

*Информация от ДП НКЖИ съгласно изискванията на чл. 42, ал. 1 от Правилника за прилагане на закона за публичните предприятия*

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ), в качеството си на основен управител на железопътната инфраструктура на Република България изгражда, поддържа, развива, обновява и модернизира железопътната инфраструктура, управлява системите за контрол и безопасност на движението и предоставя на железопътните предприятия достъп до инфраструктурата.

Като управител на железопътната инфраструктура на Република България НКЖИ осигурява достъп по недискриминационен начин на железопътните предприятия до железопътната инфраструктура, до обслужващите съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги, за което получава съответни приходи.

Услугите, които НКЖИ предоставя на железопътните превозвачи, са посочени в Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура.

**1. Информация за текущото състояние и бюджет на публичното предприятие към 30.09.2023 г.;**

*Текущо финансово състояние към 30.09.2023 г. и прогноза към 31.12.2023 година:*

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

Съгласно Закона за държавния бюджет на Република България за 2023 г. на предприятието са определени 152 234 хил. лв. средства за капиталови трансфери и 272 300 хил. лв. субсидия.

Към 30.09.2023 г. са предоставени от държавния бюджет на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ капиталови трансфери в размер на 119 200 хил. лв. и субсидия в размер на 199 948 хил. лв., като усвоените средства за капиталови трансфери са в размер на 97 373 хил. лв. и за субсидия в размер на 190 352 хил. лв.

Приходите от оперативна дейност без отчетените приходи за финансиране към 30.09.2023 г. са в размер на 121 965 хил. лв., като същите към 31.12.2023 г. се очаква да са в размер на 163 749 хил. лв.

Разходите за оперативна дейност без отчетените разходи за амортизации към 30.09.2023 г. са в размер на 290 496 хил. лв., от които за персонал в размер на 199 935 хил. лв. Очакваните разходи за оперативна дейност без отчетените разходи за амортизации към 31.12.2023 г. са в размер на 406 951 хил. лв., като 283 055 хил. лв. са разходи за персонал.

Към 30.09.2023 г. управляваните активи от НКЖИ са в размер на 5 304 577 хил. лв., като към 31.12.2023 г. се очаква да достигнат до 5 437 600 хил. лв.

Собственият капитал към 30.09.2023 г. е в размер на 1 262 463 хил. лв., като към 31.12.2023 г. се очаква да бъде в размер на 1 259 004 хил. лв.

Търговските и други вземания на НКЖИ към 30.09.2023 г. са в размер на 109 009 хил. лв., като от Холдинг БДЖ ЕАД и дъщерните му дружества са в размер на 78 072 хил. лв. Към 31.12.2023 г. търговските и други вземания се очакват да са в размер на 108 553 хил. лв.

Търговските и други задължения на НКЖИ към 30.09.2023 г. са в размер на 139 636 хил. лв., като към 31.12.2023 г. се очакват да са в размер на 75 130 хил. лв.

С оглед недопускане забавяне на плащанията във времето е създадена финансово-оперативна организация за съгласуване нивото на извършена работа и преглед на всички текущи документи. Национална компания „Железопътна инфраструктура“ приключи 30.09.2023 г. с текуща загуба след данъци в размер на 9 981 хил. лв. Очакваната загуба към 31.12.2023 г. е в размер на 13 875 хил. лв.

### *Техническо състояние*

Техническото състояние на железопътната инфраструктура отговаря на заложените в Графика за движение на влаковете скорости и гарантира безопасната ѝ и надеждна експлоатация. Състоянието на железния път и съоръженията се обуславя от годишния брутен тонаж на превозите и от обема и качеството на извършените ремонтни работи през предходните години. Съгласно заложените скорости в графика за движението на влаковете, то осигурява висока степен на безопасност и надеждност. Дейностите по поддържането на горното строене на железния път са насочени основно към подобряване на състоянието на релсо-траверсовата скара и баластовата призма. Общото състояние на железния път се измерва, чрез пътеизмерителна лаборатория в бална оценка от измерването на геометрията на железния път и е един от водещите показатели за постигане на целите. С прилагането на по-тежък тип горно строене с релси 60E1 се постигат до два пъти по ниски разходи за поддържане на железния път, свързани с удължаване на жизнения цикъл на релсите и траверсите и на сроковете между работата на ТПМ (пресяване и подбиване на баластовата призма).

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

Осигурителната техника осъществява контрол и управление на елементите от железопътната инфраструктура (светофори и стрелки), чрез гарови централизации (механични, електро-механични, релейни и компютърни) и междугаровите системи (автоблокировка, полуавтоматична блокировка), контрол и управление на скоростта на движение на влаковете чрез системата АЛС/ETCS и централизирано диспечерско управление на движението на влаковете (ДЦ). Състоянието на осигурителната техника влияе пряко върху безопасността, качеството и ефективността на железопътната услуга, затова ДПНКЖИ, полага изключителни грижи за нейното поддържане за безотказна работа и недопускане на „опасни откази“. Системата за сигнализация осигурява управлението и контрола на движението на железопътните возила, в съответствие с установените изисквания за безопасност, което определя нейната изключителна значимост за железопътната инфраструктура при осъществяване на превозния процес.

## **2. Информация за неговата стратегия;**

В контекста на Европейските и национални политики за развитие на жп транспорт и заложените в тях принципи и основни приоритети са определени следните основни цели, които НКЖИ като Управител на инфраструктурата се стреми да изпълни:

- ✓ Постигане на конкурентни и проектни скорости по съществуващата железопътна мрежа и развитие на бизнес ориентирани трасета.
- ✓ Осигуряване на безопасен и сигурен железопътен транспорт, чрез въвеждане на нови интелигентни системи.
- ✓ Съхранение на активите, предоставени от държавата за управление от НКЖИ, чрез осигуряване на адекватна поддръжка в съответствие със състоянието на активите.

- ✓ Намаляване на загубите от инциденти, чрез намаляване на техния брой по вина на Управителя на жп инфраструктура и намаляване на времето за отстраняване на последиците.
- ✓ Оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура.
- ✓ Развитие на железопътната инфраструктура и обновяване на железопътните линии, разположени по общоевропейските транспортни оси.
- ✓ Повишаване на конкурентоспособността (по отношение на качество и ефективност).
- ✓ Провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване на потребностите на клиентите от качествено обслужване – сигурност, надеждност, целогодишност и екологичност на предоставяните услуги.
- ✓ Поддържане на активна инвестиционна политика по отношение на привличане на различни източници на финансиране извън Държавния бюджет.
- ✓ Привличане на частни инвестиции.
- ✓ Въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията.
- ✓ Въвеждане на нови услуги и дейности.
- ✓ Въвеждане на енергоефективни технологии и използване на възобновяеми енергийни източници.
- ✓ Привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси.
- ✓ Провеждане на гъвкава тарифна политика.
- ✓ Разширяване на пазарния дял на комбинираните превози, чрез развитие на терминалната инфраструктура.
- ✓ Успешно и ефективно усвояване на средствата от Европейските структурни инвестиционни фондове (ЕСИФ)/Европейски фондове при споделено управление(ЕФСУ)
- ✓ Подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

Приоритетите за експлоатация, поддържане и развитие на железопътната инфраструктура в контекста на устойчиво и интегрирано развитие на Република България до 2027 г., са определени в съответствие с целите на следните основни документи:

- 2030 Agenda for Sustainable Development<sup>1</sup>
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.<sup>2</sup>
- Национална програма за развитие: България 2030
- Договор между Държавата и НКЖИ
- Приоритети за финансиране на проекти по ЕСИФ/ЕФСУ
- Споразумение за партньорство - Република България, очертаващо помощта от Европейските фондове при споделено управление за периода 2021-2027 г.;
- Инвестиционна програма за изпълнение на условията за усвояване на средствата от европейските фондове за периода 2021 – 2027 г.;
- Национален план за възстановяване и устойчивост на Република България

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/europeaid/policies/european-development-policy/2030-agenda-sustainable-development\\_en](https://ec.europa.eu/europeaid/policies/european-development-policy/2030-agenda-sustainable-development_en)

<sup>2</sup> <https://www.mtitc.government.bg/bg/category/42/integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2030-g>

НКЖИ извършва дейността си в съответствие с провежданата от Министерството на транспорта и съобщенията политика в областта на транспорта и включените в обхвата на политиката бюджетни програми „Развитие и поддръжка на транспортната инфраструктура“ и „Организация, управление на транспорта, осигуряване на безопасност, сигурност и екологосъобразност“.

Стратегията за развитие на Компанията е съобразена с основните национални и европейски стратегически и нормативни документи в областта.

Основният национален документ, който очертава стратегическата рамка за развитие на транспортната система в Република България е *Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г. (ИТС 2030)*.

В изпълнение на ИТС 2030 г., в края на разглеждания период Република България трябва да притежава по - конкурентоспособна, финансово стабилна, безопасна и сигурна железница, която да удовлетворява потребностите на населението за качествен транспорт и да допринася за развитието на бизнеса в страната.

ИТС 2030 определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, вкл. приоритети за инвестиции в основната и широкообхватната Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) и във второстепенната свързаност.

Европейската политика в областта на железопътния транспорт цели създаването на единно железопътно пространство. 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, Европейската комисия публикува документ „Към устойчива Европа до 2030 г.“. Той е израз на твърдия ангажимент от страна на ЕС да постигне резултати по целите на ООН за устойчиво развитие, включително целите на Парижкото споразумение относно изменението на климата.

На 14 декември 2021 г. ЕК разпространи Предложение за нов Регламент относно Насоки на Съюза за развитие на трансевропейската транспортна мрежа. С предложените нови Насоки като цяло се поддържа структурата на мрежата и сроковете за завършването ѝ, но също така се добавя и нов междинен краен срок за завършване - 2040 г., за да се гарантира поэтапен подход към 2050 г. С приемането им ще се постави край на досега съществуващите Коридори от Основната TEN-T мрежа и на Товарните железопътни коридори, като вместо тях ще се създадат Европейски транспортни коридори, обединяващи мрежата от Коридори от Основната мрежа и мрежата на ТЖК. Освен Основна и Широкообхватна TEN-T мрежа, със срокове за завършване съответно до 2030 г. и до 2050 г., чрез тези Насоки ще се въведе и т.н. „Разширена основна мрежа“ – „Extended Core Network“, на която срокът за завършване е фиксиран до края на 2040 г.

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

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

С Решение № 442 на Министерския съвет от 08.06.2021 г. е приет Национален план за действие за повишаване на военната мобилност, който има за цел повишаване на военната мобилност посредством съгласувани действия на националните институции. Набляга се на възможността за установяване на сътрудничество и координация на усилията между гражданската и военната сфера за подобряване на военната мобилност в няколко основни области – транспортна инфраструктура, нормативни и процедурни въпроси относно граничните и митнически режими, предоставяне на разрешения за трансгранично придвижване и други. По линия на МСЕ 2021-2027 г. по пакет „Военна мобилност“ са идентифицирани няколко направления, които имат пряко отношение с развитието на жп връзките по направление „Север-Юг“ във връзка с военните действия на територията на Украйна.

В стратегическата рамка на Компанията са заложили цели и приоритети на Европейско и национално ниво, които трябва да бъдат идентифицирани от страна на Правителството и определените за тяхното постигане институции. В конкретния случай НКЖИ е определена, чрез Закона за железопътния транспорт за отговорна институция по отношение развитието на железопътната инфраструктура и тя трябва да постигне заложените цели, съобразно приоритетите в този сектор. Механизмът за участието на Държавата е определен чрез Договора между Управителя на железопътната инфраструктура, Министерството на транспорта и съобщенията и Министерството на финансите.

### ***Програмен период 2014-2020 г.***

За постигане на една от основните цели за развитие на НКЖИ, свързана с успешното и ефективно усвояване на средствата от ЕСИФ/ЕФСУ, Компанията като бенефициент на европейски средства изпълнява значителен брой проекти с финансиране от Европейската комисия по различни програми и фондове като:

- *Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.*, чиято обща цел е „Развитие на устойчива транспортна система“. Тя съответства на целите на Стратегия „Европа 2020“, както и на целите на Националната програма за реформи и на Националната програма за развитие: България 2020.
- *Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)* като инструмент за финансиране и прилагане на европейската политика в областта на инфраструктурата, подкрепя иновациите в транспортната система, с цел подобряване на инфраструктурата, намаляване въздействието на транспорта върху околната среда, повишаване на енергийната ефективност и безопасността.
- *Национален план за възстановяване и устойчивост.* Механизмът за възстановяване и устойчивост е нов инструмент, създаден по предложение на Европейската комисия и целящ устойчиво, съгласувано и справедливо възстановяване на държавите-членки на ЕС от кризата, породена от пандемията от COVID-19. В тази връзка, през 2022 г. България успешно премина процедурата по договаряне и одобрение от ЕК на Национален план за възстановяване и устойчивост (НПВУ).

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

Периодът 2021-2023 г. е с изключително голяма важност за НКЖИ като Бенефициент на средства от ЕСИФ. От една страна, това е времето в което приключва програмният

период 2014-2020 г., а от друга стартира новият 2021-2027 г., както и изпълнението на новия Механизъм за възстановяване и устойчивост, чиято цел е преодоляване на последиците от разпространението на COVID-19. В този период се изпълняват проекти по ОПТТИ 2014-2020 г. и МСЕ, както стартира изпълнението на проекти по ПТС 2021-2027, МСЕ-2 и НПВУ.

В програмен период 2021-2027 г., НКЖИ е Бенефициент по следните програми:

- Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. (ПТС), която беше одобрена на 03.10.2022 г. от ЕК. Приоритетите на ПТС 2021-2027 г. допринасят за реализацията на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност на ЕК, която предвижда транспортния сектор да намали значително своите емисии и да стане по-устойчив, както и екологичната мобилност да бъде новият метод за растеж на транспортния сектор. За развитие на транспортната система и отстраняване на регионалните неравенства, инвестициите се концентрират основно върху модернизацията на направленията по TEN-T на територията на страната при ограничаване на отрицателните ефекти от развитието на транспортния сектор, с оглед постигане на по-добра интеграция на националната транспортна мрежа в тази на ЕС и подобряване на връзките със съседните страни, което ще допринесе за балансираното регионално развитие и опазването на околната среда.

Формулираните приоритети по ПТС са:

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

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

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

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

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

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

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

1. Инвестиции от ЕФРР предвиждат модернизация на терминали и пристанищни съоръжения за натоварване и претоварване, реконструкция на пристанища за обществен

транспорт, електрификация и внедряване на сигнализация и телекомуникации, развитие на жп възли, доставка на мултифункционални плавателни съдове, мерки за ТП за проектите.

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

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

Планираните инвестиции са основно по направленията на коридор ОИС, като в тях са включени ключови гари, които осигуряват комбиниран транспорт по направленията София-Перник-Радомир. Модернизацията на гарите ще допълни ефекта от модернизацията на съответните участъци и ще допринесе за постигане на оперативна съвместимост.

Предвижда се изграждането на ERTMS (ниво 2) и ETCS, извън обхвата на проектите за развитие на железопътната инфраструктура по приоритет 1 и Плана за възстановяване и устойчивост, както и внедряването на автоматични прелезни устройства на ключови прелези с концентрация на инциденти, с оглед повишаване на безопасността. Такива проекти са планирани за жп линии София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел, Елин Пелин-Септември, Радомир-Кулата. Предвидена е модернизация и въвеждане на SCADA в 4 бр. тягови подстанции.

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

Примерни допустими дейности по Приоритет 4: изграждане на железопътни връзки към летища в градски условия, мерки за техническа помощ за подготовката/завършване на подготовката на проектите, включително за градска железница в Пловдив.

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

- *Механизъм за свързване на Европа-2*. Като част от Многогодишната финансова рамка за програмния период 2021-2027, на 07.07.2021 г. е одобрен Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския Парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на Регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014. 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.

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

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

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

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

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

НПВУ на България е структуриран в четири стълба:

- Иновативна България – целящ повишаването на конкурентоспособността на икономиката и трансформирането ѝ в икономика, базирана на знанието и интелигентния растеж чрез мерки в сферата на образованието, цифровите умения, науката, иновациите, технологиите и взаимовръзките между тях – 25,3 % от ресурсите по Плана.

- Зелена България – с фокус върху устойчивото управление на природните ресурси, позволяващо задоволяване на текущите нужди на икономиката и обществото, при запазване на екологичната устойчивост, така че тези потребности да могат да продължат да бъдат удовлетворявани и в дългосрочен план – 41,9 % от ресурсите по Плана.

- Свързана България – акцентиращ върху повишаването на конкурентоспособността и устойчивото развитие на районите на страната, каквито са подобряването на транспортната и цифрова свързаност, както и насърчаването на местното развитие, стъпвайки на специфичния местен потенциал – 18,3 % от ресурсите по Плана.

- Справедлива България – с фокус върху хората в неравностойно положение за постигане на по включващ и по устойчив растеж и споделен просперитет за всички, както и с акцент върху изграждането на ефективни и отговорни публични институции, чувствителни към нуждите на бизнеса и потребностите на гражданите – 14,6 % от ресурсите по Плана.



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

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

*Програмата Интеррег VI-A Румъния - България 2021-2027 г.* обхваща трансграничната зона между двете държави, която е една от най-слабо развитите територии в ЕС. НКЖИ планира участие в програмата в рамките на Приоритет 1 „По-добре свързан регион“ с подготовка и изпълнение на проекти от стратегическо значение - за реконструкция на железопътна гара и спирка в района на гр. Русе.

• *Програмата Интеррег VI-A Гърция - България 2021-2027 г.* е насочена към подпомагане на седем гръцки и четири български трансгранични региона. Тя ще подкрепя националните стратегии за развитие чрез целенасочени интервенции по въпроси, при които трансграничните действия създават добавена стойност, улесняват по-ефективно прилагане и гарантират по-добра ефективност при използването на ресурсите. НКЖИ планира участие в програмата в рамките на Приоритет 2 „По-достъпен трансграничен регион“ с подготовка и изпълнение на проект от стратегическо значение „Подготовка на технически проект за модернизация на железопътната линия Радомир-Кулата“.

*Чрез постигането на основните цели за развитие, НКЖИ ще се стреми да изпълнява следните принципи и приоритети при осъществяване на своята дейност:*

- пазарна ориентация на Компанията и политика за утвърждаването ѝ като обществено отговорна организация;
- изграждане на конкурентоспособна организация и търговско ориентирано предприятие;
- ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- модернизиране и привеждане на железопътната инфраструктура в съответствие с европейските стандарти за безопасност;
- висок професионален кадрови потенциал;
- осигуряване на качествен и леснодостъпен жп транспорт (премахване на транспортни бариери) за хора в неравностойно положение.

### **3. Информация за цели и предизвикателства на публичното предприятие;**

#### ***Стратегически***

- ✓ постигане на конкурентни и по-високи проектни скорости по съществуващата железопътна мрежа и развитие на бизнес ориентирани трасета;
- ✓ осигуряване на безопасен и сигурен железопътен транспорт;
- ✓ съхранение на активите, предоставени от държавата за управление от НКЖИ;
- ✓ оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура;
- ✓ въвеждане на енергоефективни технологии и използване на възобновяеми енергийни източници;

- ✓ намаляване на загубите от инциденти и намаляване на времето за отстраняване на последиците;
- ✓ развитие на железопътната инфраструктура и обновяване на железопътните линии, разположени по международни железопътни коридори;
- ✓ повишаване на конкурентоспособността в параметри качество и ефективност;
- ✓ провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване на потребностите на клиентите от качествено обслужване – сигурност, надеждност, непрекъснатост и екологичност на предоставяните услуги;
- ✓ въвеждане на иновативни техники и технологии за функциониране на организацията;
- ✓ въвеждане на нови услуги и дейности;
- ✓ въвеждане на енергоефективни технологии и използване на възобновяеми енергийни източници;
- ✓ привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси;
- ✓ провеждане на гъвкава тарифна политика;
- ✓ създаване на конкурентни условия за комбинираните превози, чрез развитие на терминалната инфраструктура;
- ✓ успешно и ефективно усвояване на средствата от Европейските структурни инвестиционни фондове (ЕСИФ);
- ✓ подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулиране развитието на пограничните райони.

### **Пазарни**

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

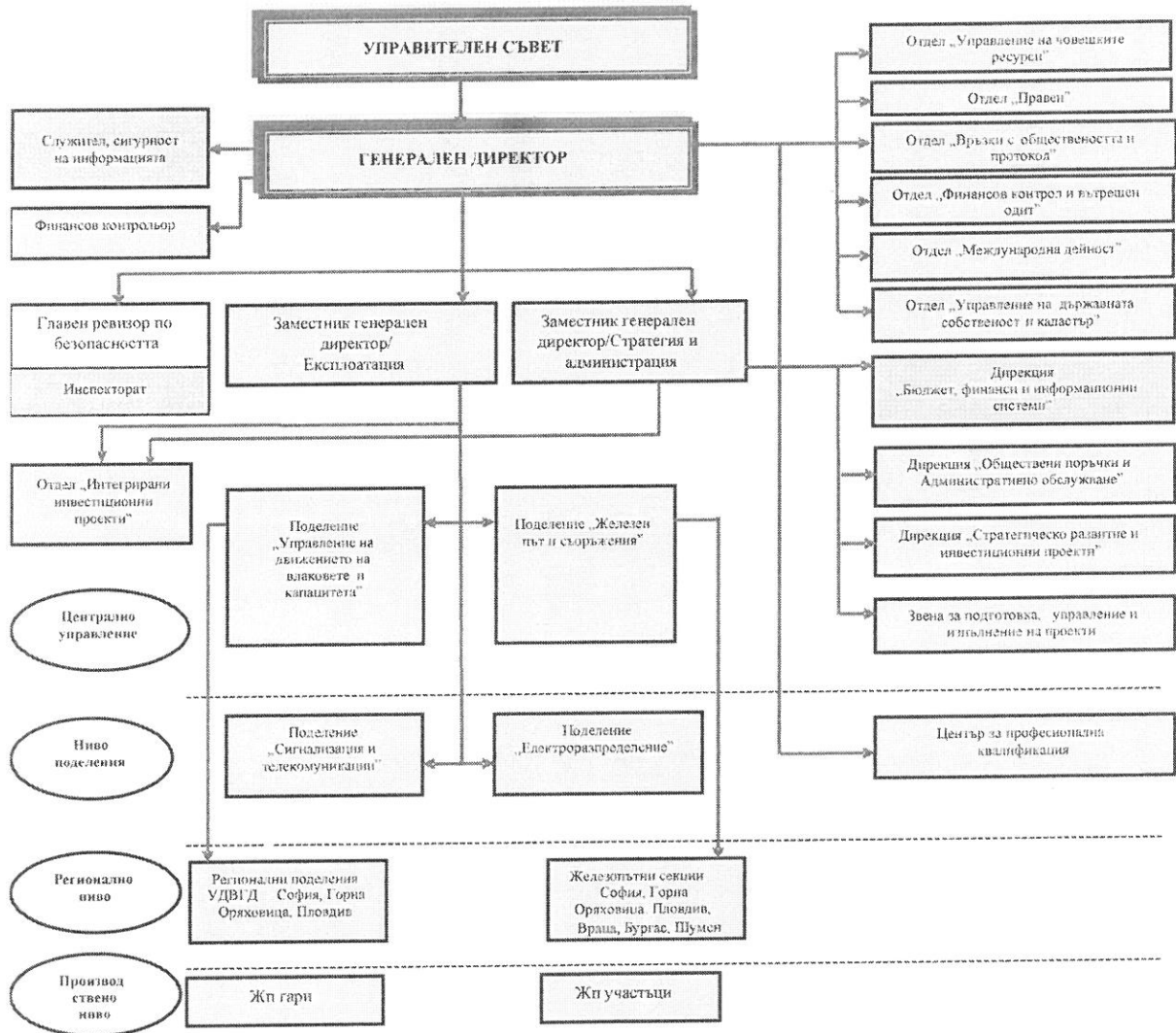
- ✓ сътрудничество с управителите на инфраструктура на европейско равнище за да се увеличат ефектите от дейността по управление на железопътната инфраструктура на база „добри практики“.

#### **Финансови**

- ✓ намаляване на загубата от дейността чрез балансиране на салдото на Управителя на инфраструктурата;
- ✓ намаляване периода за събиране на вземанията от клиенти и техния размер;
- ✓ намаляване на текущите вземания от клиенти и доставчици;
- ✓ намаляване на текущите задължения към доставчици, клиенти и персонал;
- ✓ увеличаване на производителността на труда;
- ✓ усъвършенстване планирането на финансовите средства, прозрачност и по-добро финансово управление, чрез въвеждане на системи за управление и контрол на дейността;
- ✓ ръст на другите приходи от дейността, вкл. изваждане на неоперативни дълготрайни материални активи (ДМА) – публична собственост от баланса на НКЖИ.
- ✓ Изменение на нормативната уредба, отнасяща се до осъществяване на инфраструктурни линейни обекти;
- ✓ Завършване на всички отчуждителни процедури, навременно издаване на разрешения за строеж и наваксване на забавянията в изпълнението на проектите;
- ✓ Последици от Ковид пандемията и настоящата обстановка, свързана с военните действия в Украйна и въведените от ЕС санкции към Русия;
- ✓ Драматично повишаване цената на материали, стоки и услуги, използвани в строителството или поддръжката на активите на предприятието, свързани с веригата на доставки, повишените цени на енергийните източници и военните действия на територията на Европа;
- ✓ Привличане и задържане на висококвалифицирани човешки ресурси;
- ✓ Използване и внедряване на съвременни техники, технологии, програмни продукти и иновации;
- ✓ Годината е една от тези в три годишния период (2021 г.-2023 г.), която е с изключително голяма важност за НКЖИ като Бенефициент на средства от ЕСИФ. 2022 г. е година, в която ще се изпълняват проекти от програмен период 2014-2020 г., а от друга страна ще трябва да стартира изпълнението на проекти от периода 2021-2027 г., като в същото време ще стартира изпълнението на нов Механизъм за възстановяване и устойчивост.

# ОРГАНИГРАМА НА ДП НКЖИ

към 30.09.2023 г.



## СПРАВКА

за числеността на персонала в системата на ДП НКЖИ  
към 30.09.2023 год.

№ по ред	Поделения	Щат към 30.09.23 г.
1	2	3
1	Централно управление	558,5
2	Всичко УДВГД	4544
3	Всичко ЖП секции	4203,5
4	С и Т	1285,5
5	ЕРП	1058
6	ЦПК	14
	Общо към 31.08.22 г.:	11663,5