на НКЖИ за 2025 г.

Приложение № 2: Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости, финансирани със средства от Капиталов трансфер и Инфраструктурни такси, завишаване на скоростите на движение на влаковете в ремонтираните участъци през 2025 г.

Приложение № 3: Финансов разчет на средствата от Инфраструктурни такси за 2025 г. на поделение „Железен път и съоръжения“

Приложение № 4: Обекти за 2025 г. на поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за „Ремонт на железопътната инфраструктура, които подобряват цялостните ѝ експлоатационни възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт“, финансирани със средства от такса за преминаване по железен път и собствени средства на НКЖИ

Приложение № 5: Очаквана влакова работа и приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия и от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт за 2025 г.

Приложение № 6: Обекти за 2025 г. на поделение „Електроразпределение“ за „Ремонт на железопътната инфраструктура“, финансирани със средства от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия и от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, собствени средства и средства от Европейски съюз.

Приложение № 7: Програма за средствата за отбранително-мобилизационни мероприятия и кризисни ситуации на НКЖИ за 2025 г.

Приложение № 8: Финансов разчет на средствата от Държавен бюджет по проекти за 2025 г.

Приложение № 9: Прогноза за необходимите средства за проектите, финансирани по програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 и Механизъм за свързване на Европа за 2025 г.

Приложение № 10: Прогноза за необходимите средства за проектите с неосигурен финансов ресурс за 2025 г.

Приложение № 11: Отчет за приходите и разходите на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ – отчет за 2024 г. и прогнозен отчет за 2025 г.

Приложение № 12: Баланс на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ към 31.12.2024 г. и прогнозен баланс към 31.12.2025 г.



God_Programa_202
5-NRIC_25072025.XL

Очаквана влакова работа и приходи от такса преминаване на НК „Железопътна инфраструктура“ за 2025 г.

ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗВАЧИ	ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ			ИЗОЛИРАНИ ЛОКОМОТИВИ			ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ			ОБЩО ПРЕВОЗИ		
	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева	влаккм.	брутотонкм.	приходи-лева
"БЖК" АД				108 295	14 367 443	93 352	453 989	512 554 055	1 294 855	562 284	526 921 498	1 388 207
"Булмаркет Рейл Карго" ЕООД				112 534	11 395 181	89 946	1 236 717	1 553 248 493	3 839 170	1 349 250	1 564 643 674	3 929 116
"БДЖ - ТП" ЕООД				268 231	28 035 550	216 138	3 960 653	4 250 525 275	10 843 305	4 228 884	4 278 560 825	11 059 443
"БДЖ - ПП" ЕООД	21 095 348	4 430 023 169	21 448 383	85 304	9 223 056	69 375				21 180 652	4 439 246 225	21 517 757
ДП "ТСВ"				10 796	792 221	8 030	14 381	4 300 063	17 178	25 178	5 092 284	25 208
"Рейл Карго Кериър - България" ЕООД				74 380	8 737 450	61 859	719 909	884 390 660	2 107 615	794 289	893 128 110	2 169 474
"Газтрейд" АД							1 514	687 283	2 277	1 514	687 283	2 277
"Мини Марица изток" ЕАД				372	44 249	311	5 781	5 549 616	14 536	6 153	5 593 865	14 847
"Ди Би Карго България" ЕООД				72 839	7 692 496	58 851	569 992	704 174 588	1 726 400	642 831	711 867 084	1 785 251
"Експрес-сервиз" ООД				4 015	401 058	3 198	64 605	48 324 540	135 085	68 620	48 725 598	138 283
"Карго Транс Вагон" АД				438	26 727	315	730	356 970	1 149	1 168	383 697	1 464
"Порт Рейл" ООД				5 956	481 940	4 520	5 677	4 183 875	11 748	11 633	4 665 815	16 268
"ТБД - ТП" ЕАД				102 128	10 797 009	82 539	778 488	703 752 971	1 870 501	880 616	714 549 980	1 953 040
"Пимк Рейл" ЕАД				49 330	5 824 384	41 085	810 861	911 204 554	2 176 812	860 190	917 028 938	2 217 897
"ЛТЕ България" ЕООД				44 705	4 704 332	36 086	92 879	96 687 029	248 581	137 584	101 391 361	284 667
"Евроинженеринг" ЕООД				49 141	6 875 330	43 081	152 141	125 668 400	341 909	201 282	132 543 730	384 990
"СКМ Рейл" ЕООД				40	2 720	30				40	2 720	30
"Рейл Нет Карго" ЕООД				3 489	301 767	2 714	12 868	9 853 206	27 095	16 357	10 154 973	29 809
"ПИМК Рейл Експрес" ЕООД	110	20 460	108							110	20 460	108
ОБЩО ЗА ГОДИНАТА	21 095 458	4 430 043 629	21 448 491	991 995	109 702 914	811 427	8 881 183	9 815 461 578	24 658 218	30 968 636	14 355 208 121	46 918 136

**Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости, финансирани със средства от Капиталов трансфер и
Инфраструктурни такси, завишаване на скоростите на движение на влаковете в ремонтираните участъци през 2025 г.**

№	Вид ремонт	Жп линия	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТ/ОБЕКТ	Дължина на ремонт (км)	Дължина на завишаване на скорост (км)	Проектна скорост (км/ч)	Скорост на движение (км/ч)	
							Стара	Нова
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ПРОЕКТ 3 „Ремонт на железен път и съоръжения за поддържане на достигнатите скорости“								
1	МП	3	Подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Дъбово – Гурково с обща дължина 15 810 м по 3-та жп линия	15,810	15,810	100	100	100
2	МП	3	Подновяване на железния път и контактна мрежа в междугарието Гурково – Твърдица с обща дължина 7 845 м по 3-та жп линия	7,845		100	100	100
3	МП	2	Бов - Лакатник път № 2 (Преходен)	6,450		70	70	70
4	МП	2	спирка Невша - Провадия път № 2 (Преходен)	14,782		130	80	120
5	МП	6	Възстановяване на проектните параметри на железния път, контактна мрежа и системите за сигнализация и телекомуникация в междугарието Разменна – Батановци (Преходен)	8,070		70	60	70
ОБЩО ПРОЕКТ № 3				52,957	15,810			
ПРОЕКТ 11.1 „Възстановяване на проектните параметри по железопътна линия Русе-Варна в междугария“								
1	МП	9	Подновяване на железният път от км 34+882 до км 38+203 и от км 41+585 до км 46+897 с обща дължина 8 633 метра в междугарието Ветово – Сеново по 9-та жп линия	8,633	8,633	95	80	95
2	МП	9	Възстановяване на проектните параметри на железния път, контактната мрежа и системите за сигнализация и телекомуникации в междугарието Разград – Самуил (Преходен)	21,132		80	75/80	80
3	МП	9	Възстановяване на проектните параметри на железния път, контактната мрежа и системите за сигнализация и телекомуникации в участъка Ястребово – Ветово (Преходен)	11,324		95	80	95
ОБЩО ПРОЕКТ № 11.1				41,089	8,633			
ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ								
1	МП	Сф	Аварийно възстановяване на железния път в участъка от РП4 до гара Волюяк	5,699	5,699	110	40	80
2	МП	3	Подновяване на железния път по стопански начин на 1-ви коловоз в гара Златица	0,706		40	40	40
3	МП	7	Подновяване на железния път по стопански начин на 2-ри и 4-ти коловози в гара Бойчиновци	1,445		40	40	40
4	МП	7	Подновяване на железния път по стопански начин на 2-ри, 3-ти и 4-ти коловози в гара Брусарци	1,592		40	40	40
5	МП	7	Подновяване на железния път по стопански начин в междугарието Бели Извор - Криводол	0,826		80	80	80

№	Вид ремонт	Жп линия	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТ/ОБЕКТ	Дължина на ремонт (км)	Дължина на завишаване на скорост (км)	Проектна скорост (км/ч)	Скорост на движение (км/ч)	
							Стара	Нова
1	2	3	4	5	6	7	8	9
6	МП	2	Подновяване на железния път по стопански начин в междугарието Курило - Реброво път №1	5,150		70	70	70
7	МП	2	Подновяване на железния път по стопански начин в междугарието Лакатник - Елисейна път №1	1,660		70	70	70
8	МП	3	Подновяване на железния път по стопански начин на 4-ти и 8-ми коловози в гара Карлово	1,553		40	40	40
9	МСП	5	Механизиран среден ремонт в гара Симитли 3-ти коловоз	0,547		40	40	40
10	МСП	5	Механизиран среден ремонт в гара Черниче 2-ри коловоз	0,500		40	40	40
11	МСП	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Телиш - Горни Дъбник път 2	10,797		130	110	110
12	МСП	7	Механизиран среден ремонт в междугарието Медковец-Брусарци	1,830		80	80	80
13	МСП	3	Механизиран среден ремонт в междугарието Тулово - Дъбово път 1	6,670		120	100	100
14	МСП	обходна	Механизиран среден ремонт в междугарието Поликрайще - РП Акация	1,790		60	40	40
15	МСП	обходна	Механизиран среден ремонт в междугарието Ресен - Горна Оряховица разпределителна път 1	3,550		80	60	60
16	МСП	4	Механизиран среден ремонт в гара Горна Оряховица 4-ти коловоз обход	0,639		90	40	40
17	МСП	4	Механизиран среден ремонт в гари Иваново 2-ри коловоз и Борово 2-ри коловоз	1,790		65/60	65/60	65/60
18	МСП	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Търговище - Хан Крум път 2	12,100		130	100	100
19	МСП	2	Механизиран среден ремонт в междугарието Мътница - Каспичан път 1 и 2	7,000		130	100	100
ОБЩО ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ				65,844	5,699			
ОБЩО ПРОЕКТ № 3, ПРОЕКТ № 11.1 И ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ				159,890	30,142			

ФИНАНСОВ РАЗЧЕТ
на средствата от Инфраструктурни такси за 2025 година на поделение "Железен път и съоръжения"

№	Наименование	Годишна задача (в лева)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
I	ЧАСТ "ЖЕЛЕЗЕН ПЪТ, СТРЕЛКИ И ДР."	13 112 069
1	Подновяване на железен път	100 000
2	Среден ремонт на железен път	6 790 640
3	Безнаставов релсов път	130 000
4	Смяна и ремонт на железопътни стрелки	591 429
5	Други	5 500 000
II	ЧАСТ "ИНЖЕНЕРНИ СЪОРЪЖЕНИЯ"	5 281 197
1	Ремонт на стоманобетонени мостове	573 650
2	Ремонт на стоманени мостове	786 014
3	Ремонт на съоръжения от долното строене	163 625
4	Ремонт на железопътни прелези	2 092 717
5	Ремонт на слаби места и съоръжения	1 030 270
6	Мост над река Дунав при град Русе	454 922
7	Мост над река Дунав при град Видин	60 000
8	Ремонт на съоръжения подновени по ОП "Транспорт"	60 000
9	План за управление на риска от наводнения	60 000
III	ЧАСТ "МЕХАНИЗАЦИЯ"	18 590 020
1	Тежка пътна механизация	6 633 664
2	Подвижен железопътен състав	2 988 191
3	Други в част "Механизация"	2 268 165
4	Доставка на гориво-смазочни материали	6 700 000
IV	ЧАСТ "ЖП КАРИЕРА И ЦЕХ ЗА ЕЛЕКТРОКОНТАКТНИ ЗАВАРКИ"	384 496
V	ЧАСТ "ЖЕЛЕЗОПЪТНИ МАТЕРИАЛИ"	19 602 415
ОБЩО ЗА РЕМОТ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА ЗА ПОДДЪРЖАНЕ НА ДОСТИГНАТИТЕ СКОРОСТИ		56 970 198

**Обекти за 2025 г. на поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за
"Ремонт на железопътната инфраструктура, които подобряват цялостните ѝ експлоатационни
възможности за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт" финансирани със средства от
такса за преминаване по железен път и собствени средства на НКЖИ**

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТ/ОБЕКТ	Натурален измерител	Стойност (в лева с ДДС)
1	2	3	4
I. Обекти финансирани с Инфраструктурни средства			
1	Ремонт и доставка на части за електрически стрелкови обръщателни апарати	неприложимо	251 964
2	Ремонт на елементи за броячи на оси	неприложимо	59 988
3	Ремонт на редуктори за стрелкови обръщателни апарати	44 бр.	59 880
4	Доставка на апаратура за броячи на оси по обособени позиции: <i>Обособена позиция I. „Доставка на броячи на оси на фирма Талес“;</i> <i>Обособена позиция II. „Доставка на броячи на оси на фирма Сименс“;</i> <i>Обособена позиция III. „Доставка на броячи на оси на фирма Фраушер“;</i> <i>Обособена позиция IV. „Доставка на броячи на оси ЕССО-М на фирма Промелектроника“.</i>	ОП-1 - 20 бр. ОП-2 - 8 бр. ОП-3 - 12 бр. ОП-4 - 10 бр.	240 000
ОБЩО ОБЕКТИ С ИНФРАСТРУКТУРНИ СРЕДСТВА			611 832
II. Обекти финансирани със собствени средства на НКЖИ			
1	Ремонт на апаратура за автоматични прелезни устройства	неприложимо	59 988
2	Ремонт на токозахранващи устройства, захранващи съоръжения на ОТ и ТК	неприложимо	59 988
3	Техническо обслужване, ремонтни дейности и монтаж на резервни части за устройствата за контрол на подвижния състав в участъка Септември - Пловдив - Свиленград	неприложимо	59 988
4	Ремонт на LED светофорни модули и модули за МКЦ	неприложимо	59 988
5	Ремонт на апаратура за осигуряване нормалната работа на междугаровите системи за сигнализация	неприложимо	83 880
6	Услуга за оказване на техническа помощ при програмиране и ъбгрейд на ETCS	неприложимо	83 880
7	Споразумение за ниво на обслужване (SLA – Service Level Agreement) – предоставяне на техническа помощ, консултации, сервизни услуги и доставки при осъществяване на техническото обслужване на Диспечерска система ЕЦУДВ – гара София	неприложимо	408 528
8	Осигуряване на работоспособност и администриране на изградена система за видеонаблюдение на железопътни гранични гари и гари с голям пътничопоток	неприложимо	30 504
9	Предоставяне на сервизни услуги за периодична профилактика, диагностика, настройка и ремонт на повредени устройства от изградена система за видеонаблюдение на железопътни гранични гари и гари с голям пътничопоток	неприложимо	29 700
10	Осъществяване на абонатна номерационна свързаност на обособена GSM-R мрежа към обществена електронна съобщителна мрежа	неприложимо	46 800
11	Предоставяне на услуги за извънгаранционен ремонт на модули, платки и електронни блокове на аналогова и цифрова гарова съобщителна апаратура	неприложимо	58 800
12	Предоставяне на услуги при необходимост за: отстраняване на аварии и повреди, ремонт на повредени модули и блокове, софтуерни ъпдейти, оказване на техническа помощ, доставка на резервни модули и блокове при осъществяване ползването и експлоатационната поддръжка на цифрова мобилна радио комуникационна мрежа за железопътни комуникации GSM-R	неприложимо	1 440 000
13	Услуги за извънгаранционен ремонт на модули, платки и електронни блокове на токозахранващи системи за телекомуникационни съоръжения в участъци от жп мрежата	неприложимо	90 000
14	Услуги за извънгаранционен ремонт на модули, платки и електронни блокове на диспечерска система за оперативни връзки RADIS-CDS, гарови концентратори RADIS-SCC	неприложимо	90 000
15	Услуги за извънгаранционен ремонт на модули, платки и електронни блокове на системи за цифров пренос и мултиплексиране, производство на ALCATEL LUCENT, KEYMILE GERMANY, БАЛКАНТЕЛ ООД, МУЛТИПЛЕКС ЕООД	неприложимо	351 000
16	Услуги за извънгаранционен ремонт на модули, платки и електронни блокове на IP базирани системи за пренос на данни, на пътнически електронни информационни табла и на пътнически високоговорещи оповестителни информационни системи	неприложимо	225 000
17	Ремонт на трансформатори СрН	неприложимо	109 303
18	Почистване на просеки, кастрене на клоно, отсичане на дървета под съществуващи въздушни електропроводни линии СрН и изнасяне на отрязаната маса	неприложимо	60 000
19	Застраховки на автомобили - "Каско на МПС" и "Злополука на лицата в МПС"	неприложимо	18 000

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТ/ОБЕКТ	Натурален измерител	Стойност (в лева с ДДС)
1	2	3	4
20	Застраховка "Гражданска отговорност на автомобилистите"	неприложимо	16 800
21	Хигиенизиране, поддържане и почистване на открити и закрити площи стопанисвани от поделенията на ДП НКЖИ	неприложимо	152 520
22	Техническо обслужване, ремонтни дейности и монтаж на резервни части за устройствата за контрол на подвижния състав в участъка Септември - Пловдив – Свиленград	неприложимо	17 327
23	Организиране и осъществяване на денонощна физическа невъоръжена охрана и охрана с технически средства на обекти, собственост на ДП НКЖИ	неприложимо	562 620
24	Плащане на ГТП за леки и тежкотоварни автомобили и ремаркета	неприложимо	34 800
25	Доставка на резервни части и апаратура за поддържане в изправност системите гарантиращи безопасно преминаване на железопътни возила и МПС през автоматизирани прелези	неприложимо	83 988
26	Доставка на резервни части и апаратура за АПУ (АПС)	неприложимо	59 984
27	Доставка на резервни части и апаратура за гарова централизация тип "S3e"	неприложимо	59 988
28	Доставка на резервни части и апаратура за поддръжка на системата ETCS	неприложимо	59 676
29	Доставка на резервни части и апаратура за гарови централизации МКЦ тип „Електра“	неприложимо	59 768
30	Доставка на светофорни лампи	неприложимо	83 988
31	Доставка на LED светофорни модули и модули за МКЦ	60 бр.	83 988
32	Доставка на DC/ DC конвертори и апаратура за рехабилитация и подновяване на токозахранващи системи и устройства	неприложимо	59 988
33	Доставка на пломби и материали за пломбиране	неприложимо	24 000
34	Доставка на бариерни механизми и бариерни греди	неприложимо	83 988
35	Доставка на резервни части и апаратура за осигуряване нормалната работа на междугаровите системи за сигнализация	неприложимо	59 988
36	Доставка и инсталиране на апаратура за подмяна на токозахранвания на МРЦ	1 бр.	300 000
37	Доставка на елементи за релсови токови вериги и релсови съединители за поддържане параметрите на релсови-токови вериги и осигуряване гарантирано отвеждане на тяговия ток в тяговата мрежа	неприложимо	59 988
38	Доставка на муфи, кабелна арматура за възстановяване параметрите на кабели	неприложимо	72 000
39	Доставка на проводници, шнурове и конектори за монтаж и включване на съобщителни съоръжения и апаратури, инсталирани в гари по различни участъци в жп мрежата	неприложимо	48 000
40	Доставка на кабелни съединители, изолационни материали и аксесоари за експлоатационна поддръжка на медни и оптични телекомуникационни кабели	неприложимо	36 000
41	Доставка на материали за експлоатационна поддръжка на телекомуникационни оптични линии, системи и апаратури	неприложимо	59 400
42	Доставка на резервни части и апаратура за изградени системи за видеонаблюдение	неприложимо	180 000
43	Доставка на резервни части за токозахранващи системи осигуряващи работата на телекомуникационните съоръжения в участъци от жп мрежата	неприложимо	60 000
44	Доставка на резервни части за диспечерска система за оперативни връзки RADIS-CDS, гарови концентратори RADIS-SCC	неприложимо	45 000
45	Доставка на резервни части за системи за цифров пренос и мултиплексиране, производство на ALCATEL LUCENT, KEYMILE GERMANY, БАЛКАНТЕЛ ООД и МУЛТИПЛЕКС ЕООД	неприложимо	210 000
46	Доставка на резервни части за IP базирани системи за пренос на данни	неприложимо	135 000
47	Доставка на резервни части за пътнически електронни информационни табла	неприложимо	30 000
48	Доставка на резервни части за пътнически високоговорящи оповестителни информационни системи	неприложимо	30 000
49	Доставка на резервни части за високоефективни системи за осигуряване на работен експлоатационен микроклимат в технически помещения с цифрови апаратури за осигурителна техника и телекомуникации на Поделение СТ	неприложимо	60 000
50	Избор на доставчик на електрическа енергия и координатор на балансираща група за обектите на ДП НКЖИ	неприложимо	21 343 470
51	Доставка на оборудване и резервни части за електрозахранване	неприложимо	334 550
52	Доставка на електромери	неприложимо	72 000
53	Доставка на електрически табла	неприложимо	78 000
54	Доставка на енергоспестяващи LED осветителни тела	750 бр.	120 000
55	Доставка на елементи за заземяване на съоръжения ЕС и ЕК, ОТ и ТК	неприложимо	83 988
56	Доставка на течни горива за период	неприложимо	47 660
57	Доставка на горива чрез карти за безналично плащане за автомобилите и лека механизация	неприложимо	617 608

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТ/ОБЕКТ	Натурален измерител	Стойност (в лева с ДДС)
1	2	3	4
58	Доставка на технически течности – антифриз, зимна и лятна течност за чистачки, технически спирт, дестилирана вода, течност против замръзване на дизелово гориво, добавки за дизелово гориво, металообработваща охлаждащо-смазочна течност и специализирани спрейове за механизацията на поделенията на ДП НКЖИ	неприложимо	18 000
59	Доставка на хербициди	неприложимо	45 135
60	Ресурсно осигуряване на експлоатационните екипи по поддръжка на съоръженията на електроснабдяване и енергиен контрол	неприложимо	59 640
61	Ресурсно осигуряване на експлоатационните екипи по поддръжка на телекомуникационни апаратури и системи	неприложимо	59 760
62	Ресурсно осигуряване на дейността на техническо и административно обслужване, счетоводство, лаборатории, материално техническо снабдяване, складово стопанство	неприложимо	59 640
63	Ресурсно осигуряване на експлоатационните екипи по поддръжка на съоръжения на осигурителната техника в гари и междугария	неприложимо	59 760
	ОБЩО ОБЕКТИ СЪС СОБСТВЕНИ СРЕДСТВА НА НКЖИ		29 193 357
III	ОБЩО ОБЕКТИ С ИНФРАСТРУКТУРНИ И СОБСТВЕНИ СРЕДСТВА (I + II)		29 805 189

Очаквана влакова работа и приходи от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия и от разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт за 2025 г.

ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗВАЧИ	Натурален измерител	Приходи от разпределение на тягова ел. енергия	Приходи от такса за използване на ел. оборудване
	<i>МВтч</i>	<i>лева</i>	<i>лева</i>
"БДЖ - ПП" ЕООД	145 000	21 547 000	7 460 250
"БДЖ - ТП" ЕООД	62 000	9 213 200	3 189 900
"Булмаркет Рейл Карго" ЕООД	27 500	4 086 500	1 414 875
"Пимк Рейл" ЕАД	16 000	2 377 600	823 200
"Рейл Карго Кериър-България" ЕООД	15 500	2 303 300	797 475
"ТБД - ТП" ЕАД	13 000	1 931 800	668 850
"Ди Би Карго България" ЕООД	13 500	2 006 100	694 575
"Българска железопътна компания" ЕАД	9 000	1 337 400	463 050
"ЛТЕ България" ЕООД	2 500	371 500	128 625
"Експрес сервиз" ООД	2 000	297 200	102 900
"Рейл нет карго" ЕООД	1 000	148 600	51 450
"Евроинженеринг" ЕООД	1 500	222 900	77 175
"Пимк рейл експрес" ЕООД	1 500	222 900	77 175
ОБЩО	310 000	46 066 000	15 949 500

Обекти за 2025 г. на поделение „Електроразпределение“ за „Ремонт на железопътната инфраструктура“, финансирани със средства от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт, собствени средства и средства от Европейски съюз

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТ/ОБЕКТ	Натурален измерител	Стойност (в лева)
1	2	3	4
А. ПРЕКИ РАЗХОДИ - Ремонт на контактната мрежа и съоръженията към нея в т.ч.:			
I.	Доставка и подмяна на носещи въжета и контактен проводник		9 785 746
1	Доставка на бронзови носещи въжета- Vz 70 мм ² - 387 км или 186 120 кг., и Vz 10 мм ² за струни 5600 кг. /по план сметка - 5 168 407/	120 000 кг	2 160 000
2	Доставка на свързващи възли и детайли-клеми екви потенциални	26 600 компл.	636 000
3	Доставка на контактен проводник ф 100 мм ²	134 000 км	4 391 686
4	Доставка на контактен проводник ф 100 мм ²	135 000 км	500 000
5	Доставка на трансформатори 27,5/ 0,23 KV за контактна мрежа	21 броя	156 000
6	Доставка на жб стълбове за контактна мрежа	144 бр. 37/11,15 48 бр.57/11,15	240 000
7	Доставка тресчотки за контактна мрежа	броя	100 000
8	Доставка на секционни изолатори	60 броя	150 000
9	Доставка възли и детайли за контактна мрежа	2 000 броя	300 000
10	Закупуване на иновативни детайли и клеми за влагане в пробна експлоатация в контактна мрежа	100 броя	60 000
11	Доставка на кука-болтове комплект	3000 броя	112 320
12	Доставка на изолатори тип Б и опорен	900 броя	150 000
13	Доставка на разединители за КМ в комплект с моторни задвижвания	20 броя	360 000
14	Доставка въже диепа за нуждите на поделение Електроразпределение	1500 кг	43 740
15	Доставка на компенсирани устройства с нови газове в участъка на РП ЕНС Пловдив по 2 обособени позиции: ОП 1 Карлово - Зимница и ОП 2 Стара Загора - Калояновец	по спецификация	150 000
16	Доставка на система за разкатаване на проводници за КМ	1 брой	276 000
II.	Обекти за ремонт на контактна мрежа - външни изпълнители		1 358 568
1	Ремонт на контактната мрежа от км 304+650 до км 306+100 по II-ра главна жп линия София - Г. Оряховица- Варна - сп Козаревец	1 брой	708 568
2	Ремонт на железопътната инфраструктура на гара Повеляново	1 брой	500 000
3	Подмяна на наклонени стълбове по две обособени позиции: 1 ОП Подмяна на наклонени стълбове в участъка на РП ЕНС София и 2 ОП Подмяна на наклонени стълбове в участъка на РП ЕНС Горна Оряховица	по спецификация	150 000
III	Обекти за ремонт на контактна мрежа в участъци с ремонт на железния път		14 912 259
1	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе-Каспичан, гара Разград, Част: Ремонт на контактната мрежа	6 км	2 555 563
2	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе-Каспичан, гара Хитрино, Част: Ремонт на контактната мрежа	5,3 км	2 339 347
3	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе-Каспичан, гара Плиска, Част: Ремонт на контактната мрежа	3,5 км	403 509
4	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе-Каспичан, гара Ветово, Част: Ремонт на контактната мрежа	3,5 км	150 000
5	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Дъбово – Гурково, Част: Ремонт на контактна мрежа	18 км	2 877 181
6	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Гурково-Твърдица, Част: Ремонт на контактна мрежа	9 км	756 871
7	Проект № 11 „Възстановяване на проектните параметри на железопътната линия Русе – Варна” в участъка Русе-Каспичан, гара Образцов чифлик, Част: Ремонт на контактната мрежа	3,5 км	300 000
8	Подновяване на железопътната инфраструктура от км 34+882 до км 38+203 и от км 41+585 до км 46+897 с обща дължина 8 633 метра в междугарието Ветово – Сеново по 9-та жп линия	16 км	3 640 713

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТ/ОБЕКТ	Натурален измерител	Стойност (в лева)
9	Ремонт на контактната мрежа в междугарието Волюяк-Храбърско от км 8+500 до км 26+700 по 6-та жп линия	13 км	60 000
10	Ремонт на контактната мрежа в междугарието Разменна - Батановци от км 40+750 до км 56+600 по 6-та жп линия	17 км	60 000
11	Ремонт на контактната мрежа в гара Храбърско от км 26+700 до км 28+200 по 6-та жп линия	3,5 км	60 000
12	Ремонт на контактната мрежа в гара Разменна от км 39+300 до км 40+750 по 6-та жп линия	3,5 км	60 000
13	Изготвяне на работен проект, „Рехабилитация на контактната мрежа в междугарието Плевен - Пордим от км 200+600 до км 202+600 по 2-ра главна жп линия София – Горна Оряховица – Варна“ (сп. Гривица)	2,4 км	60 000
14	Аварийно възстановяване на железния път в участъка от РП4 до гара Волюяк	5,5 км	839 075
15	Възстановяване на железния път, контактната мрежа и системите за сигнализация и телекомуникации в междугарието Разград - Самуил	22,9 км	600 000
16	Неотложно укрепване земно – скален откос от км 208+460 до км 208+586 в междугарието Кръстец - Радунци	150 м	50 000
17	Изпълнение на работен проект за ремонт на стоманобетонен мост на км 67+548 по 3-та жп линия - конструкция на I-ви главен и 3-ти коловози в гара Мирково	3 км	50 000
18	Модернизация на системите за сигнализация в участъка Своге – Мездра юг и изграждане на маршрутно-компютърни централизации в гарите Бов, Лакатник, Елисейна и Зверино	16 км	50 000
Общо обекти от такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия /лв. с ДДС/			26 056 573
Б. Обекти, които ще бъдат процедурирани с Европейски средства, в т.ч.:			23 732 805
1	Модернизация на тягова подстанция Хитрино с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA и гаранционно обслужване и сервизна поддръжка за срок от 10 години	1 брой	9 490 084
2	Модернизация на тягова подстанция Червена вода с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA, както и гаранционно поддръжане и сервизно обслужване за период от 10 години	1 брой	14 055 693
3	Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор по време на строителството и управление на изпълнението на договора за проектиране и строителство, за проект: Модернизация на тягова подстанция Хитрино с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA и гаранционно обслужване и сервизна поддръжка за срок от 10 години	1 брой	101 520
4	Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор по време на строителството и управление на изпълнението на договора за проектиране и строителство, за проект: Модернизация на тягова подстанция Червена вода с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA и гаранционно обслужване и сервизна поддръжка за срок от 10 години	1 брой	85 509
В. Обекти, със собствени средства			
I.	Модернизация на тягови подстанции, в т.ч.:		23 589 599
1	Модернизация на тягова подстанция Твърдица, секционен пост Николаево с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA и гаранционно обслужване и сервизна поддръжка за срок от 10 години	1 брой	2 632 019
2	Модернизация на тягова подстанция Димово с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA, както и гаранционно поддръжане и сервизно обслужване за период от 10 години	1 брой	9 600 000
3	Сервизно обслужване на системи за динамично компенсирание на реактивна енергия	1 комплект	325 000
4	Извършване на ремонт на тягови трансформатори	13 броя	500 000
5	Изграждане на единна система за управление на енергийни обекти SCADA за железопътни енергийни обекти и ъпгрейд/надстройка на система SCADA в участъка Пловдив – Турска граница	1 брой	5 193 008
6	Подмяна на секционни разединители в участъка Дебелец-Радунци и изграждане система за телеуправление и телесигнализация SCADA	8 гари	4 132 166

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТ/ОБЕКТ	Натурален измерител	Стойност (в лева)
7	Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор по време на строителството и управление на изпълнението на договора за проектиране и строителство, за проект: Модернизация на тягова подстанция Твърдица, секционен пост Николаево с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA и гаранционно обслужване и сервизна поддръжка за срок от 10	1 брой	90 396
8	Оценка на съответствието с основните изисквания към строежите съгласно ЗУТ, извършване на строителен надзор по време на строителството и управление на изпълнението на договора за проектиране и строителство, за проект: Модернизация на тягова подстанция Димово с изграждане на система за телеуправление и телесигнализация SCADA и гаранционно обслужване и сервизна поддръжка за срок от 10 години	1 брой	41 160
9	Изготвяне на задание за изграждане на енергиен остров на територията на подрайон енергоразпределителен по обособени позиции: Обособена позиция 1 Обследване на цели и ползи от изграждане на енергиен остров на територията на подрайон енергоразпределителен и преминаване на захранване на служебни автомобили и РССМ за контактна мрежа към задвижване с водородно гориво; Обособена позиция 2 Преобразуване на задвижваща система на РССМ за контактна тип АДМ от дизелово гориво на водородно гориво; Обособена позиция 3 Изграждане на енергиен остров на територията на подрайон енергоразпределителен за производство на енергия за зареждане на служебни автомобили и РССМ за контактна мрежа	3 позиции	108 000
10	Обособена позиция 1 Обследване на цели и ползи от изграждане на енергиен остров на територията на подрайон енергоразпределителен и преминаване на захранване на служебни автомобили и РССМ за контактна мрежа към задвижване с водородно гориво	1 брой	15 000
11	Обособена позиция 2 Преобразуване на задвижваща система на РССМ за контактна тип АДМ от дизелово гориво на водородно гориво	1 брой	50 000
12	Обособена позиция 3 Изграждане на енергиен остров на територията на подрайон енергоразпределителен за производство на енергия за зареждане на служебни автомобили и РССМ за контактна мрежа	1 брой	25 000
13	Изготвяне на технически проект за електрификация на участъка Царевци – Юнак – Синдел	1 брой	120 000
14	Изготвяне на технически проект за Електрификация на участъка Айтос – Лозарево - Карнобат	1 брой	120 000
15	Изработване и монтиране на пръскачки за вагон за третиране с хербицид	1 брой	71 999
16	Подмяна на система за компенсиране на реактивна енергия в ТПС Прослав	0 брой	380 000
17	Доставка на хербициди за структурните звена на поделение ДП НКЖИ за поделение Електроразпределение	2000 литра	185 850
II.	Механизация		2 169 000
1	Възстановяване на детайли, възли и доставка на възли и агрегати, необходими за извършване на текущо поддръжане на РССМ, специализирани за ремонт и поддръжка на контактна мрежа	съгл.договор	59 000
2	Ръчни инструменти и приспособления за ремонт на КМ и РССМ	250 броя	250 000
3	Ремонт специализирана механизация РССМ	67 броя	1 000 000
4	Ремонт специализирана механизация РССМ - 2 години	67 броя	50 000
5	Поддръжане, ремонт и преустройство на повдигателни съоръжения с повишена опасност, с включени резервни части -	по опис	700 000
6	Поддръжане, ремонт и преустройство на повдигателни съоръжения с повишена опасност, с включени резервни части - 2 години	по опис	50 000
7	Изработване и монтиране на пръскачки за вагон за третиране с хербицид	1 брой	60 000
III.	Доставка на механизация		3 801 915
1	Доставка на високопроходими автомобили 4x4	23 броя	1 741 147
2	Закупуване на авточасти и ремонт на автомобили	88 броя	13 200
3	Доставка на 6 броя оборудвани колооси комплект за РССМ GEISMAR тип VMT 865 C/GR	6 броя	367 568
4	Доставка на моноблок за РССМ	50 броя	680 000
5	Доставка на 4 бр. оборудвани колооси комплект и 20 бр. колела моноблок за РССМ тип Тесмек	4 броя	1 000 000
IV.	Ремонт сгради на подрайони и тягови подстанции		2 571 796
1	Изграждане склад Крумово	1 брой	120 000

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТ/ОБЕКТ	Натурален измерител	Стойност (в лева)
2	Ремонт на помещения на трети етаж в сграда с адрес гр. София бул. "Княгиня Мария Луиза" № 114А	1 брой	471 796
3	Ремонт сгради: ПЕ Бов, ПЕ Мездра, ПЕ Костенец, ПЕ Златица, ПЕ Червен бряг, ПЕАО Пловдив - Филипово, ПЕ Димитровград, ПЕ Пазарджик	8 броя	1 440 000
4	Обследване и съставяне на доклад с резултати от обследването, изготвяне на технически паспорт, работен проект и строителство за обект: "Реконструкция и ремонт на сгради ПЕ Плевен"	1 брой	60 000
5	Ремонт с удължаване на РССМ гаражи	20 броя	480 000
V.	Други текущи разходи		6 493 965
1	Доставка на хербициди за структурните звена на ДП НКЖИ за поделение ЕРП	литра	185 850
2	Доставка на нова горска и градинска техника	по опис	60 000
3	Доставка на консумативи за горска и градинска техника	по опис	30 000
4	Консумативи необходими за текущо поддържане на контактна мрежа	45 броя	59 950
5	Консумативи необходими за зимна подготовка	200 кг	3 000
6	доставка, демонтаж, монтаж, въвеждане в експлоатация и гаранционна поддръжка на нови климатици и извънгаранционни ремонт, профилактика и диагностика на стари климатици за нуждите на ДП НКЖИ за 3 годишен период	50 броя	30 000
7	Доставка на компютърни системи софтуер и периферия	100 броя	350 000
8	Доставка на бяла и черна техника за структурните звена на ДП НКЖИ	36 броя	50 000
9	Доставка на офис обзавеждане и оборудване за структурните звена на ДП НКЖИ	90 броя	100 000
10	Доставка на консумативи за офис техника, канцеларски материали, формуляри	150 броя	25 000
11	Доставка на почистващи дезинфекционни и хигиенизиращи препарати и средства за почистване	150 броя	10 000
12	Доставка, зареждане и рециклиране на тонер касети	65 броя	25 000
13	Доставка на електроматериали по обособени позиции София, Пловдив и Горна Оряховица	400 броя	36 000
14	Доставка на бои и лакове за нуждите на Енергосекция София, Пловдив и Горна Оряховица	50 литра	6 000
15	Закупуване на стъкла и стъклопакети	150 л.м.	3 000
16	Смяна стъкла	13 кв.м	1 200
17	Доставка на ВИК материали за нуждите на структурните звена на ДП НКЖИ за срок от 3 години по ОП : Доставка на ВиК материали РП ЕНС София, Пловдив и Горна Оряховица"	400 арт.	6 000
18	Доставка на строителни материали за нуждите на Енергосекция София, Пловдив и Горна Оряховица	100 кг	72 000
19	Извършване на охранителни услуги със сигнално-охранителна техника и реакции с автопатрул, на обекти собственост на ДП НКЖИ за срок от три години, по обособени позиции" ОП 1 София	20 обекта	240 000
20	Извършване на охранителни услуги със сигнално-охранителна техника и реакции с автопатрул, на обекти собственост на ДП НКЖИ за срок от три години, по обособени позиции" ОП 2 Горна Оряховица	20 обекта	240 000
21	Извършване на охранителни услуги със сигнално-охранителна техника и реакции с автопатрул, на обекти собственост на ДП НКЖИ за срок от три години, по обособени позиции" ОП 3 Пловдив	20 обекта	240 000
22	Извършване на аварийни ВИК-а ремонти	при необходимост	18 000
23	Пререгистрация в басейнова дирекция на водоизточник в ТПС Свиленград	1 брой	4 000
24	Присъединяване към градска мрежа ТПС Сливен	1 брой	5 000
25	Метрологична проверка, калибриране, ремонт на средства за измерване	всички налични	20 000
26	Доставка на калодки от чугун за РССМ тип Р10-320 и Р10-250	50 броя	10 000
27	Доставка на филтри за РССМ за срок от 2 години	100 броя	60 000
28	Доставка на автомобилни гуми за период от 36 месеца	200 броя	100 000
29	Доставка на технически течности - антифриз, лятна и зимна течност за чистачки, технически спирт, течност против замръзване на горива, добавки за дизелово горива	100 литра	80 000
30	Доставка на течни горива за период от 12 месеца		900 000
31	Доставка на горива чрез карти за безналично плащане за автомобили и лека механизация за период от 1 година	146 115 литра	457 920
32	Доставка на трансформаторно масло	10 000 литра	120 000
33	Доставка на акумулатори за автомобили и РССМ	250 бр	72 000
34	Доставка на масла, греси, спирачна течност и добавки	6 000 литра	120 000

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТ/ОБЕКТ	Натурален измерител	Стойност (в лева)
35	Доставка на резервни части и консумативи за служебни автомобили на ДП НКЖИ	по необходимост	49 000
36	Поддръжка и ремонт на аварийни, гаранционни автомобили в оторизирани гаранционни сервиси	всички гаранционни	59 000
37	Осигуряване на комплексна услуга за техническо обслужване и ремонт на служебни автомобили на поделение ЕРП	за всички автомобили	240 000
38	Каско МПС	всички налични	560 000
39	Каско за новозакупени 23 броя пикапи	23 бр.	60 000
40	Смяна и ремонт на гуми за автомобилите на ДП НКЖИ	180 броя	3 600
41	Гражданска отговорност на автомобилисти	всички налични	60 000
42	Опреснителен курс ADR	3 броя	2 400
43	Извършване на годишен технически преглед на МПС	за всички налични автомобили	15 000
44	Пране и химическо чистене	150 чифта	3 600
45	Почистване на септични ями и канализация	80 броя	7 200
46	Ключарски услуги и материали	при необходимост	2 400
47	Предоставяне на удостоверителни услуги (електронни подписи)	200 броя	10 000
48	Извършване разходи, свързани с използване на експресни куриерски услуги	180 броя	1 800
49	Извършване разходи, свързани с използване на пощенски услуги	180 броя	1 800
50	Изработка на печати и визитни картички	при необходимост	150
51	Абонаментно подържане на касови апарати	3 броя	720
52	Абонаментно подържане на пожарогасители	80 броя	5 000
53	Предоставяне на фиксирани телефонни услуги чрез обществена електронна съобщителна мрежа	100 броя	2 160
54	Доставка интернет и телевизия	3 обекта	1 800
55	Предоставяне на електронни съобщителни услуги чрез обществена наземна мобилна мрежа по стандарт GSM/UMTS/LTE с национално покритие	за всички необходими места за предоставяне на данни	8 400
56	Дезинфекция, дезинсекция и дератизация	всички налични помещения 2 пъти	59 000
57	Строителен надзор обекти по КМ - ремонт на контактната мрежа от км 304+650 до км 306+100 по II-ра Главна жп линия София - Горна Оряховица-Варна (Козаревец)	1 брой	31 800
58	Изчисляване на албум възли и детайли за КМ	1 брой	35 988
59	Изчисляване на фундаменти на железорешетъчни стълбове	1 брой	35 988
60	Изпитване на нови и иновативни възли, детайли, конзоли за КМ	при необходимост	35 988
61	Ремонт на маслени трансформатори 27,5/0,23 KV за контактна мрежа	20 броя	50 000
62	Доставка на готов за използване бетон	360 куб.м.	57 000
63	Наем на механизация за извършване на СМР при аварийни ситуации	при необходимост	59 000
64	Доставка на триноги за изправяне на стълбове	30 компл.	59 000
65	Ремонт и покупка на измервателни уреди и телекомуникационни модули за измерване на електроенергия	35 броя	49 999
66	„Интегриране на система за единен електронен формат за обмен на данни на пазара на електрическа енергия за нуждите на ДП НКЖИ 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"	1 брой	100 000
67	Договор за пренос на данни за нуждите на поделение "Електроразпределение"	1 брой	40 999
68	Обновяване и сервизна поддръжка на работна станция за дистанционно отчитане на електрическа енергия в тяговия подвижен състав	1 брой	42 999
69	Договор за МАН свързаност за нуждите на Поделение "Електроразпределение"	1 брой	25 999

№	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТ/ОБЕКТ	Натурален измерител	Стойност (в лева)
70	Надграждане на функции към интегрирана система за единен електронен формат за обмен на данни на пазарана електрическа енергия за нуждите на ДП НКЖИ в съответствие с прилагане на инструкцията по чл. 88, ал 3 от ПТТЕ - етап 1	1 брой	44 999
71	Договор за трансбордиране на пътнически влакове	при необходимост	36 000
72	Доставка на работно облекло, сигнални елеци и работни ръкавици	за наличния персонал	283 322
73	Доставка на медикаменти	за наличния персонал	8 400
74	Доставка на храна и/или добавки към нея	за наличния персонал	107 860
75	Доставка на предупредителна табела ПРИЛОЖЕНИЕ 7 ОТ ТС ЖИ 007-2006 И НАРЕДБА № 13	45 броя	30 000
76	Проверка на лични предпазни средства за работа на височина	всички налични	12 000
77	Доставка на лични предпазни средства и средства за колективна защита	за наличния персонал	100 000
78	Доставка тениска лятна и шапка слънцезащитна	за наличния персонал	23 355
79	Доставка обувки прахозащитни	за наличния персонал	91 319
80	Доставка на LED прожектори за РССМ	40 броя	5 000
81	Доставка на зимни обувки	1000 бр.	102 000
82	Доставка на костюм водозащитен за неблагоприятни климатични условия	200 бр.	12 000
83	Разработване на система за събиране, съхранение и обработка на информация за обектите в Поделение Електроразпределение	1 брой	120 000
ОБЩО СОБСТВЕНИ СРЕДСТВА			38 626 275
ОБЩО ПОДЕЛЕНИЕ "ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ" (А+Б+В)			88 415 653

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

№ по ред	РАЗХОДИ ПО ПЕРА	НЕОБХОДИМИ СРЕДСТВА (в лева)	ЗАБЕЛЕЖКА
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
1	Разходи за Отбранително мобилизационна подготовка на ДП НКЖИ	400 000	Средствата се одобряват от Междуведомствения съвет по отбранителна индустрия и сигурност на доставките към МС и се включват в проектобюджета на първостепенния разпоредител (МТС) за съответната година.
2	Разходи за съхранение и поддържане на военновременни запаси	400 000	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	2 000 000	Средствата се отпускат от Междуведомствена комисия за възстановяване и подпомагане към МС
4	Осигуряване на лични предпазни средства	280 000	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		3 080 000	

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

ФИНАНСОВ РАЗЧЕТ
на средствата от Държавен бюджет по проекти за 2025 година

№ по ред	Наименование	Годишна задача разходен таван* (в лева)	Годишна задача резерви** (в лева)
1	2	3	4
	Проект № 3: „Ремонт на железен път и съоръжения за поддържане на достигнатите скорости“	18 336 246	40 797 151
1	Реконструкция на гърловините и коловозното развитие на гара Своге, изграждане на нова маршрутно-компютърна централизация и преустройство на контактната мрежа	57 010	
2	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Каспичан-Провадия път № 2 участък Невша-Провадия	14 566 475	
3	Подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Дъбово – Гурково 15 810 м	2 356 241	
4	Подновяване на железния път и контактната мрежа в междугарието Гурково-Твърдица - 7 845 м /включително 2-ри коловоз Твърдица/	1 294 000	
5	„ЖП линия № 2 София - Горна Оряховица - Варна - реконструкция - Неотложно укрепване на изветрял скален откос от км 470+542 до км 471+250 път 1 и от км 470+584 до км 471+250 път 2 в междугарието Каспичан - Провадия“	62 520	
3	Механизирано подновяване на железопътната инфраструктура и съоръженията към нея в междугарието Каспичан-Провадия път № 2 участък Невша-Провадия		9 300 000
4	Подновяване на жел. път и контактната мрежа в междугарието Бов-Лакатник път 2 - 6450 м		8 645 000
5	Изграждане на съоръжения за укрепване на пропадащ насип и възстановителни работи на железния път и прилежащите съоръжения в междугарието Волюяк-Храбърско от км 20+690 до км 20+810 по 6-та жп линия		1 433 281
6	Ремонт на железния път и укрепване земно-скални откоси от км 186+239 до км 187+370 в междугарието Плачковци-Кръстец		3 288 870
7	Неотложно укрепване на земно скален откос от 208+460 до км 208+586 в междугарието Кръстец-Радунци по 4-та жп линия		2 280 000
8	Доставка и влагане на еластични прелезни настилки		8 000 000
9	Възстановяване на проектните параметри на железния път, контактна мрежа и системите за сигнализация и телекомуникация в междугарието Разменна – Батановци		7 850 000
	Проект № 4: „Модернизиране на осигурителни системи и прелезни устройства“	11 900 663	14 862 875
1	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“	3 561 294	
2	Изграждане на цифрова телекомуникационна система за пренос на глас и данни в участък София-Мездра-Червен бряг от 2-ра главна жп линия	3 935 400	
3	Модернизация на телекомуникационните системи в участъка по направление Русе-Горна Оряховица	3 136 508	
4	Рехабилитация и подмяна на токозахранващи устройства и акумулаторни батерии - по три обособени позиции – обособена позиция №1, „Доставка на стационарни оловни клапанно-регулирани акумулаторни батерии (VRLA)“. – обособена позиция №2, „Доставка на стационарни оловни акумулаторни батерии - отворен тип (OPzS) – обособена позиция №3, „Доставка на импулсни токоизправители“	427 506	
5	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.	391 401	
	„Монтаж на апаратура от демонтирани АПУ след изграждане на надлези от обекта Пловдив -Бургас Фаза 2 – 6 броя“	448 554	
6	Изграждане на 20 бр. автоматични прелезни устройства		1 833 777
7	Проектиране, доставка и изграждане на МКЦ в гарите: Бов, Лакатник, Елисейна и Зверино		6 480 000

№ по ред	Наименование	Годишна задача разходен таван* (в лева)	Годишна задача резерви** (в лева)
1	2	3	4
8	Строеж: Инсталиране на оптична кабелна линия в участък София - Карлово от 3-та главна жп линия. Преходен 2025-2028 г.		1 263 648
9	Проектиране и изграждане на автоматизирана сензорна система за наблюдение и регистриране на различни промени в заобикалящата среда в опасни железопътни участъци (слаби места)		1 073 450
10	Доставка, инсталиране и конфигуриране на цифрова телекомуникационна апаратура за модернизация на съобщителната мрежа по 6-та главна жп линия в участъка София – Радомир – Гюешево		638 400
11	Модернизиране на системи за ОТ (гарови и междугарови)		1 320 000
12	Модернизиране на системи за ТК		600 000
13	Модернизиране на електрозахранване за нетягови консуматори		600 000
14	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		1 053 600
	Проект № 5: "Модернизация и реконструкция на тягови подстанции"	600 000	0
1	Рехабилитация на контактната мрежа от км 304+650 до км 306+100 по II главна жп линия София-Горна Оряховица-Варна (Козаревец)	600 000	
	Проект № 7: „Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат-Синдел“	23 998 299	18 062 880
1	Жп участък Лозарево-Прилеп от км 18+663 до км 23+108, включително жп тунел № 1	23 998 299	18 062 880
	Проект № 8: „Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница“	0	0
	Проект № 11: „Възстановяване на проектните параметри по жп линия Русе-Варна“	28 439 267	31 307 290
	Подпроект № 11.1: Възстановяване на проектните параметри по железопътна линия Русе-Варна в междугария	5 201 180	26 941 981
1	Подновяване на железният път от км 34+882 до км 38+203 и от км 41+585 до км 46+897 с обща дължина 8 633 метра в междугарието Ветово – Сеново по 9-та жп линия	1 850 000	
2	„Механизирано подновяване на железния път в междугарието Висока поляна-Хитрино 13 520 метра	3 351 180	
3	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Ястребово-Ветово - 11 248 м		10 489 250
4	Механизирано подновяване на железния път в междугарието Разград-Самуил 21 177 м		16 452 731
	Подпроект № 11.2: Възстановяване на проектните параметри по жп линия Русе-Варна в гари	23 238 087	4 365 309
1	Възстановяване на проектните параметри в гара Разград от км 65+850 до км 66+950 с дължина 1 100 м по IX-та жп линия	10 431 577	
2	Възстановяване на проектните параметри в гара Хитрино от км 109+475 до км 110+700 с дължина 1 225 м по IX-та жп линия	9 805 925	
3	Възстановяване на проектните параметри в гара Плиска от км 129+100 до км 130+175 с дължина 1 075 м по IX-та жп линия	3 000 585	
4	Възстановяване на проектните параметри в гара Образцов чифлик от км 10+188 до км 11+137 с дължина 949 м по IX-та жп линия		3 365 309
5	Възстановяване на проектните параметри в гара Ветово от км 33+528 до км 35+147 с дължина 949 м по IX-та жп линия		1 000 000
	Проект 20: „Строителство и ремонт на сгради и съоръжения в съответствие с европейските изисквания“	4 256 184	2 690 000
1	Ремонт сгради и вертикална планировка жп гара Септември	1 737 094	
2	Рехабилитация приемно здание гара Шумен	1 220 760	
3	Ремонт на Цех производствен район София	685 424	1 590 000

№ по ред	Наименование	Годишна задача разходен таван* (в лева)	Годишна задача резерви** (в лева)
1	2	3	4
4	Ремонт сграда и вертикална планировка жп гара Ямбол	612 906	
5	Модернизация на жп гара Илиянци като част от жп възел София		200 000
6	Актуализация на проект и изграждане на база с площ за Възстановителни средства в района на централна жп гара София		500 000
7	Ремонт приемно здание гара Синдел		400 000
	Проект: „Доставка жп механизация“	46 642 751	35 470 877
1	Доставка на седем броя многофункционални хидравлични багери с обратна кофа, на автомобилен и железопътен ход, за междурелсие 1435 mm. и свързаните с тях допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи	12 371 933	
2	Доставка, хомологация, обучение на персонала и гаранционно поддържане на 16 (шестнадесет) броя релсови самоходни специализирани машини (РССМ) за изграждане, поддържане и инспекция на контактна мрежа	14 523 662	
3	Доставка и въвеждане в експлоатация на баластопланираща машина с междурелсие 1435 mm и свързаните с нея допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи	4 860 238	
4	Доставка и въвеждане в експлоатация на един брой машина с непрекъснато действие за подбиване, нивелиране и рихтоване на железопътни стрелки и железен път за междурелсие 1435 и свързаните с нея допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи	10 678 832	
5	Доставка на два железопътни моторни влекачи с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 760 mm и свързаните с него допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи	2 125 200	
6	Доставка на 6 броя специализирани, радиоуправляеми хидравлични и стрелкови крана заедно с оборудването към тях /ХИАБ/	1 633 176	
7	Доставка на нова горска и градинска техника, резервни части и консумативи по обособени позиции Обособена позиция 1 - „Доставка на нова горска и градинска техника“	449 710	
8	Доставка на нова "лека" железопътна механизация		623 928
9	Доставка на 6 броя железопътни моторни влекачи "тежък тип" с товарна платформа и краново устройство за междурелсие 1435 mm и свързаните с тях допълнителни оборудвания, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи		21 600 000
10	Доставка и въвеждане в експлоатация на един брой специализирана машина за подбиване, нивелиране и рихтоване на железопътни стрелки и железен път за междурелсие 760mm и свързаните с нея допълнително оборудване, работни устройства, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи		3 600 000
11	Доставка на 4 броя /комплект/ електрически винтови крикове с товароподемност 25 тона за нуждите на ЖПС Шумен		300 000
12	Доставка на нов дизелов мотокар за нуждите на ЖПС Шумен		50 000
13	Доставка, хомологация, обучение на персонала, гаранционна и пълна поддръжка на един комплект подвижни железопътни превозни средства за подновяване, монтаж и поддръжка на контактна мрежа, състоящ се от подвижно железопътно средство за подновяване на контактна мрежа (монтаж и демонтаж на контактен проводник и носещо въже) и подвижно железопътно средство за поддръжка и монтаж на контактна мрежа		8 449 186
14	Доставка, гаранционно обслужване и ремонт на 7 броя фабрично нови верижни мини багери по обособени позиции: Обособена позиция № 1: Доставка, гаранционно обслужване и ремонт на 6 броя фабрично нови верижни мини багери за нуждите на поделение СТ; Обособена позиция № 2: Доставка, гаранционно обслужване и ремонт на един брой фабрично нов верижен мини багер за нуждите на УДВГД Пловдив		847 763
	Проект: „Транспортни средства“	0	7 256 000
1	Доставка на 3 броя автомобили за възстановителна дейност, на автомобилен и железопътен ход, за междурелсие 1435mm, окомплектовани с оборудване, консумативи, специални инструменти, технически документи и документи за поддръжка и ремонтни работи		1 520 000

№ по ред	Наименование	Годишна задача разходен таван* (в лева)	Годишна задача резерви** (в лева)
1	2	3	4
2	Доставка на 3 броя автомобили за превоз на течни горива		1 296 000
3	Доставка на нова автотранспортна техника		1 440 000
4	Доставка на 23 броя високопроходими автомобили клас пикап за обслужване съоръженията на железопътната инфраструктура - СиТ		3 000 000
	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътната линия София-Пловдив - жп участък Елин Пелин-Костенец, фаза 1"		107 429 788
	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Развитие на железопътен възел София: жп участък София-Волюяк"		3 651 193
	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътен участък София-Елин Пелин"	19 591 540	9 000 000
	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътния участък Костенец-Септември"	44 432 591	52 285 629
	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Развитие на железопътен възел Пловдив"	15 471 359	12 130 108
	Рехабилитация на жп линия Пловдив-Бургас, фаза 2, Етап 1		107 708 710
	Съфинансиране на ДП НКЖИ за проект: "Модернизация на железопътната линия София-Драгоман-сръбска граница: жп участък Волюяк - Драгоман"		38 552 326
	Платформа за централизирано синхронизиране, интегриране и анализ на данни на внедрените системи в ДП НКЖИ		2 808 000
	Осигуряване на система от решения в областта на киберсигурността, допринасящи за достигането на кибер безопасна и сигурна инфраструктура на ДП НКЖИ		10 665 280
	ОБЩО	213 668 900	494 678 108

Забележки: * Програма за приоритетни стратегически инвестиционни проекти с национално финансиране за периода 2025 г., съгласно Приложение № 2, Раздел I, към чл. 110, ал. 1 от ЗДБРБ; ** Списък с резервни стратегически инвестиционни проекти с национално финансиране за периода 2025 г., съгласно Приложение № 2, Раздел II, към чл. 110, ал. 2 от ЗДБРБ.

Прогноза за необходимите средства за проектите, финансирани по програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 и Механизъм за свързване на Европа за 2025 г.

(в млн. лева)

№ по ред	ПРОЕКТ	Стойност/Индикативна стойност без ДДС	Стойност/Индикативна стойност с ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2025 г. без ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2025 г. с ДДС	В т.ч. по източници на финансиране				ДДС
						КФ/МСЕ	ЕФРР	нац. съфин./ДБ	РМС	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Проекти, съфинансирани чрез програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027										
Приоритет 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“										
1	Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец – фаза 2	907,796	1 085,892	268,734	322,481	228,424		40,310		53,747
2	Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2 - Етап 2	306,930	367,715	183,272	219,926	155,781		27,491		36,654
3	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на железопътната линия Радомир-Гюешево-граница с Република Северна Македония"	12,000	14,400	8,106	9,727	6,890		1,216		1,621
4	Модернизация на железопътната линия София – Драгоман – сръбска граница, жп участък Волюяк – Драгоман – фаза 2	331,263	396,643	95,831	114,997	81,456		14,375		19,166
5	Удвояване и електрификация на железопътен участък Лозарево – Прилеп	255,000	306,000	30,000	36,000	25,500		4,500		6,000
Приоритет 3 „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизиращи системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“										
6	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	16,344	19,865	6,195	7,434	5,266		0,929		1,239
7	Реконструкция на гарови комплекс Стара Загора и Нова Загора, фаза 2	9,685	11,622	1,987	2,384	1,689		0,298		0,397
8	Модернизация на тягова подстанция Бойчиновци	18,323	21,988	14,141	16,969	12,020		2,121		2,828
9	Разширяване функционалния обхват на Географска информационна система (ГИС) на ДП НКЖИ	21,400	25,680	5,053	6,064	4,295		0,758		1,011
10	Предпроектни проучвания за внедряване на ERTMS	6,240	7,488	1,663	1,996	1,414		0,249		0,333
11	Внедряване на ERTMS ниво 2 железопътен участък Русе–Каспичан	183,603	220,324	20,983	25,180	17,836		3,147		4,197
12	Реконструкция на гарови комплекси Перник и Радомир	11,400	13,680	0,174	0,209	0,148		0,026		0,035

No по ред	ПРОЕКТ	Стойност/Индикативна стойност без ДДС	Стойност/Индикативна стойност с ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2025 г. без ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2025 г. с ДДС	В т.ч. по източници на финансиране			ДДС	
						КФ/МСЕ	ЕФРР	нац. съфин./ДБ		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
13	Реконструкция на гарови комплекси Захарна фабрика, Горна баня и Перник разпределителна	25,000	30,000	0,096	0,115	0,082		0,014		0,019
14	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ София	4,132	4,959	0,366	0,439	0,311		0,055		0,073
15	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ Горна Оряховица	4,132	4,959	0,366	0,439	0,311		0,055		0,073
16	Техническа помощ за подготовка на проект за изграждане на ИМТ Видин	4,236	5,083	0,375	0,450	0,319		0,056		0,075
17	Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планране в България - Русе	85,328	102,393	8,431	10,117	7,166		1,265		1,686
Приоритет 4 "Интермодалност в градска среда"										
18	Техническа помощ развитие на жп възел Пловдив, етап 2	5,641	6,769	0,822	0,986	0,699		0,123		0,164
19	Изграждане на жп връзка с летище Бургас	103,199	123,839	1,502	1,802	1,277		0,225		0,300
20	Техническа помощ за изграждане на железопътна връзка с летище Пловдив	6,206	7,448	0,825	0,990	0,701		0,124		0,165
Приоритет 5 "Техническа помощ"										
21	Предпроектни проучвания за нова жп линия Ямбол-Лесово	0,525	0,630	0,525	0,630	0,446		0,079		0,105
22	Доставка на пътнически бус за логистичните нужди на ДП НКЖИ	0,148	0,170	0,111	0,133	0,094		0,017		0,022
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО ПТС 2021-2027		2 318,530	2 777,545	649,558	779,469	552,125	0,000	97,433		129,912
Проекти, съфинансирани по „Механизма за свързване на Европа“ 2014-2020										
1	Развитие на железопътен възел София железопътен участък София - Волюяк	286,146	343,375	49,421	59,305				49,421	9,884
2	Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин	237,127	284,552	45,620	54,744			45,620		9,124
3	Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември	443,448	532,138	21,579	25,895				21,579	4,316
4	Развитие на железопътен възел Пловдив	243,882	292,658	88,696	106,435			76,696	12,000	17,739
5	Техническа помощ за проект "Удвояване на участъци от жп линия Пловдив-Свиленград- граница с Република Турция"	20,530	24,636	7,999	9,599			7,999		1,600
6	Техническа помощ за подготовка на проект "Модернизация на жп линията Видин - София железопътен участък Мездра - Медково"	11,291	13,549	0,221	0,265			0,221		0,044
7	Достъп от коридор ОИС до летище Бургас. Проучване за връзка между железопътната инфраструктура и летище Бургас	4,009	4,811	1,502	1,803			1,502		0,300

No по ред	ПРОЕКТ	Стойност/Индикативна стойност без ДДС	Стойност/Индикативна стойност с ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2025 г. без ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2025 г. с ДДС	В т.ч. по източници на финансиране			РМС	ДДС
						КФ/МСЕ	ЕФРР	нац. съфин./ДБ		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
8	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътен участък Драгоман - граница с Република Сърбия“	5,542	6,651	2,678	3,214			2,678		0,536
9	Модернизация на тягови подстанции Враца и Перник, част от основния мрежов коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“	28,049	33,659	12,286	14,743			12,286		2,457
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2014-2020		1 280,025	1 536,030	230,003	276,003	0,000	0,000	147,002	83,000	46,001
Предстоящи проекти за финансиране по „Механизъм за свързване на Европа“ 2021-2027										
1	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Медковец - Срацимир	516,740	620,088	38,464	46,157	32,694		5,770		7,693
2	Модернизация на железопътния участък Михайлово - Димитровград	9,200	11,040	7,700	9,240	6,545		1,155		1,540
3	Модернизация на жп линия Видин-София: жп участък Видин - Срацимир	631,743	758,091	0,069	0,083	0,059		0,010		0,014
4	Модернизация на Тягови подстанции Червена вода и Хитрино	28,733	34,480	24,043	28,852	20,437		3,606		4,809
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ ПО МСЕ 2021-2027		1 186,415	1 423,698	70,276	84,332	59,735		10,541		14,055

Прогноза за необходимите средства за проектите с неосигурен финансов ресурс за 2025 г.

(в млн. лева млн. лева)

No по ред	ПРОЕКТ	Стойност/Индикативна стойност без ДДС	Стойност/Индикативна стойност с ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2025 г. без ДДС	Средства по проекти за изпълнение през 2025 г. с ДДС	в т.ч.:		ДДС
						нац. съфин./ДБ	РМС	
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	0,007	0,006	0,007	0,006		0,001
2	Изготвяне на идеен проект за изграждане на довеждаща железопътна свързаност на Икономическа зона „Доброславци“	0,303	0,364	0,303	0,364		0,303	0,061
ОБЩО ЗА ПРОЕКТИ С НЕОСИГУРЕНО ФИНАНСИРАНЕ		0,309	0,370	0,309	0,371	0,006	0,303	0,062

ОТЧЕТ ЗА ПРИХОДИТЕ И РАЗХОДИТЕ НА НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
ОЧАКВАН ОТЧЕТ ЗА 2024 Г. И ПРОГНОЗЕН ОТЧЕТ ЗА 2025 Г. (изготвен съгласно Националните счетоводни стандарти)

ХИЛ. ЛВ.

НАИМЕНОВАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ	Отчет за 2024 г.	Прогнозен отчет за 2025 г.	НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРИХОДИТЕ	Отчет за 2024 г.	Прогнозен отчет за 2025 г.
а	1	2	б	1	2
1. Намаление на запасите от продукция и незавършено производство			1. Нетни приходи от продажби, в т.ч:	105 685	121 140
2. Разходи за суровини, материали и външни услуги, в т.ч.:	99 442	138 890	а) услуги	105 637	121 090
а) суровини и материали	43 093	63 160	аа) приходи от инфраструктурни такси в т.ч.:	45 753	62 868
аа) разходи за материали	22 880	40 550	ИТ за преминаване по железен път	29 250	46 918
бб) гориво	6 133	6 440	ИТ за използ. електрозахр. обор. за задвижваща ел.енергия	16 503	15 950
вв) електроенергия	13 462	15 490	бб) други услуги	14 730	12 156
гг) топлоенергия	618	680	вв) приходи от електроразпределение	45 154	46 066
б) външни услуги	56 349	75 730	б) стоки	48	50
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	336 067	408 660	2. Увеличение на запасите от продукция и незавършено производство	190	200
а) разходи за възнаграждения	254 502	312 315	3. Разходи за придобиване на активи по стоп. начин	12 316	12 684
б) разходи за осигуровки, в т.ч.:	81 565	96 345	4. Други приходи, в т.ч:	506 216	562 989
аа) осигуровки, свързани с пенсии	27 524	32 511	а) приходи от финансираня, в т.ч.:	477 600	533 515
4. Разходи за амортизация и обезценка, в т.ч.:	197 068	210 575	аа) свързани с покриване на разходи	340 135	388 822
а) разходи за амортиз. и обезценка на ДМА и ДНМА, в т.ч.:	197 068	210 575	бб) свързани с текущи активи	2 785	785
аа) разходи за амортизация	197 068	210 575	вв) свързани с нетекущи активи	134 680	143 908
5. Други разходи, в т.ч.:	23 336	24 693	б) приходи от продажби на нетекущи активи	3 942	4 060
а) балансова стойност на продадените активи	5 316	5 475	в) приходи от продажби на материални запаси	7 366	7 587
Общо разходи за оперативна дейност (1+2+3+4+ 5)	655 913	782 818	г) други приходи	17 308	17 827
6. Разходи от обезценка на финансови активи,включително инвестициите,	2	2	Общо приходи от оперативна дейност (1 +2 +3 +4)	624 407	697 013
- отрицателни разлики от промяна на валутни курсове	2		5. Приходи от от участия в дъщерни, асоциирани и смесени	1 607	1 655
7. Разходи за лихви и други финансови разходи	1 638	1 638	- приходи от участия в предприятия	1 607	1 655
Общо финансови разходи (6 + 7)	1 640	1 640	6. Други лихви и финансови приходи, в т.ч:		
8. Печалба от обичайна дейност			б) положителни разлики от промяна на валутни курсове		
Общо разходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7)	657 553	784 458	Общо финансови приходи (5 + 6)	1 607	1 655
9. Счетоводна печалба (общо приходи - общо разходи)			7. Загуба от обичайна дейност	31 539	85 790
10. Разходи за данъци от печалбата			Общо приходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6)	626 014	698 668
11. Отсрочени данъци	(3 216)		8. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)	31 539	85 790
12. Печалба (9 - 10- 11)			9. Загуба (8 + ред 10 и 11 от раздел А)	28 323	85 790
Всичко (Общо разходи + 10 +11 + 12)	654 337	784 458	Всичко (Общо приходи + 9)	654 337	784 458

**БАЛАНС НА НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ КЪМ 31.12.2024 Г. И
ПРОГНОЗЕН БАЛАНС КЪМ 31.12.2025 Г.**

ХИЛ. ЛВ.

АКТИВ			ПАСИВ		
РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ	Баланс към 31.12.2024 г.	Прогнозен баланс към 31.12.2025 г.	РАЗДЕЛИ, ГРУПИ, СТАТИИ	Баланс към 31.12.2024 г.	Прогнозен баланс към 31.12.2025 г.
<i>a</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>б</i>	<i>1</i>	<i>2</i>
А. Записан, но невнесен капитал			А. Собствен капитал		
Б. Нетекущи (дълготрайни) активи			I. Записан капитал	100 000	100 000
I. Нематериални активи			II. Резерв от последващи оценки	1 339 059	1 325 668
1. Концесии, патенти, лицензи, търговски марки,	3 911	2 624	III. Резерви		
Общо за група I:	3 911	2 624	1. Други резерви	391 964	391 376
II. Дълготрайни материални активи			Общо за група III:	391 964	391 376
1. Земи и сгради, в т.ч.:	431 707	469 453	IV. Натрупана печалба (загуба) от минали години, в т.ч.:		
- земи	335 611	337 607	- неразмпределена печалба		
- сгради	96 096	131 846	- непокрита загуба	(576 552)	(589 751)
2. Машини, производствено оборудване и апаратура	181 500	262 760	Общо за група IV:	(576 552)	(589 751)
3. Съоръжения, транспортни средства и други	2 529 013	2 602 222	V. Текуща печалба (загуба)	(28 323)	(85 790)
4. Предоставени аванси и дълготрайни материални активи в процес на	2 211 605	2 590 829	ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ А:	1 226 148	1 141 503
Общо за група II:	5 353 825	5 925 264			
III. Дългосрочни финансови активи			Б. Провизии и сходни задължения		
1. Акции и дялове в предприятия от група	5	5	1. Провизии за пенсионни задължения	42 667	49 067
3. Акции и дялове в асоциирани и смесени предприятия	2 883	2 883	2. Провизии за данъци, в т.ч.:	80 613	77 389
Общо за група III:	2 888	2 888	- отсрочени данъци	80 613	77 389
IV. Отсрочени данъци			ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б:	123 280	126 456
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ Б:	5 360 624	5 930 776			
В. Текущи (краткотрайни) активи			В. Задължения		
I. Материални запаси			1. Задължения към финансови предприятия	1 529	887
1. Суровини и материали	93 505	91 505	2. Задължения към доставчици	62 247	70 395
2. Материали в ликвидация	7 145	6 890	3. Получени аванси		
3. Продукция	465	435	4. Задължения, свързани с асоциирани и смесени предприятия	3 053	1 036
4. Стоки	2	6	5. Други задължения	177 465	185 147
Общо за група I:	101 117	98 836	- към персонала	24 046	30 538
II. Вземания			- осигурителни задължения	8 896	12 188
1. Вземания от клиенти и доставчици	148 250	138 302	- данъчни задължения	2 382	2 280
2. Вземания, свързани с асоциирани и смесени предприятия	575		ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В:	244 294	257 465
3. Други вземания	7 064	6 064			
Общо за група II:	155 889	144 366			
III. Инвестиции			Г. Финансирания и приходи за бъдещи периоди, в т.ч.:	4 297 913	4 919 059
IV. Парични средства, в т.ч.:			- финансирания	4 294 355	4 915 777
- брой	5	5	- приходи за бъдещи периоди	3 558	3 282
- в безсрочни сметки (депозити)	273 784	270 000			
Общо за група IV:	273 789	270 005			
ОБЩО ЗА РАЗДЕЛ В:	530 795	513 207			
Г. Разходи за бъдещи периоди	216	500			
СУМА НА АКТИВА (А+Б+В+Г)	5 891 635	6 444 483	СУМА НА ПАСИВА (А+Б+В+Г)	5 891 635	6 444 483