

ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ “ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

**ПРОГРАМА ЗА ОПЕРАТИВНО
ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ**

**НА ДП НК “ЖЕЛЕЗОПЪТНА
ИНФРАСТРУКТУРА”**

ЗА ПЕРИОДА 2011-2016 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	РЕЗЮМЕ.....	2
2.	АНАЛИЗ НА СЪЩЕСТВУВАЩОТО ПОЛОЖЕНИЕ	3
2.1.	Преглед на състоянието на железопътният транспорт в Европейския съюз (ЕС) и в България	3
2.1.1.	Нормативи.....	3
2.1.2.	Европейската стратегия за развитие на ЖП транспорта	3
2.1.3.	Тенденции в развитието на железопътния транспорт в ЕС	4
2.1.4.	Анализ на пазара на железопътни услуги	5
2.1.5.	Анализ на конкурентноспособността.....	6
2.2.	Анализ на състоянието на железопътната инфраструктура	7
2.2.1.	Състояние на железопътната инфраструктура.....	7
2.3.	Финансов анализ на ДП НК ЖИ.....	12
2.4.	Анализ на трудовата заетост.....	14
3.	ПРОГРАМА ЗА ОПЕРАТИВНО И ОРГАНИЗАЦИОННО ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА ДП НК ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2011-2016 ГОД.	17
3.1.	Железен път и съоръжения	17
3.1.1.	Основни допускания, използвани при подготовката на програмата.....	17
3.1.2.	Основни направления на преструктурирането в поделение „Железен път и съоръжения“	17
3.2.	Осигурителна техника и телекомуникации	20
3.3.	Управление на движението на влаковете и капацитета (УДВК).....	27
3.4.	Енергетични и електротехнически съоръжения	30
3.5.	Преустановяване движението по слабо натоварени линии.....	35
3.6.	Необходимите разходи за осигуряване на социалния пакет от обезщетения за съкращение на персонала в ДП НК ЖИ по варианти на преструктуриране на Компанията са представени в следващите таблици:	36
4.	ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРОГРАМАТА ЗА ОПЕРАТИВНО ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА ДП НК ЖИ.....	38
5.	ПРИЛОЖЕНИЯ	39

1. РЕЗЮМЕ

Програмата е изготвена на основание правната и икономическа рамка, определяща дейността на ДП НК „Железопътна инфраструктура“ (ДП НК ЖИ), която включва:

- Закон за Железопътния транспорт;
- Дългосрочна програма за развитие на ДП НК ЖИ 2011– 2016г.;
- Проект “Стабилизиране на железопътната инфраструктура в периода 2009 – 2012 год.” по кредитно споразумение за заем от Световната банка на стойност от 360 млн. лв.;
- Международни спогодби и конвенции за железопътния транспорт, по които Република България е страна.

Целта на документа е в съкратен вид да представи състоянието и проблемите в железопътната инфраструктура. Въз основа на този анализ се предлага **програма за оперативно реструктуриране**, оптимизиране на разходите на Националната компания и повишаване производителността на труда в следващите шест години.

2. АНАЛИЗ НА СЪЩЕСТВУВАЩОТО ПОЛОЖЕНИЕ

2.1. Преглед на състоянието на железопътният транспорт в Европейския съюз (ЕС) и в България

2.1.1. Нормативи

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

- Директива 91/440 за разделяне на мрежа и експлоатация;
- Директива 2001/12 за развитие на железниците от Общността;
- Директива 2001/13 за лицензиране на железопътните предприятия;
- Директива 2001/14 за разпределението на капацитета на железопътната инфраструктура, тарифирането на железопътната инфраструктура и сертифицирането по отношение на безопасността.

С приемането на България в ЕС, приетите от Европейския парламент разпоредби в областта на жп транспорт имат силата на закон за страната, респективно за жп операторите и ДП НК ЖИ. Регламентираните в трите железопътни пакета, два от които са официално квалифицирани като „инфраструктурни“, основни изисквания за техническа и оперативна съвместимост, безопасност, екологичност, качество на услугите и др., налагат ДП НК ЖИ като Управител на жп инфраструктура в България.

ДП НК ЖИ, като Управител на инфраструктурата (УИ) във всички аспекти трябва да бъде независим по отношение на своите връзки с превозвачите в съответствие с европейските Директиви (91/440), 14/2001/ЕС и 12/2001/ЕС.

2.1.2. Европейската стратегия за развитие на ЖП транспорта

През последните години отговорните органи в Европейския съюз изработват целенасочена политика и конкретни мерки за насърчаване на жп транспорта. Общата европейска политика се провежда в три направления:

- ✦ постепенно въвеждане на условия, допринасящи за появата на конкуренция на пазарите на жп превозни услуги;
- ✦ поощряване стандартизацията и техническата хармонизация на европейските жп мрежи с цел постигане пълна оперативна съвместимост в рамките на Съюза;
- ✦ отпускане на финансова помощ на нивото на Общността (в рамките на програмата RTE-T (TEN-T, PHARE, ISPA и на Структурните фондове).

Във връзка със значителния размер на вложенията в жп предприятия публични средства, както и нагласите на някои правителства от новоприсъединилите се страни членки да използват само средства от ЕС, без да заложат реални механизми за стимулиране на жп транспорт в собствените си бюджети, Европейската комисия издаде през м. април 2008г. „Ръководни насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия“, чрез които се регламентира на европейско ниво задължението на държавата да подпомага развитието на жп транспорта, приоритетно в сравнение с другите видове транспорт, както и механизмите за подпомагане, които да са еднакви и приемливи за всички страни членки на ЕС, като основно

са насочени към жп инфраструктура, пътнически жп превози от обществен интерес и развитие на комбиниран жп товарен транспорт.

2.1.3. Тенденции в развитието на железопътния транспорт в ЕС

В развитието на железопътния транспорт в ЕС се забелязват следните **основни тенденции**, заложи в редица нормативни документи, създаващи условия за тяхното постигане:

- ✦ Създаване и изграждане на търговско-ориентирани транспортни оси. Приет е регламент за изграждане на европейска железопътна мрежа за конкурентноспособни товарни превози и изграждане на търговски оси.

- ✦ Повишаване на ефективността на железопътния транспорт, чрез изграждане на интермодални терминали. Инициативите на ЕС в подкрепа на интермодалния транспорт, са с цел намаляване на задръстванията, подобряване на екологичността на транспортната система, чрез прехвърлянето на товари от шосейния транспорт към железопътния транспорт.

- ✦ Програми от ЕС за опазване на природната среда, както и за драстично намаляване на трафика по шосейната инфраструктура. Тенденцията е да се събират екотакси и със сумите от тях да се инвестира в развитието на железопътния транспорт.

- ✦ Правилният подбор и прилагане на мерките за насърчаване ползването на по-екологично чисти горива и превозни средства, за поощряване ползването на екологосъобразните видове транспорт (железопътен, комбиниран), вероятно ще допринесат в дългосрочна перспектива за известна промяна в разпределението и на товарния и на пътническия трафик по видове транспорт.

- ✦ Равнопоставеност на жп транспорта, чрез приоритетно финансиране. В съответствие с финансовите правила за финансиране на транспортни проекти по Европейската мрежа (TEN-T) разпределението на средствата за инвестиции между видовете транспорт изрично е посочено, че не по-малко от 55% от средствата ще се дават за железопътен транспорт и не повече от 25% за автомобилен транспорт.

- ✦ Развитие на комбиниран транспорт. Техническите параметри на комбинирания транспорт в България следва да бъдат подобри.

- ✦ Създаване на единна Европейска железница, чрез въвеждане на оперативна съвместимост, ERTMS, интелигентни транспортни системи – телематични приложения за товарни превози - TAF-TSI и телематични приложения за пътнически превози - TAP - TSI.

Главната цел на транспортния сектор на България е бъдещето развитие на интермодалната транспортна система и по-високо качество на товарните транспортни услуги в съответствие с политиката на ЕС за интермодална транспортна система, като усилията в този сегмент са съсредоточени към изграждане на мрежа за комбиниран транспорт, покриваща Общоевропейските транспортни коридори. Интермодалният транспорт е в основата на съвременната транспортна логистика, която играе ключова роля за осигуряването на устойчива мобилност в Европа. Освен това е пряко свързана с постигането на други съществени цели, като опазване на околната среда и подобряването на безопасността и сигурността.

Европейската транспортна политика фокусира своето внимание върху взаимното обвързване и равнопоставеност между отделните видове транспорт и намиране на точния баланс на транспортните превози с цел постигане на по-голяма ефективност, доближаване до динамиката на пазарните отношения, съобразяване със съвременните изисквания за сигурност и опазване на околната среда.

В Стратегическите програми на Компанията са заложи мерки, които трябва да се предприемат в дългосрочен план, без да се забравя основния факт, че съществуването и развитието на железопътния транспорт е преди всичко въпрос на политическо решение, а не

начин на управление на предприятие. Невъзможно е да се управлява на пазарен принцип, когато приходите са фиксирани с нормативни актове, а разходите са управлявани от Закона за бюджета. В този случай управлението е съвместно – така Държава и предприятие с общи усилия и при изяснени показатели, предлагат на пазара това, което е важно за гражданите на страната.

Целта е цялостното трансформиране на архаичната структура на железопътния транспорт, като катализатор за радикалната промяна в отношението на железопътния бизнес към неговите клиенти, значителното подобряване на ефективността на ежедневните железопътни услуги, а в по-дългосрочна перспектива и към нарастване на трансграничния пътнически и товарен железопътен трафик. Политиката на Европейския съюз за прехвърляне на част от превозите от автомобилния към железопътния транспорт, обуславя неотложността на модернизирането на железопътната инфраструктура, като най-важните проекти са включени в списъка с приоритетни инфраструктурни проекти с национално значение. Железопътният транспорт трябва да предложи на хората и бизнеса необходимото ниво на мобилност – различни видове транспорт/комодалност.

Основните източници за финансиране на железопътната инфраструктура са държавния бюджет, Кохезионния и Структурните фондове на ЕС. В Стратегията за участие на България в Кохезионния и Структурните фондове на Европейския съюз, освен законово регламентиране на многогодишното бюджетиране, се предвижда и създаване на интегрирана система за планиране на инвестициите, обхващаща едновременно европейските и националните източници на финансиране.

Средствата от ЕС за изграждане на железопътната инфраструктура се предоставят, при условие, че са спазени ТСОС и държавата членка гарантира осигуряването на необходимите средства за поддръжка и експлоатация на новопридобитите активи.

ДП НК ЖИ е Бенефициент по всички проекти от Приоритетна ос I - Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси, по един проект от Приоритетна ос III - Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари, и Приоритетна ос V - Техническа помощ на Оперативна програма "Транспорт" 2007-2013 г.

Оперативна програма "Транспорт" 2007-2013 г. е една от седемте оперативни програми на Република България, които се финансират от Структурните и Кохезионния фондове на ЕС.

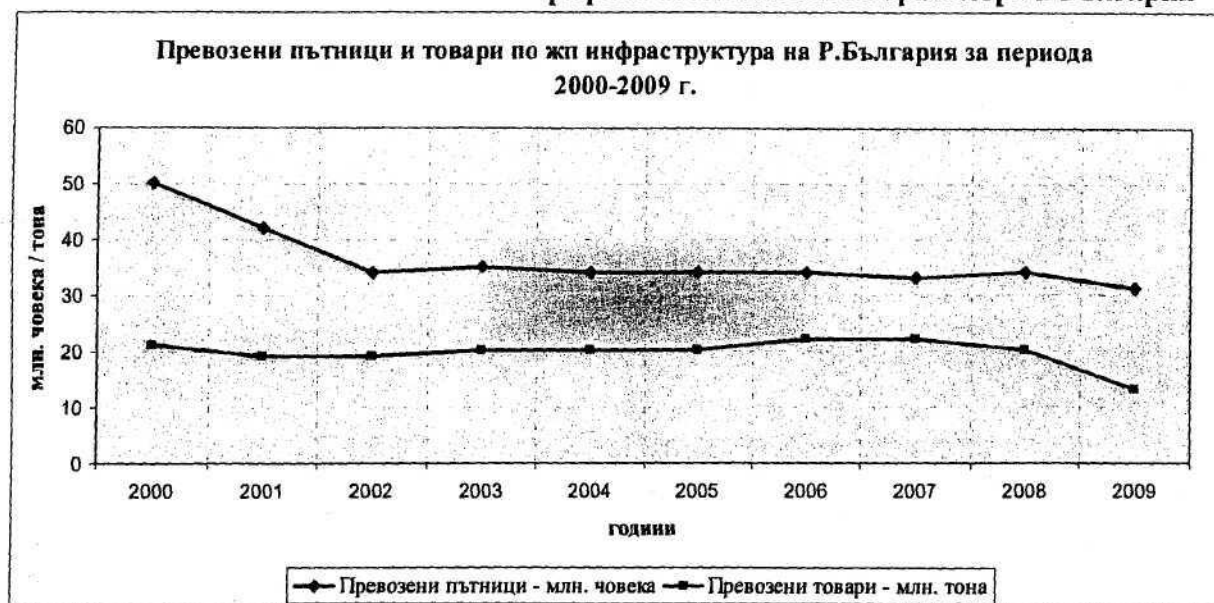
ОПТ е оперативната програма с най-голям бюджет в България - 2 003 481 163.68 евро. Целта на ОПТ е развитието на железопътната, пътната и водна инфраструктура, както и стимулиране развитието на комбиниран транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз и установените изисквания за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа за постигне на устойчивост на българската транспортна система.

2.1.4. Анализ на пазара на железопътни услуги

През последните 19 години в България в следствие толерираната конкуренция агресивното навлизане на бързо модернизиращия се автомобилен транспорт, спадът в производството и намалялата покупателна способност на населението, както и поради финансово-икономическата криза има ясно изразена тенденция към драстично намаляване броя на превозените пътници и товари по железопътен транспорт.

За период от 10 години броят на превозените товари и реализирани тон/км е спаднал 2 пъти, броят на превозените пътници и реализираните пътник/километри над 1,5 пъти.

Графика 1: Железопътен транспорт в България



Източник: Национален статистически институт

2.1.5. Анализ на конкурентноспособността

Липсата на достатъчно инвестиции за обновяване на подвижния състав (вагони и локомотиви), ниските скорости в следствие на неизвършени ремонти на инфраструктурата доведе до ниско качество на предлагания продукт и неконкурентоспособност спрямо бързо модернизиращите се автомобилни превози.

В момента нашата железопътна инфраструктура позволява усреднени максимални скорости за движение на влаковете под 80 км/ч, а в Европа осигуряват скорости над 200 км/ч.

Процентното съотношение на превозени пътници и реализирани пътниккилометри между железопътния и автомобилния транспорт в Европа и България са посочени по-долу.

Таблица 1: Разпределение на пазара на транспортни услуги

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
България						
Железопътен	7,6%	6,8%	6,4%	6,0%	5,6%	5,1%
Автомобилен	92,4%	93,2%	93,6%	94,0%	94,4%	94,9%
Европа (ЕО 15 държави)						
Железопътен	7,0%	7,2%	7,4%	7,5%	7,7%	8,2%
Автомобилен	93,0%	92,8%	92,6%	92,5%	92,3%	91,8%

Източник: Евростат

Товарни превози

Процентното съотношение на превозени товари и реализирани тонкилометри между железопътният и автомобилният транспорт в България и Европа са посочени по-долу.

Таблица 2

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
България						
Железопътен	35,7%	30,4%	26,4%	28,2%	26,4%	23,5%
Автомобилен	64,3%	69,6%	73,6%	71,8%	73,6%	76,5%
Европа (ЕО 15 държави)						
Железопътен	15,3%	15,1%	15,1%	16,0%	16,3%	16,3%
Автомобилен	84,7%	84,9%	84,9%	84,0%	83,7%	83,7%

Източник: Евростат

Политиката на Европейския съюз е към стимулиране на железопътния транспорт за сметка на автомобилния.

При създаването си железницата, респективно ЖП инфраструктура е била единствената алтернатива за развитие на икономиката на страната. Това време е променено, но новата социално-икономическа функция на железницата е не по-малко важна, а именно – да позволява безопасно и конкурентно движение на стоки и хора, което не уврежда околната среда. Главно екологичността на жп транспорта кара всички Европейски страни не само да запазват неговия дял в транспортните услуги, но и чрез законодателни мерки да създават условия за неговото развитие в бъдеще. Преливането на финансови ресурси от един вид транспорт към друг не е случайно и необмислено решение в транспортните политики на страните членки от ЕС. Те се стремят към създаване на бърз и евтин транспорт, който не замърсява околната среда. Този сухоземен транспорт е железопътният. Изграждането на подходяща жп инфраструктура и чрез нея на Транс-европейски коридори, в които България има ключово място, е политика на Европейския съюз, а също така и политика на България.

2.2. Анализ на състоянието на железопътната инфраструктура

2.2.1. Състояние на железопътната инфраструктура

Национална компания “Железопътна инфраструктура” е създадена със Закона за железопътния транспорт, в сила от 01.01.2002 г. със статут на държавно предприятие по смисъла на чл. 62, ал.3 от Търговския закон и с основен предмет на дейност развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура с цел нейното използване от лицензирани превозвачи, на територията на Република България.

Железопътните линии (включително и попадащите в Трансевропейските коридори) в по-голямата си част са строени преди повече от 100 години с геометрични параметри, долно строене и съоръжения за скорости до 100 км/ч. В по-голямата си част техническото състояние на железния път и на съоръженията, като основни елементи на железопътната инфраструктура, не отговаря на завишените европейски изисквания, по отношение на скорости, осови натоварвания и комбиниран транспорт.

Удвоените през последните 20-30 години участъци също са с ограничени скорости поради геометричните им параметри, състоянието на долното строене, съоръженията и коловозното развитие в гарите.

Железопътната мрежа на страната е с висока степен на изграденост и електрификация и е в състояние да задоволи значително по-високо търсене на транспортни услуги. Поради просрочените ремонти състоянието ѝ като цяло е незадоволително, което оказва негативно влияние върху допустимите максимални скорости, времепътуванията, комфорта и

експлоатационните разходи за влаковото движение. В голямата си част осигурителните, телекомуникационните и енергозахранващите системи са остарели и на ниско технологично ниво, което не отговаря на съвременните изисквания за оперативна съвместимост и би могло да представлява проблем за безопасността на превозите. Качеството на продукта на железопътната мрежа е на незадоволително ниво. Инфраструктурните такси за достъп, целят да покрият преките разходи, свързани с преминаването на влакове по железопътната инфраструктура, но за постигането на по-добри параметри на предоставяната услуга са необходими значителни средства.

Железопътните линии, включени в Трансевропейските коридори, са електрифицирани, както следва:

- 60% – преди повече от 20 години
- 37% – преди 10 до 20 години
- 3% – преди по-малко от 10 години

Разгънатата обща дължина на железния път е 6 859 км, като с междурелсие 1,435 мм са 6 701 км. От общата разгъната дължина електрифицираните жп линии са 3 847 км.

Железен път

Таблица 3

Разгънатата дължина на железопътната мрежа	Дължина (км)
Единични ЖП линии с нормално междурелсие (1,435 мм)	3,054
Двойни ЖП линии с нормално междурелсие (2 x 966 км)	1,942
Гарови коловози с нормално междурелсие	1,705
Единични ЖП линии теснопътни (760 мм)	125
Гарови коловози теснопътни	18
Гарови коловози с широко междурелсие (1,520 мм)	15
Общо	6, 859

Източник: ДП НК ЖИ

Освен линиите от ДП НК ЖИ се поддържат:

- 834 бр. прелези
- 145 бр. тунели с обща дължина 44,432 м по нормалните линии
- 41 бр. тунели по теснопътните жп линии
- 938 бр. жп мостове
- 7 589 бр. стрелки

Към 31.12.2009 год. 50% от общата дължина на железния път е с просрочен срок за подновяване.

В тази връзка е необходимо да се има в предвид, че анализът на състоянието на Мрежата, направен в началото на 2010 год. показва, че 10 бр. обекти с обща дължина 36 км (в т.ч. и много отговорни съоръжения) са в аварийно състояние, 212 км от главните жп линии са оценени като „критично ниво 3“, 624 км попадат в „критично ниво 2“, а 282 км път е оценен като „критично ниво 1“.

При „пасивно“ отношение към проблемите на техническото състояние на пътя през следващите 5 години, „преливането“ на отсечки и участъци към по-високите нива на критичност неминуемо ще се задълбочава, с всички произтичащи от това последствия за графика и нивото на сигурност.

Осигурителна техника и телекомуникации

Към момента в ДП НК ЖИ, на територията на страната се поддържат 392 експлоатационни пункта, съоръжени с осигурителни системи. Дейността обезпечава поддържането на осигурителни и телекомуникационни системи, както следва:

- Маршрутно – компютърни централизации – 2 бр.
- Релейни централизации с компютърно управление и визуализация - 4 бр.
- Релейни централизации – 206 бр.
- Електромеханични централизации – 50 бр.
- Ръчни с ключови зависимости – 100 бр.
- Гари с пултове за временно управление – 30 бр.
- Автоблокировка с проходни сигнали – осигуряваща пакетно движение на влаковете в междугарията – в експлоатация повече от 20 години, с разгъната дължина над 548 километра.
- Автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси – с разгъната дължина над 1 150 км.

Възрастта на системите е съответно:

- До 20 год. – 70 бр. (17.0 %);
- От 20 до 30 год. – 84 бр. (21.5 %);
- От 30 до 40 год. – 164 бр. (41.9 %);
- Над 40 г. – 73 бр. (18.7 %).

Изградени са 2 центъра за дистанционно управление и контрол на влаковото движение по железопътните линии София – Пловдив и София – Карлово.

Системата за автоматична локомотивна сигнализация ALTRACS - L1, която не допуска надвишаването на максималната разрешена скорост за движение на влака и не позволява подминаването на червен сигнал, се поддържа по железопътната линия София – Пловдив – Бургас (440 км).

483 броя от общо 820 железопътни прелеза са оборудвани с устройства, сигнализиращи предстоящо преминаване на влак.

Железопътните телекомуникации са базирани на кабелна мрежа, състояща се от:

- Магистрални кабели – 3 800 км.;
- Въздушни линии – 500 км.;
- Оптични кабелни линии – 282 км.

Енергетични и електротехнически съоръжения

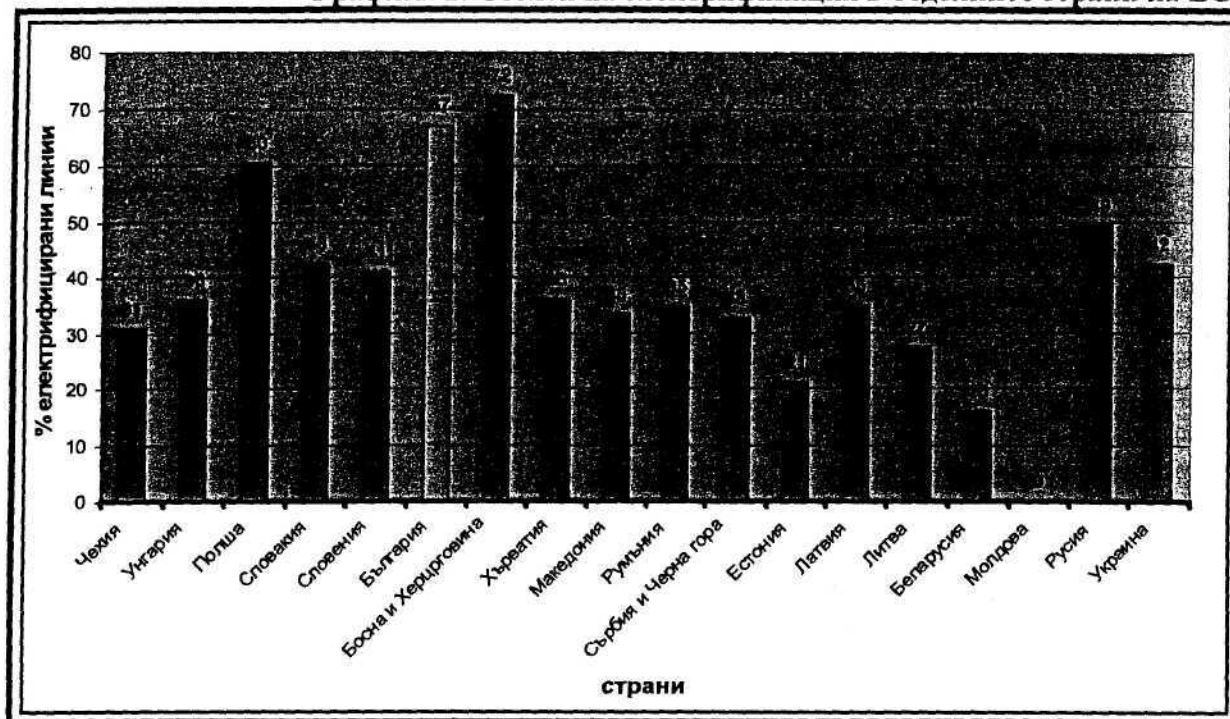
ДП НК ЖИ чрез поделение „Електроразпределение“ оперира с железопътната енергетична инфраструктура в страната, която обхваща:

- Тяговите подстанции;
- Контактната мрежа със секционни постове.

Тяговите подстанции са свързани с електропреносната мрежа високо напрежение в Република България на страна 110 kV. Те трансформират захранващото напрежение 110 kV в напрежение 27,5 kV, 50 Hz, необходимо за захранване на контактната мрежа, респективно електрически подвижен железопътен състав.

По степен на завършена електрификация България заема водещо място. В сравнение със страните от Източна Европа, България е на второ място след Босна и Херцеговина, като превъзхожда по електрификация железниците на някои от страните от ЕС. 68% от общата дължина на железопътната мрежа са електрифицирани:

Графика 2: Степен на електрификация в отделните страни на ЕС



Железопътната инфраструктура предлага електрифицирани 2 850 км. текущ път /линейна дължина/, което представлява 66 % от общата дължина на железопътната мрежа, а в разгънато състояние заедно с гаровите коловози е 5 786 км. Разположени на териториален принцип 49 енергоразпределителни подрайона обезпечават текущото поддържане и експлоатацията на контактната мрежа.

Контактната мрежа е едно от най-важните съоръжения от структурната подсистема "Енергия" описана в техническата спецификация за оперативна съвместимост.

Поради отлагани във времето ремонти на енергосъоръженията, е достигнато критично състояние на енергийната система, с ниски технически параметри, остарели енергийни съоръжения, с много нисък коефициент на полезно действие, което води до голям разход на електроенергия за управление на системата. В настоящия момент 70 % от енерго съоръженията на ДП "НКЖИ" са с изтекъл експлоатационен срок, които не отговарят на изискванията на техническите нормативни документи, което е предпоставка за увеличаване на случайните откази и непредвидени аварийни ремонти.

Съгласно действащите нормативни документи, на контактната мрежа следва да се извършва основен ремонт след 25-30 г. срок на експлоатация.

Състоянието по този показател към настоящия момент е:

над 40 години	- 704 км линейна дължина;
-от 30 до 40 г.	- 571 км линейна дължина;
-от 20 до 30 г.	- 1073 км линейна дължина;
-от 10 до 20 г.	- 356 км линейна дължина;
-до 10 г.	- 156 км линейна дължина.

За да се гарантира безопасността на превозите, в цялата железопътна мрежа са въведени ограничения на скоростта, които доведоха до намаляване на капацитета на мрежата с 10-12%, а от там и увеличаването на времепътуването с над 20%. Железопътната инфраструктура не изпълнява социално-икономическите си функции така, както са били предвиждани по време на изграждането ѝ.

Механизация и общия експлоатационен автомобилен парк

Железен път и съоръжения

Към момента Поделение „Железен път и съоръжения“ разполага с 88 бр. единици тежка пътна механизация и повече от 300 бр. специализирани вагони за механизано текущо поддържане и ремонтна дейност.

Доставената със средствата на Оздравителната програма на ДП НК ЖИ тежка пътна механизация вече е на „почтена“ възраст и заедно с механизацията, доставена през 70-те и 80-те години, изисква изключително сериозни усилия за поддържането ѝ в нормално работно състояние. С най-много проблеми е свързана експлоатацията на моторните влекачи в железопътните секции, които работят много интензивно в мрежата от началото на 70-те години на миналия век.

Съществен проблем е и липсата на материална база за качествено поддържане и ремонт на механизацията.

Наличният автомобилен парк е крайно недостатъчен. Автомобилите са на възраст над 15 години, физически и морално амортизирани. Това създава затруднения при извозването на работна сила и материали при аварийни ситуации и планови ремонти.

Сегашното незадоволително техническо състояние на специализираната механизация е свързано главно с липсата на финансови средства през годините.

Съобщителна и осигурителна техника

Доставянето през 2008 г. 21 бр. автомобили с висока проходимост позволи създаването на мобилни групи за денонощна поддръжка на съоръженията, доведе до оптимизация на персонала и подобряване организацията на поддръжка – съкращаване времетраенето на повредите, както и до намаляване на риска по организация на движението. Състоянието им е добро и се поддържат съгласно договора за доставка.

През 2009 г. се достави един товарен автомобил с кран за облекчаване тежките операции, свързани с транспортирането на кабелни барабани и др. при отстраняване на аварии и повреди.

Енергетика

Поддръжката на енергийните съоръжения и отстраняването на аварии се осъществява чрез релсови самоходни специализирани машини /РССМ/ и автомеханизация. Състоянието на тази техника е изключително притеснително. Тя е морално и физически амортизирана и е в експлоатация 30 - 40 години. Изискват се много средства за поддържането ѝ в изправно техническо състояние, както и средства за преустройство, за да може да отговаря на съвременната нормативна уредба по отношение на безопасност при работа в експлоатация, безопасни и здравословни условия на труд и опазване на околната среда. От парка на РССМ, само 10 % е осъвременен. Останалите 90% от РССМ са с конструкции от 60-70-те години, със скорост на движение до 60 км/ч, с ненадеждна спирачна система, с липсваща система за сигурност при движението им и с висок разход на гориво. Подвижните работни площадки на тези машини не могат да се използват, защото не отговарят на нормативната уредба и трябва да бъдат преустроени. 32 броя са застрашени от спиране от органите на техническия надзор. Автомобилният парк е запълнен с 50% от необходимия за поделението. Същият е с ниска проходимост, голям разход на гориво и нефункционален.

2.3. Финансов анализ на ДП НК ЖИ

Периодът 2007-2010 г. се характеризира с тенденция на постоянен спад на приходите от инфраструктурни такси и от тук и нетните приходи от продажби на ДП НК ЖИ.

Световната икономическа криза, намаляването и спирането на редица производства, дават отражение в спада на товарните превози, извършвани по железопътния транспорт, в намаляване на натуралните показатели, отчитащи обема на извършената работа по железопътната инфраструктура и до реализирането на по-малко приходи от инфраструктурни такси, като същите нормативно няколкократно бяха намалявани. В бизнес плана на Компанията за 2010 година размерът на тези приходи е съобразен с ПМС № 327 от 30.12.2009 г., с което е приет нов намален размер (с около 20 %) на инфраструктурните такси за товарни превози, влезли в сила от 01.01.2010 г. Намалението е в изпълнение изискванията на Директива 2001/14 и с цел прекратяване на процедура по санкциониране на България.

Таблица 4

ПОКАЗАТЕЛИ В ХИЛ. ЛВ.	2 007	2 008	2 009	Бизнес план 2010
Нетни приходи от продажби	179 511	163 103	136 694	137 934
в т.ч. приходи от инфраструктурни такси	134 225	125 072	101 774	92 944
Приходи от финансираня	90 554	109 376	155 597	167 000
Финансови приходи	6 398	1 344	3 074	450
Приходи от дейността	276 463	273 823	295 365	305 384
Разходи по икономически елементи	348 840	394 413	355 402	334 950
Суми с корективен характер	(11 920)	(15 325)	(11 679)	(8 000)
Финансови разходи	10 521	6 477	4 078	4 000
Разходи за дейността	347 441	385 565	347 801	330 950
Счетоводна печалба/загуба	(70 978)	(111 742)	(52 436)	(25 566)
Приходи от отсрочени данъци	5 316	1 411	13 911	
Финансов резултат	(65 662)	(110 331)	(38 525)	(25 566)

Подобряването на финансовия резултат се дължи на:

- Изпълнение на мерките, заложи в Антикризисната програма (2008 – 2010 година) за намаляване на непроизводителните разходи (оптимизиране на персонала, намаляване на административните разходи и други).
- Предоставяне на по-висок размер финансиране от страна на Държавата в отговор на изискванията на Европейската комисия с инфраструктурните такси да се покриват само преките разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура, възникнали вследствие осъществяването на влаковата дейност.

Прогнозният финансов резултат за 2011-2016 година на ДП НК ЖИ е показан в два варианта: Първи вариант - без закриване на линии и без намаляване дължината на експлоатационната мрежа, оптимизиране на персонала чрез реструктуриране на дейностите, намаляване пивата на ръководство и администрация, изваждане и закриване на неефективни дейности, преустройство и модернизация на съоръжения и др.

Втори вариант – включва мероприятията от първи вариант и поетапно спиране от експлоатация и поддръжка на малодейтелни жп линии - намаляване експлоатационната дължина и допълнително намаление на персонала.

Таблица 5

ПЪРВИ ВАРИАНТ								
№	ПРИХОДИ (ЛЕВ)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
I	Нетни приходи от продажби (1+2+3+4)	112 340	167 460	162 950	166 750	150 650	152 770	154 700
1	Инфраструктурни такси	91 200	91 000	82 100	84 250	66 150	67 270	68 400
2	Други услуги	7 990	9 500	9 500	9 500	9 500	9 500	9 500
3	Приходи от електроразпределение		49 960	54 350	56 000	58 000	59 000	59 800
4	Други приходи	13 150	17 000	17 000	17 000	17 000	17 000	17 000
II	Приходи от финансираня (1+2+3)	158 400	158 000	159 000	159 000	162 000	162 000	167 000
1	От държавата и субсидии	132 000	132 000	132 000	132 000	135 000	135 000	140 000
2	От други източници	1 100						
3	Други финансираня	25 300	26 000	27 000	27 000	27 000	27 000	27 000
ПРОИЗВОДНИ РАЗХОДИ (ЛЕВ)		312 720	315 850	311 790	306 990	308 990	316 090	323 690
РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ								
1	Разходи за материали в т.ч.:	22 720	31 450	33 070	34 390	34 490	34 590	34 690
2	Външни услуги	23 200	22 200	21 900	22 000	22 000	22 000	22 000
3	Разходи за амортизации	104 500	105 000	107 000	110 000	110 000	110 000	110 000
4	Разходи за персонал	152 700	148 000	141 000	132 100	134 200	141 200	148 700
5	Други разходи	9 600	9 200	8 820	8 500	8 300	8 300	8 300
II	Суми с корективен характер	(4 182)	(5 000)	(8 000)	(8 000)	(8 000)	(5 000)	(5 000)
III	Финансови разходи в т.ч.:	4 110	4 000	6 100	6 100	5 500	2 700	2 700
	Разходи за лихви	4 000	4 000	6 100	6 100	5 500	2 700	2 700
РАЗХОДИ ЗА ПОДДЪРЖКА НА ЕКСПЛУАТАЦИЯТА (ЛЕВ)		167 500	161 500	159 000	155 000	153 000	151 000	151 000
ПРОИЗВОДНИ РАЗХОДИ (ЛЕВ)		167 500	161 500	159 000	155 000	153 000	151 000	151 000
РАЗХОДИ ЗА ПОДДЪРЖКА НА ЕКСПЛУАТАЦИЯТА (ЛЕВ)		167 500	161 500	159 000	155 000	153 000	151 000	151 000

Финансовият резултат и при двата варианта е прогнозиран на база запазване финансирането от страна на Държавата, стартиране работата на новото Електроразпределително предприятие, чиято дейност се очаква да бъде с положителен финансов резултат, намаление на персонала, съгласно Приложения №№ 13 и 14 и заложено увеличение на средната работна заплата с по 5% през 2012 и 2013 година и с по 10% от 2014 до 2016 година ежегодно. При втория вариант е предвидено намаление на експлоатационната дължина на три етапа - от 2011 година намаляване само на разходите от спрените от експлоатация вече линии, а от 2012 година

до 2016 година намаляване на експлоатационната дължина и свързаната с нея численост на персонала и средства за работна заплата.

Таблица 6

ВТОРИ ВАРИАНТ								
Година	ПРИХОДИ (млн.лв.)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
I	Нетни приходи от продажби (1+2+3+4)	112 340	167 460	162 950	166 750	150 650	152 770	154 700
1	Инфраструктурни такси	91 200	91 000	82 100	84 250	66 150	67 270	68 400
2	Други услуги	7 990	9 500	9 500	9 500	9 500	9 500	9 500
3	Приходи от електроразпределение		49 960	54 350	56 000	58 000	59 000	59 800
4	Други приходи	13 150	17 000	17 000	17 000	17 000	17 000	17 000
II	Приходи от финансиране (1+2+3)	158 400	158 000	159 000	159 000	162 000	162 000	167 000
1	От държавата и субсидии	132 000	132 000	132 000	132 000	135 000	135 000	140 000
2	От други източници	1 100						
3	Други финансиране	25 300	26 000	27 000	27 000	27 000	27 000	27 000
	ПРОИЗВОДНИТЕ РАЗХОДИ (млн.лв.)	312 720	315 850	310 990	304 990	302 990	303 890	301 590
I	Разходи по икономически елементи	312 720	315 850	310 990	304 990	302 990	303 890	301 590
1	Разходи за материали в т.ч.:	22 720	31 450	33 070	34 390	34 490	34 590	34 690
2	Външни услуги	23 200	22 200	21 900	22 000	22 000	22 000	22 000
3	Разходи за амортизации	104 500	105 000	107 000	110 000	110 000	110 000	110 000
4	Разходи за персонал	152 700	148 000	140 200	130 100	128 200	129 000	126 600
5	Други разходи	9 600	9 200	8 820	8 500	8 300	8 300	8 300
II	Суми с корективен характер	(4 182)	(5 000)	(8 000)	(8 000)	(8 000)	(5 000)	(5 000)
III	Финансови разходи в т.ч.:	4 110	4 000	6 100	6 100	5 500	2 700	2 700
	Разходи за лихви	4 000	4 000	6 100	6 100	5 500	2 700	2 700
	ПРОИЗВОДНИТЕ РАЗХОДИ (млн.лв.)	312 720	315 850	310 990	304 990	302 990	303 890	301 590
	ФИНАНСОВИ РАЗХОДИ (млн.лв.)	4 110	4 000	6 100	6 100	5 500	2 700	2 700

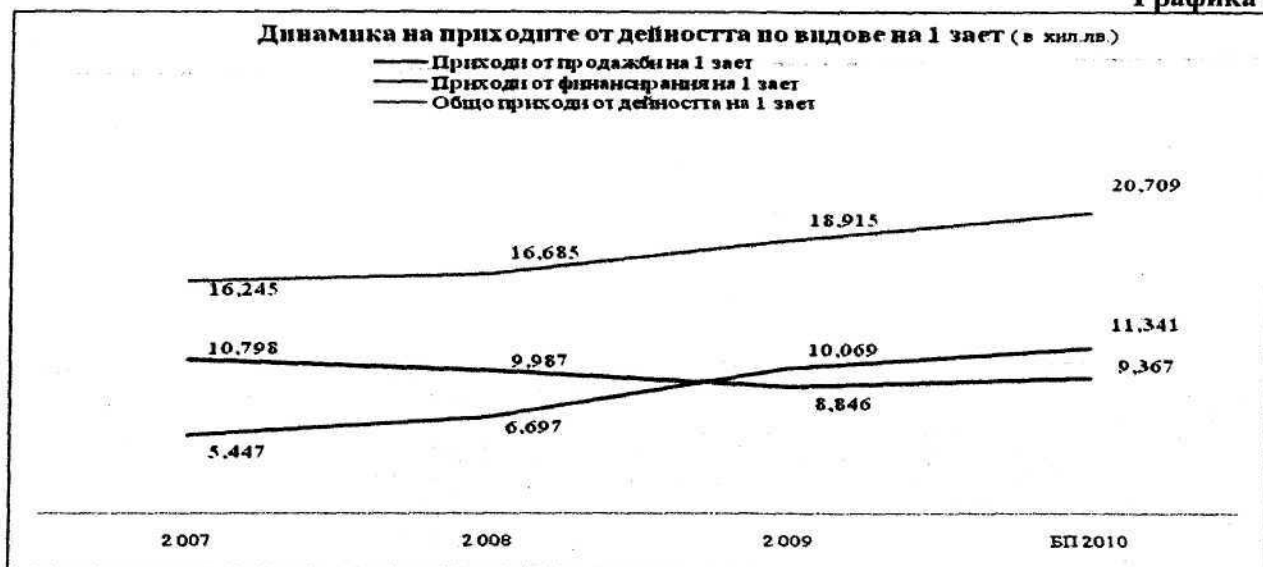
2.4. Анализ на трудовата заетост

Необходимостта от ефективно управление на железопътния транспорт в условията на новата пазарна среда наложи постепенното реструктуриране на отделните дейности в ДП НК ЖИ и някои организационни и технологически решения за определени производствени звена. Тези действия дадоха възможност за нова стратегия за управление на човешките ресурси, базираща се на оптимизиране на количествения и качествен състав на персонала, обвързване на доходите в съответствие с производителността на труда и осигуряване възможности за гъвкаво и оперативно моделиране на професионалната квалификация.

Изменението на числеността на персонала, производителността на 1 лице на база приходи и относителният дял на средствата за работна заплата и осигуровки за периода 2007 - 2010 г. са, както следва:

- За периода 2008-2010 г. е налице тенденция на нарастване на производителността на 1 зает, измерена чрез приходите от обичайната дейност (общо) на 1 зает – положителна тенденция в следствие от увеличаването на приходите и намаляването на числеността на персонала.

Графика 3



- Персоналът като общ средно-списъчен брой намалява от 16 660 души през 2007 г. до 14 775 през 2010 г. (2010 г. по Бизнес план);

В резултат на извършените структурни и организационни промени в ДП НК ЖИ през последните две години се отчита най-голямо намаление на персонала.

Графика 4



Графика 5



- Средствата за работна заплата и осигуровки нарастват в номинално изражение с 11,8%: от 136 568 хил. лв. през 2007 г. до 152 700 хил. лв. през 2010 г.

- Делът на средствата за заплати като процент от разходите е нарастнал от 39% през 2007 г. на 46% през 2010 г. – отрицателна тенденция от гледна точка на финансовата стабилност.

Графика 6



3. ПРОГРАМА ЗА ОПЕРАТИВНО И ОРГАНИЗАЦИОННО ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА ДП НК ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2011-2016 ГОД.

3.1. Железен път и съоръжения

3.1.1. Основни допускания, използвани при подготовката на програмата

- Оперативна програма „Транспорт“ (ОПТ) ще бъде реализирана в някакъв, условно наречен „умерено-оптимистичен“ вариант, включващ само отсечките Пловдив – Свиленград и Михайлово – Бургас, т.е. в периода 2011-2016 год. от страна на ОПТ не може да се очаква осезаем положителен принос за подобряване на техническото състояние на железния път по главните железопътни линии, още повече, че относителният дял на двете отсечки спрямо общата разгърната дължина на главните жп линии не превишава 7 %.

- Очакваната реализация на заем от Световната банка за доставка на железопътна механизация няма да доведе до чувствителна промяна на нивото на механо-, енерго- и транспортна съоръженост на поделение „Железен път и съоръжения“. Неколкократната оптимизация (в смисъл на намаляване) на предварително планирания финансов ресурс ще позволи да бъде обновен само частично основния парк на тежка пътна механизация, без при това да може регионалните структури на поддържането да бъдат „наситени“ с така необходимата, както за рязко снижаване на нивото на ръчния, физически тежък, непривлекателен и неефективен труд, така и за повишаване на производителността на труда на работната сила, „средна“ механизация, т.е. налага се извода, че е много трудно да се мисли за някакви „технологични пробиви“ през планирания до края на 2016 год. период в онези участъци от мрежата, които не попадат в зоната на ОПТ.

За главните линии ще бъдат полагани целенасочени усилия, за да бъдат изпълнявани поне следните минимални обеми основни и укрепващи ремонти в годишен размер:

- 10 км подновяване;
- 60 км механизирани среден ремонт;
- 20 бр. полагане на нови железопътни стрелки;
- 2000 км укрепване на железен път по ос и ниво с тежка пътна механизация;
- 1100 бр. укрепени жп стрелки по ос и ниво с тежка пътна механизация.

- При нарушената цикличност при ремонтната дейност в жп мрежата, ролята на жп материалите е от изключително значение и е определяща за гарантиране на ефективна и безопасна експлоатация по основните направления. Затова за планирания период осигуряваните материали трябва да бъдат от порядъка на минимум 10÷15 млн. лв. за година.

3.1.2. Основни направления на преструктурирането в поделение „Железен път и съоръжения“.

- Качествена промяна на организацията на поддържането на железния път в участъците от Мрежата, които са модернизирани и рехабилитирани по ОПТ.

Това ще стане възможно след изграждане на система от опорни пунктове за поддържане и аварийна готовност, ситуирани средно на 50÷60 км един от друг. В тях трябва да бъдат създадени условия за такова ниво на техническо оборудване за персонала, което да е в максимално възможно съответствие със съвременните тенденции.

Съществуващият персонал ще бъде намален съответно:

- за Пловдив – Свиленград – със 71 бр., т.е. с 44%;
- за Михайлово – Бургас – със 170 бр., т.е. с 48%.

Предложената схема за нова организация на поддържане и аварийна готовност, може да бъде въведена едва след изпълнението на „умерено-оптимистичен вариант“ за реализация на ОПТ.

Очакваният ефект тогава ще бъде намаляване на персонала за двете отсечки от 517 на 241 бр. или средно с 47 %.

• **Преустановяване на експлоатацията на някои участъци и жп линии и осъществяване на периодичен контрол на състоянието им.**

Очакваният ефект като икономия от намаляване само на разходите за поддържане на жп линиите ще бъде – 6 524 хил.лв. и намаляване на персонал - 324 бр. персонал.

• **Подобряване на състоянието на технологичния парк на Поделение „Железен път и съоръжения“ чрез доставка на някои нови машини и оборудване със средства, осигурени чрез заем от Световната банка.**

Очакваната доставка на нова механизация може да се приеме като един начален етап на постепенно преодоляване на оказаните причини и създаване на условия за повишаване на технологичното ниво в поддържането и ремонтната дейност.

В Приложение №1 е предоставена в систематизиран вид информация за очаквания ефект от внедряване на бъдещата доставка на железопътна механизация със заем от Световната банка, като основно внимание е отделено на оценката на очаквания технологичен и икономически ефект - 2 980 200 лв./год.

Персоналът по щат към 31.10. 2010 год. е 5800 бройки. Той е структуриран в 13 регионални железопътни секции с 3 регионални звена за координация. Железопътната мрежа е разделена за поддържане между 120 железопътни участъка, като към всяка секция има изградени и специализирани групи за поддържане и ремонт на съоръжения-мостове и тунели.

Проектът за новата организационна структура на Поделение “Железен път и съоръжения” предвижда:

- засилване функциите на управление и контрол на директора на поделението;
- централизиране на звената за оперативно управление;
- намаляване нивата на ръководство на участъците;
- намаляване броя на жп секциите и формиране на технически районни центрове;
- оптимизиране на административното обслужване;
- закриване на неефективни дейности.

Организационното реструктуриране ще се извърши в следните насоки:

1. Намаляване броя на регионалните поделения на два етапа:

Първи етап 2011 г.- 13 жп секции се прегрупират в 5 жп секции – София, Враца, Горна Оряховица, Шумен и Пловдив и 1 механизирани жп секция Плевен;

Втори етап През 2014 г Поделение “Железен път и съоръжения” излиза от състава на ЦУ на ДП НК ЖИ и се обособява като самостоятелно поделение с регионални структури.

Етапността при реструктурирането се налага от съществуващото техническо състояние на железния път – над 70 % с просрочени ремонти, крайно недостатъчна мобилност на групите, с

оглед запазване нивото на сигурност и надеждност при превозите, както и строителството на обект Дунав мост.

2. Преглед на техническите параметри и състояние на железния път и съоръженията, организационно реструктуриране на звената и създаване на мобилни групи за текущо поддържане

Основните страни на предложението са следните:

- Създаване на райони за поддържане и ремонт в местата на закритите железопътни секции, в които да остане само инженерно-технически персонал, ангажиран пряко с организация и управление на поддържането и ремонта на пътя и съоръженията.
 - Значително намаляване на броя на железопътните участъци в мрежата чрез създаване на окрупнени участъци за поддържане и ремонт, които да обединяват до 3 сегашни жп участъци (с разгъната дължина до 150 км), към които да бъдат пренасочени инженери за пряко управление на работите по железния път.
 - В участъците от жп мрежата, където условията не позволяват това, бившите железопътни участъци ще се трансформират в групи за поддържане и ремонт (с разгъната дължина до 50 км), снабдени с лека пътна механизация и транспортни средства за осигуряване на оперативност и повишаване производителността на труда.
 - В рехабилитираните и обновения участъци от мрежата, веднага след завършване на обектите, поддържането ще бъде съсредоточено в пунктове за поддържане и аварийна готовност. На денонощно дежурство ще бъдат мобилни групи, включващи персонал от всички технически служби, оборудвани с необходимото за бързо отстраняване на дефекти и откази.
 - Поддържането на съоръженията (мостове и тунели) ще продължава да се изпълнява от съществуващите специализирани групи, като персоналят в тях ще се променя (намалява) с подобряване състоянието на активите, като в края на периода ще остане само с контролни функции, а ремонтните дейности ще се извършват от външни изпълнители.
 - Оптимизиране на броя на възстановителните звена от 9 на 6 в края на периода. Персоналят в тях ще бъде организиран на дежурства, чрез повикване.
- Освен промените в организационните структури се предвиждат и мерки, свързани с оптимизиране на дейности и функции, свързани с поддържането и ремонта на железния път и съоръженията:
- Промяна на организацията на работа и въвеждане на гъвкаво работно време за изпълнение на нискоквалифицирани операции и услуги.
 - Разширяване на отговорностите на инженерите, пряко ангажирани с управлението на поддържането в окрупнените участъци.
 - Централизиране на инвестиционната политика и управлението на средствата за финансиране на дейностите по поддържането.
 - Оптимизиране на функциите на персонала, ангажиран със субективен контрол за състоянието на пътя и съоръженията.
 - Въвеждане на гъвкави форми за прегрупиране на персонала с оглед на нуждите.
 - Повишаване на ефективността на използване на работната сила.
 - Намаляване на относителния дял на ръчния, физически тежък, непривлекателен и неефективен труд.
 - Оптимизиране и реструктуриране дейността на ремонтните работилници.
 - Временно наемане на работна сила само в активните сезони и при възникнала необходимост.
 - Извеждане на специализирани дейности по поддържането и ремонта за изпълнение изцяло от външни изпълнители.

Очакваните положителни промени в състоянието на пътя и съоръженията са в пряка зависимост от темповете на реализация на Дългосрочната програма за развитие на ДП „НКЖИ“.

Поддържането на железния път и съоръженията като система в устойчиво техническо състояние през следващите години ще е свързано и с:

- ❖ Увеличаване на обемите подновяване и среден ремонт, изпълнявани от новосъздаденото специализирано поделение общо до 100 км за година.

- ❖ Осигуряване на жп материали за поддържане ежегодно на стойност минимум 15 000 000 лв.

- ❖ Ускорени темпове на работите по Оперативна програма транспорт (ОПТ). За постигане на поставената цел в този програмен период (2011 – 2013г.) се очаква завършване на отсечките Пловдив – Свиленград, Пловдив – Бургас, Септември – Пловдив и подготовка на следващите обекти от ОПТ, като възел София, Бургас и др.

- ❖ Ежегодно осигуряване на средства от ДБ и инфраструктурни такси за закупуване на малка, средна и тежка жп механизация, като в началния период с цел мобилност и подобряване на работата на участъците ще се наблегне на леката механизация.

- ❖ Стартирането на заема от Световна банка ще доведе до допълнителна оптимизация на персонала и повишаване на производителността на труда.

Изменението на персонала в дейност „Железен път и съоръжения“ (общо и на км. железен път) за периода 2011 – 2013 година е показано в следващата таблица:

Таблица 7

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	2010 очаквано	2011	2012	2013	Общо намаление на ср.сп. брой (2011-2013) към очаквано 2010
1	2	3	4	5	6	7
Среден списъчен брой персонал (без лица в отпуск по майчинство)	брой	5 674	5 220	4 875	4 200	
Изменение (%)	%		-8%	-7%	-14%	-26%
Изменение (брой персонал)	брой		-454	-345	-675	-1 474
Персонал от дейност "Железен път и съоръжения" на 1 км. железен път (4 200 км.)	бр./км.	1,35	1,24	1,16	1,00	

3.2. Осигурителна техника и телекомуникации

Спешно е необходимо ускорено модернизиране на системите за сигнализация и телекомуникации. Програмата за развитие на осигурителната техника и телекомуникациите е показана в Приложение №2.

Изграждане на диспечерски центрове за управление на железопътния трафик.
Обслужване от разстояние, при което управлението на влаковете се концентрира на две нива:

I-во ниво - Централен диспечерски център (ЦДР).

Управление и координация на движението.

II-ро ниво - Три центъра за оперативно управление на експлоатацията, от където се извършва:

Управление на влаковата и маневрената дейност, информация за клиента, интегриран център за поддръжка (техническо обслужване).

Необходими инвестиции

- Инвестиции за проектиране и изграждане на Диспечерски центрове;
- Инвестиции за национална цифрова комуникационна мрежа GSM-R и оптична мрежа;
- Инвестиции за обучение и преквалификация на персонала;
- Инвестиции за рехабилитация на съществуващи маршрутно-релейни централизации и блокировки и подготовка за дистанционното им управление;
- Инвестиции за нови централизации – подмяна на РУКЗ (Релейни уредби с ключови зависимости), ЕМЦ (Електро-механични централизации) и РПАБ (Релейни полуавтоматични блокировки) с електронни гарови централизации и блокировки;
- Инвестиции за пресъоръжаване на ръчни бариери в автоматични и рехабилитация на съществуващите Автоматични прелезни устройства;
- Инвестиции за изграждане на ETCS съгласно Плана за изграждане на ETCS;
- Инвестиции за системи за сигурност и охрана на пътниците и на железопътната инфраструктура;
- Инвестиции за информационни системи и системи за обслужване на клиентите.

Възможни са 2 варианта за *Плана за оптимизирано управление на железопътния трафик*:

Реалистичен вариант – изграждане на три Диспечерски центъра и постепенна рехабилитация и модернизация на осигурителната техника в участъците и обвързката им с Диспечерските центрове.

При този вариант разходите за управление на движението и поддръжка на системите за сигнализация намаляват с течение на времето поради: освобождаване на експлоатационен персонал по гарите (от гара, включена към ДЦ, ще се освободят 5 стрелочника и 5 дежурни ръководители); от преустроен на АПУ прелез с РБ ще се освободят 5 прелезпазача), намаляване броя на обслужващия персонал поради еднообразието на новите системи и организирането на мобилни групи за поддръжка, икономии от електроенергия;

Оптимистичен вариант – изграждане на три Диспечерски центъра и ускорена рехабилитация и модернизация на осигурителната техника в участъците и обвързката им с Диспечерските центрове.

При този вариант разходите за управление на движението и поддръжка на системите за сигнализация намаляват с по-бързи темпове в сравнение с „Реалистичния вариант“ поради по-кратка паралелна работа на стари и нови системи.

В Програмата за оперативно реструктуриране на Поделение „СТ“ в краткосрочен период до 2016 г. се предвиждат и следните икономически ефекти:

При вариант на изпълнение на ОПТ, съгласно който до 2016 г. ще бъде приключено строителството на следните проекти:

- **Приключване на строителството на жп линия Пловдив – Свиленград:**
Ефектът се изразява в икономии от средства за възнаграждения на персонала от:

Таблица 8

Мероприятие	Брой обслужв. персонал	Вид на обслужв. персонал	Брутна заплата/месец (лв.)	Икономии за година (лв.)
Закриване на 26 броя АПУ	6	механик	1000	72 000
Закриване на 8 броя РБ	32	прелезопазач	700	268 800
Включване на 13 гари от участъка към ДЦ	13	деж. ръководител	1000	244 000
Общо:				584 800

- **Изграждане на опорна гарова централизация за възел Бургас:**
Ефектът се изразява в икономии от средства за възнаграждения на персонала от:

Таблица 9

Мероприятие	Брой обслужв. персонал	Вид на обслужв. персонал	Брутна заплата/месец (лв.)	Икономии за година (лв.)
Пресъоръжаване на 3 гари с РУКЗ	15	стрелочник	700	126 000
Включване на гарите Дружба, Д. Езерово, Лозово, Вл. Павлов към опорна гара Бургас	4	деж. ръководител	1000	48 000
Общо:				174 000

- **Изграждане на допълнителни електронни гарови централизации в Айтос, Черноград и Българово (при условие, че бъдат включени за финансиране в ОПТ 2014 – 2020 година):**

Ефектът се изразява в икономии от средства за възнаграждения на персонала от:

Таблица 10

Мероприятие	Брой обслужв. персонал	Вид на обслужв. персонал	Брутна заплата/месец (лв.)	Икономии за година (лв.)
Включване на Черноград и Българово към опорна гара Айтос	2	деж. ръководител	1000	24 000
Общо:				24 000

- **Възстановяване на проектните параметри на жп линията Русе – Варна (при условие, че бъдат включени за финансиране в ОПТ 2014 – 2020 година):**

Ефектът се изразява в икономии от средства за възнаграждения на персонала от:

Таблица 11

Мероприятие	Брой обслуж. персонал	Вид на обслуж. персонал	Брутна заплата/месец (лв.)	Икономии за година (лв.)
Пресъоръжаване на 8 гари с РУКЗ	40	стрелочник	700	336 000
Пресъоръжаване на 5 гари с ЕМЦ	10	стрелочник	700	84 000
Закриване на 9 броя РБ	45	прелезопазач	700	378 800
Включване на 22 гари към ДЦ	22	деж. ръководител	1000	264 000
Общо:				1 062 800

- Модернизация на жп линията Радомир – Кулата (при условие, че бъдат включени за финансиране в ОПТ 2014 – 2020 година):

Ефектът се изразява в икономии от средства за възнаграждения на персонала от:

Таблица 12

Мероприятие	Брой обслуж. персонал	Вид на обслуж. персонал	Брутна заплата/месец (лв.)	Икономии за година (лв.)
Пресъоръжаване на 14 гари с РУКЗ	70	стрелочник	700	588 000
Закриване на 21 броя прелези с РБ	105	прелезопазач	700	882 000
Закриване на 9 броя РБ	45	прелезопазач	700	378 800
Включване на 14 гари към ДЦ	14	деж. ръководител	1000	168 000
Общо:				2 016 000

При осигуряване на източници за финансиране за приключване на следните проекти извън ОПТ.

- Лот 1 София – Карлово от проект "Увеличаване на пропускателната способност, чрез подобряване параметрите на железния път и увеличаване на проектните скорости на жп линията София-Карлово-Зимница", който е в етап на строителство, но е замразен поради липса на средства от ДБ:

Ефектът се изразява в икономии от средства за възнаграждения на персонала от:

Таблица 13

Мероприятие	Брой обслуж. персонал	Вид на обслуж. персонал	Брутна заплата/месец (лв.)	Икономии за година (лв.)
Включване на 22 гари към ДЦ	110	стрелочник	700	924 000
Включване на 22 гари към ДЦ	22	деж. ръководител	1000	264 000
Общо:				1 188 000

Забележка: Някои от проектите са извън периода 2011-2014г., но тяхната подготовка трябва да започне своевременно.

Основните функции на Поделение "Сигнализация и телекомуникации" са: да организира и контролира изпълнението на дейността по техническо поддържане, ремонт и строителство на системи и устройства за сигнализация (осигурителна техника) и телекомуникации; да организира и контролира експлоатацията на електроснабдителните обекти с цел безопасно и надеждно функциониране, както и дейността по отчитане разхода на електроенергия; да обезпечава технически управлението и безопасността на движение на влаковете в съответствие с националните и европейски изисквания за безопасност и оперативна съвместимост.

На регионално ниво дейността се осъществява от три регионални секции „Сигнализация и телекомуникации“ (ССТ), разположени на територията на цялата страна с обща численост по щат 1 722 бр. персонал към 31.10.2010 год..

Основна задача на поделението в периода на преструктурирането е да се пребори с огромното разнообразие на осигурителното оборудване и състояние, от много старо до най-модерно.

Организационното преструктуриране предвижда в началото на 2011 година поделение „Сигнализация и телекомуникации“ да излезе от структурата на Централно управление и да се обособи в самостоятелно поделение с 3 регионални структури в София, Пловдив и Горна Оряховица. В резултат на което ще се постигне единно административно – управленско и финансово ръководство, при намалена себестойност на разходите за административните управления.

Функциите по административно и финансово управление, както и управлението на проектите, касаещи развитието на системите за „Осигурителна техника“(ОТ), „Телекомуникации“(ТК) и „Електроснабдяване“(ЕС) от 01.01.2011 год. ще се поемат от централното ниво на управление на поделението. На регионално ниво в секциите СТ ще се извършва управление на процесите по поддръжка на системите за ОТ, ТК и ЕС и конкретно възложени задачи по контролиране и изпълнение на инвестиционните проекти и преустройства.

Основни задачи на поделението в краткосрочен и средносрочен план са:

➤ Да оптимизира организацията за поддръжка на съществуващите системи за ОТ, ТК и ЕС при пълноценно използване на наличните ресурси и финансови възможности с цел **ПОДДЪРЖАНЕ НИВО НА БЕЗОПАСНОСТ, ДОПУСКАЩО ПРИЕМЛИВ ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА СИСТЕМА РИСК.**

➤ Да планира и осъществява развитието и модернизацията на сигналните системи и телекомуникационната мрежа с цел **НАМАЛЯВАНЕ РАЗХОДИТЕ ЗА ПЕРСОНАЛ**, зает с управление на железопътния трафик и поддръжка на системите и съоръженията.

За изпълнението им поделението предприема следните **организационни мерки** за промяна на организацията на работа, свързани с редукция на персонал при въвеждане на новата функционална структура на поделение „Сигнализация и телекомуникации“:

1. Въвеждане ресурсно обезпечени мобилни групи за профилактично поддържане и отстраняване на повреди по съоръженията в линейните участъци с дължина до 60-70 километра и интензивен трафик, състоящи се от 5 мотивирани за работа, високо квалифицирани, правоспособни, инженерно-технически кадри.

2. Редукция на персонала по профилактиката на съоръженията;

3. Преустройства и модернизация на съоръжения (прелези, релсови вериги и др.), експлоатационни пунктове и реорганизация на дейности, водещи до намаляване на

необходимите ресурси (материални и човешки) за осигуряване на съществуващото ниво на трафика.

4. Закриване (частично или напълно) на експлоатационни пунктове и дейности.
5. Съвместяване на длъжности в администрацията, при поддържане на разнотипни съоръжения и в ненатоварените линейни участъци и гари.
6. Поетапно извеждане на дейността по електроснабдяване и частично на телекомуникациите и предоставяне за поддръжка от външни фирми;
7. Закриване на лаборатории и ползване на външни лицензирани лаборатории.

Промяната в структурата на поделението

През 2011г. усилията ще са насочени към оптимизиране на административното и финансово управление на поделението. Ръководството на поделението ще заложи ясни и точни правила на управление на ресурсите, като не се допусне понижаване на безопасността на системите и тяхната експлоатационна готовност. Основната цел е намаляване на персонала, съвместяване на дейности в обхвата на една длъжност и освобождаване на нерентабилни и несвойствени дейности на поделението. Преструктурирането обхваща следните направления:

- В централното ниво на управление се създават - три експлоатационни отдела – „Осигурителна техника“, „Телекомуникации“ и „Електроснабдяване“ и един отдел „Проекти и инвестиции“.
- Контролният блок от Секциите „СТ“ ще бъде редуциран от 11 човека на 9 (по трима човека в регионална секция), които ще бъдат на пряко подчинение на Поделение „СТ“.
- Административното обслужване на Поделението до началото на 2012г. ще се осигурява от административния блок на Централно управление до доокомплектоване със съответния персонал. В Регионалните секции персоналят в „Счетоводство“ и „Човешки ресурси“ ще бъде преструктуриран в служби с численост, достатъчна за изпълнение на дейностите.
- На регионално ниво секциите ще бъдат управлявани от Регионален Управител (Мениджър).
- Премахва се едно ниво на управление, като досегашните длъжности ръководител отдели „Експлоатация“ и „Технически и инвестиции“ се премахват, при което звената „Осигурителна техника“, „Телекомуникации“, „Електросъоръжения и енергиен контрол“ и „Техническо обслужване“ ще се управляват директно от Регионалните Управители/Мениджъри на Секциите.

Изпълнението на горните мерки за периода 2011-2013 ще доведе до редукция на персонала за профилактика на съоръженията както следва:

През 2011 г. ще бъдат закрити 274 щатни бройки от управление, администрация, производствени звена и лаборатории в трите ССТ Горна Оряховица, Пловдив и София.

Програмата за преструктуриране в Поделението предвижда създаване на мобилни групи в производствените звена. В резултат от реализацията се намалява броя на ръководител участък „ОТ“, „ССС“ и „АТЦ“. Значително ще бъде намалението на длъжностите „техник-механик ЖПТ/ОТ“, „техник-механик ЖПТ/ССТ“, „техник-механик ЖПТ/АТЦ“ и „техник-механик ЖПТ/РВ“, „електромонтьор ОТ“ и „електромонтьор СССР“, включително и незаети щатни бройки в момента

Ще бъде оптимизиран поетапно до 2012 диспечерският апарат и персоналят обслужващ телекните центрове.

Органите за контрол от вид „С“ и лабораторията ЛПСИ в сегашния си вид са неефективни, поради което ще бъдат закрити.

- Функциите по кабелни измервания и измерване на контур „фаза-0“ ще бъдат поети от групи, състоящи се от по 3 човека, от състава на производствените звена. Обхватът на задълженията на групите ще съвместява и други дейности.

- Дейността на лабораторията „ЛПСИ - за измерване и ремонт на манометри и „алкохолметри“, да се прехвърли към ЖП Секция Плевен или да се предложи на външна организация.

През 2011 г. част от дейностите на звената „Електросъоръжения и енергиен контрол“ към Секциите, свързана с безопасността на движението (отопление на стрелки), ще бъде прехвърлена към звената „ОТ“.

Предвижда се изграждането на система за дистанционно отчитане на електроенергията, като след нейното въвеждане в експлоатация тази дейност ще може да се предложи на външни фирми (outsourcing).

Този вариант на реструктуриране изисква значителни ресурси, както финансови така и човешки. При него персонала ще бъде намален с 639 щатни бройки, но ще се изисква допълнително финансиране на програми за обучение на персонала. Липсата на опит в експлоатацията на системи от последно поколение допълнително ще създаде затруднение за реализацията му. При него поделението предполага, че ще се внесе допълнителен риск при експлоатацията на системите.

Други организационни и експлоатационни мерки

Съгласно европейската директива за оперативна съвместимост за подсистеми „Контрол, управление и сигнализация“ и „Експлоатация и управление на трафика“ всички нови системи които ще се внедряват, трябва да имат план и програма за експлоатация и поддържане на съоръженията ориентирани към значително намаляване на разходите за персонал в двете дейности. Към всеки доставчик на оборудване се залагат изисквания да достави на компанията съответните документация на оборудването. По този начин се осигурява безопасност, оперативна съвместимост и оптимални разходи при експлоатацията на новите системи. Този принцип поделението спазва при изготвянето на инструкциите и другите нормативни документи на съоръженията. Във вътрешните нормативни документи е заложено строго изискването новите изделия да се разглеждат на специализиран научно технически съвет на поделението.

Горепосоченият принцип за определяне на програмите за поддържане на устройствата гарантира ефективно изразходване на ресурси при гарантирано ниво на безопасност и поддържане на системите. Запазват се оперативната съвместимост на нашите системи с елементите на европейската железопътна система.

За съществуващите устройства поделението следи най-добрите практики в секциите и регулярно поставя технически въпроси на СНТС за оптимизиране на поддържането. Предлагат се нови материали и технологии за намаляване на разходите при експлоатацията. Този работещ механизъм в поделението ще продължи да се използва, като се намалят сроковете за работа и се определи годишен план съответстващ на условията.

Поделението регулярно предлага промени в нормативната уредба на компанията, а също и на външни документи. През следващата година предстои да се актуализира инструкцията за поддържане на устройствата за сигнализация, централизация и блокировки. Роботи се и по актуализиране на Наредба №4 за прелезите, с цел редукция на ресурси и персонал.

Предвижда се преразглеждане на всички сфери на работа в поделението с основна цел повишаване или запазване на съществуващото ниво на безопасност на движението на влаковете, при намаляване на разходите.

Изменението на персонала от дейност „Сигнализация и телекомуникации“ (общо и на км. железен път) за периода 2011 – 2013 година е показан в следващата таблица:

Таблица 14

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	2010 очаквано	2011	2012	2013	Общо намаление на ср.сп. брой (2011 -2013) към очаквано 2010
1	2	3	4	5	6	7
Среден списъчен брой персонал (без лица в отпуск по майчинство)	брой	1 638	1 430	1 285	1 070	
Изменение (%)	%		-13%	-10%	-17%	-35%
Изменение (брой персонал)	брой		-208	-145	-215	-568
Персонал от дейност "Сигнализация и телекомуникации" на 1 км. железен път (4 200 км.)	бр./км.	0,39	0,34	0,31	0,25	

3.3. Управление на движението на влаковете и капацитета (УДВК)

Програмата за оперативно реструктуриране на дейността в УДВК е неразделно свързана с изпълнението на заложените в инвестиционни проекти задачи за модернизиране на телекомуникация и сигнализация, с изграждането на нова диспечерска централизация и нива на управление на влаковото движение в страната, с пресъоръжаването на прелези, съоръжени с ръчни бариери и управлявани от прелезопазач с автоматични прелезни устройства, със закриване на слабонатоварени линии и се явява отражение на нивото на модернизация в дейностите, свързани със сигурността и безопасността на влаковото движение.

При „реалистичен вариант“ пресъоръжаване на прелезите с автоматични бариери:

Таблица 15

Година	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Общо
Брой прелези с ръчни бариери за автоматизиране	35	10	10	10	10	10	85

При усреднен брой от 4 прелезопазача на прелез, за периода би се реализирала икономия на средства от възнаграждение и осигуровки на персонал в размер на 2,7 млн. лв. и намаление на 340 бр. персонал.

При „оптимистичен вариант“ за пресъоръжаване на прелези с ръчни бариери с автоматични би се получил следния ефект:

Таблица 16

Година	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Общо
Брой прелези с ръчни бариери за автоматизиране	35	25	25	25	20	20	150

За периода би се реализирала икономия на средства от възнаграждение и осигуровки на персонал в размер на 4,8 млн. лв. и намаление на 600 бр. персонал.

Персоналът в поделения УДВГД към 31.10.2010 год. по щат е 5669 бройки. Той е структуриран в 3 регионални поделения с регионални диспечерски звена. Гарите са обединени в 21 железопътни регионални центрове.

Проектът на новата организационна структура на Поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета” предвижда:

- засилване функциите на управление и контрол на директора на поделението;
- централизиране на оперативното диспечерско управление на влаковото движение и вътрешния гаров инспекторат;
- намаляване нивата на ръководство на гарите;
- намаляване броя на регионалните центрове;
- оптимизиране на административното обслужване;
- извеждане на дейности, непряко свързани с експлоатацията и управлението на движението;
- закриване на неефективни дейности;

Оптимизирането на съпътстващите дейности ще се постигне чрез извеждането им и изпълнение от външни подизпълнители:

- ремонт и поддръжка на сградния фонд;
- закриване на дейността по дезинфекция и отдаване под наем на съоръженията;

Постигането на ефект от реструктурирането на гарите е заложено в Програма за рационализиране на гарите. Програмата е съвместен проект с поделение „Сигнализация и телекомуникации” и е насочена към реализиране на мероприятия за оптимизиране на разпределителните гари, пресъоръжаване на крайните гари, пресъоръжаване на гари в блок постове и други. Тази програма обхваща разглеждания период и постигане на оптимизиране на гаровия персонал чрез техническото изпълнение и осигуряване на бюджет на поделение СТ.

Броят на гарите, спирките и техният обслужващ персонал следва да е съобразен с процента на използваемост на капацитета на мрежата

Развитието на нуждите от персонал е свързано изключително с:

1. Разпределението на трафика през денонощието, в зависимост от нуждите на превозвачите и изготвянето на годишните графици за движение на влаковете;
2. Модернизация на инсталациите - нови инвестиции в осигурителната техника и автоматизиране на прелези
3. Закриване и консервиране на коловози и линии;

Мерките, свързани с организационното реструктуриране и модернизация на жп инфраструктурата предвиждат:

1. Промяна в организацията на работа и продължителността на работното време:
 - преглед на необходимостта от второ лице ръководител движение;
 - съвместяване дейности и функции;
 - закриване на гари за служба по движението за част от денонощието;

➤ оценка на разпределителните гари и промяна в организацията на работа с цел намаление на използваните технически съоръжения и персонал.

2. Закриване на гари и преобразуване в разделни постове и маневрени райони.

3. Пресъоръжаване на прелезите с ръчни бариери, с автоматични прелезни устройства.

4. Замяна на остарели гарови системи осигурителна техника(РУКЗ) с ново поколение компютърни централизации.

5. Изграждане на гарови компютърни системи за управление от едно работно място (гара) няколко експлоатационни пункта (други гари или разделни постове).

6. Проектиране, разработване и внедряване на “Система за управление на влаковата работа (СУВР) в ДП “НКЖИ”.

7. Разширяване на функционалността на системата График-Генератор. График - Генератор е система за проектиране и корекции на Графици за движение на влаковете.

8. 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.

9. Ремонт и модернизация на сградния фонд - преоценка за нуждите от сградите на закрити гари и спирки, като ненужните и полуразрушени се премахнат.

10. Развитие на маркетинговата дейност и продажбите на трасета, с цел разработване на стратегия и инвестиционна политика.

С реализирането на предложените мерки, при поддържане на настоящия, а и по-голям капацитет на жп мрежата значително ще бъде оптимизиран броя на заетите с организацията и управлението на движението на влаковете хора, тъй като ще се редуцира броят на експлоатационните пунктове и функциите им ще бъдат поети от новите технологии.

Постигането на ефекта от тези мерки ще се реализира с адаптирането на нормативната уредба, засягаща сигурността и безопасността на движението.

Изменението на персонала от дейност „Управление движението на влаковете и гаровата дейност“ (общо и на км. железен път) за периода 2011 – 2013 година е показан в следващата таблица:

Таблица 17

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	2010 очаквано	2011	2012	2013	Общо намаление на ср.сп. брой (2011-2013) към очаквано 2010
1	2	3	4	5	6	7
Среден списъчен брой персонал (без лица в отпуск по майчинство)	брой	5 735	5 140	4 450	4 005	
Изменение (%)	%		-10%	-13%	-10%	-30%
Изменение (брой персонал)	брой		-595	-690	-445	-1 730
Персонал от дейност "УДВГД" на 1 км. железен път (4 200 км.)	бр./км.	1,37	1,22	1,06	0,95	

3.4. Енергетични и електротехнически съоръжения

Именно в стремежа към приходи и за удовлетворяване изискванията по кредитни споразумения, както и за постигане на изискването за намаляване на инфраструктурните такси и освобождаването им от непосъщи разходи и подобряване общата финансова и управленска ефективност и реструктуриране на ДП НК ЖИ, като цяло се пристъпи към структурно обособяване на самостоятелно дружество в системата на ДП НК ЖИ за експлоатация на енергийните активи на железопътната инфраструктура и за разпределяне на тяговата електроенергия.

Този процес е предварително планиран и управляван през последните пет години. За достигане до обособяване на предприятието за електроразпределение – ПЕР в ДП НК ЖИ, бяха планирани и извършени проучвания, икономически анализи и законови промени в законите за енергетиката и железопътния транспорт, които дадоха възможност дейността да се специализира и третира равнопоставено както при електроразпределителните дружества в гражданския сектор.

Паралелно с това ДП НК ЖИ, по смисъла на подготвените законови промени в двата специализирани закона подготви структурно дружеството си ПЕР и кандидатства пред специализирания орган ДКЕВР за лиценз и определяне на такса за електроразпределение. Тази процедура е извън контрола на компанията и протича изключително бавно. Излязло е решението за издаване на лиценз, предстои определяне на таксата за електроразпределение и фактическото прилагане на лиценза.

С изпълнение на заложената инвестиционна програма на Електроразпределителното предприятие и модернизирание на тяговите подстанции в района на: София-Кулата; Пловдив-Бургас; Русе-Варна и модернизация на тягови подстанции Карнобат-Синдел за периода 2011-2016 год. ще се повиши нивото на надеждност на тяговите подстанции и създаде възможност за телеуправление, което ще позволи да се съкрати оперативен персонал, който в момента дава дежурства в тяговите подстанции. С модернизацията на тяговите подстанции и преминаването им в режим на телеуправление за периода ще се съкратят 50 души оперативен персонал, което е пряка икономия от експлоатационни разходи и единствена реална възможност за съкращение на персонала в поделението. Очаква се да се реализира икономия от средства за работна заплата и осигуровки в размер на около 593, 5 хил. лв. за периода от 2012 до 2016 год.

С общите мерки за модернизация на разглежданите тягови подстанции ще се намалят загуби и съответно заплащаната електроенергия с 15%. В този смисъл, намаляване на загубите ще се отрази положително на текущите разходи, както на прекия бенефициент, ДП НК ЖИ, така и на железопътните оператори, които ще плащат и изразходват по-малко енергия на бруто тон и пътнико тон километър в разглежданите железопътни участъци.

За повишаване оперативните възможности за осигуряване на достъп и обезточаване на участъци от железопътната линия за отстраняване на откази и технологични обслужвания се предвижда изграждане на системи за телеуправление. С тези системи ще се намалява броя на оперативните превключвания при определяне мястото на повреди по линията ще се съкрати времето за оперативните превключвания. Няма да се ангажира и транспортира допълнителен персонал за извършване на оперативни превключвания по линията с разединителите в гарите. Това мероприятие ще намали средното времетраене на повредите и изключване на напрежението по линиите с 12%. Закъснението на влаковете ще се намали с 10%. Намалението на времето за закъснение на влаковете отчита и въвеждане в тяговите подстанции на системи за автоматично повторно включване на захранващото напрежение, което ще се извършва за много кратко време при преходни къси съединения и практически на влаковете няма да се налага да спират.

Средства за изпълнение на инвестиционната програма се очакват от ОПТ и заем от световна банка. Икономическата ефективност е доказана с прединвестиционните проучвания и апликационни форми за осигуряване на финансиране. Прекият ефект за поделение „Електроразпределение“ е намаляване на оперативния персонал в тяговите подстанции с 50 човека. Чрез изпълнението на програмата се постигат изискванията за оперативна съвместимост на съоръженията по основните транспортни европейски оси на територията на страната ни.

Чрез изпълнение на програмата за енергийно-ефективна модернизация и реконструкция на системите, използващи нетягова ел. енергия в гарите и гаровите райони, и осъществяване на топлинна изолация за сгради с обществен достъп, ще се постигнат значими намаления на разходите за електрическа енергия и от намален трудов ресурс. (Приложение №3)

Процесът на реструктуриране на Поделение „Енергетика“ е предварително планиран и управляван през последните четири години. Той стартира в 2007 година.

С цел подобряване организацията и ефективността на работа, повишаване контрола и отговорността за изразходването на материалите и горивата, бяха реализирани следните промени в поделението:

1. беше направена промяна в броя на подрайони/ енергоразпределителни от 51 на 49;
2. персонала на тяговите подстанции се сформира от 4 човека, като петата бройка от състава на предишните ТПС се прехвърли в състава на подрайон/енергоразпределителен;
3. за изпълнение на дейността „Електроснабдяване“ се създадоха „Мобилни групи“ на териториален принцип, под ръководството на Главен енергетик, с разписани функции по поддръжката на кабелни линии и инсталации, за отчитане на електроенергията и контрол по изразходването ѝ;

От 01.01.2010 г. във връзка с изискванията за получаване на лицензия за „Разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителни мрежи на железопътния транспорт“, дейността електроснабдяване излиза от структурата на поделение „Електроразпределение“, като благодарение на създадената организация на работа, персоналят зает с дейността от 244 броя стана 131 броя.

4. в резултат на подобрената организация при оперативното управление на електроенергийната система на ДП „НКЖИ“, бе намален броя на енергодиспечерските участъци и персонала, и се въведе дежурство от един енергодиспечер на два енергодиспечерски кръга;

5. създадена бе организация за поддържане на денонощна аварийна готовност от съседни подрайони, с цел намаляване времето на разположение на работодателя;

6. след изграждането на модернизирани линии, ще се направи анализ в технологичния процес на работа и при необходимост ще се извърши реорганизация на съществуващата структура.

ДП „НК ЖИ“ чрез поделение „Електроразпределение“ оперира с железопътната енергетична инфраструктура в страната, която обхваща:

- Контактната мрежа със секционни постове

В ДП НКЖИ са електрифицирани 2860 км. текущ път /линейна дължина/, което представлява 66% от общата дължина на железопътната мрежа, а в разгънато състояние заедно с гаровите коловози е 5832 км. Разположени на териториален принцип 49 енергоразпределителни подрайона обезпечават текущото поддържане и експлоатацията на контактната мрежа.

- Тяговите подстанции

Електрозахранването на електрическия тягов подвижен състав и нетрафичните ел. потребители се осъществява от 51 бр. тягови подстанции /ТПС/ чрез 102 бр. тягови трансформатори 110/27,5 к V с обща инсталирана мощност 977 MVA и 1125 бр. захранващи трансформатори тип „БДЖ“-27,5/0,22 к V с обща инсталирана мощност 24620 KVA.

В сила от 01.04.2010 година се извърши структурна реформа с цел опростяване на структурата и дефиниране на ясни права и задължения на работниците и служителите в поделението.

Поделение „Електроразпределение“ в следващите 5 години ще насочи усилията си към реализиране на лиценза за електроразпределение и вътрешно усъвършенстване на структурата си.

Насоките за развитие на персонала от поделение „Електроразпределение“ са:

1. контактната мрежа и тяговите подстанции се поддържат в 24-часово работно състояние от оперативни енергийни диспечери, дежурен персонал в подстанциите и аварийно-ремонтен персонал в подрайони по експлоатацията (ПЕ);

2. дистанционно управление на тяговите подстанции – с цел модернизиране на съоръженията преди 1 година бе пусната в експлоатация ТПС Честово, която се управлява от енергодиспечер. Предстои пускането на ТПС Симитли и Генерал Тодоров. След изграждане на ТПС Алдомировци и модернизиране на ТПС Волюяк;

С повишаване нивото на надеждност на тяговите подстанции и създаването на възможност за телеуправление, ще се съкрати оперативен персонал, който в момента дава дежурства в тяговите подстанции. С модернизацията на тяговите подстанции и преминаването им в режим на телеуправление ще се съкратят за периода 50 души оперативен персонал, което е пряка икономия от експлоатационни разходи и единствена реална възможност за съкращение на персонала в поделението.

3. ефективно планиране на работата за рационално използване на прозорците за ремонт – ремонтните дейности се извършват планирано, като прозорците се заявяват 1 месец предварително. В резултат на направен анализ и профилактика на съоръженията се решава кое е неотложно и трябва да се направи. С цел осигуряване на по-добро уплътняване на работното време и намаляване числеността на персонала на подрайоните, се премахна 12 часовото денонощно дежурство и се премина към 8 (осем) часов работен ден;

4. въвеждане на норма за поддръжка на ел.мрежата става съгласно изискванията на нормативната уредба. Издадена е Инструкция за експлоатация, текущо поддържане и ремонт на контактната система 25 KV, 50HZ през 2010 година, в сила от 01.09.2010 г.

В този период ще бъдат въведени нови ~130 км електрифицирана КМ с 4 броя нови ТПС във връзка с което стремежа на ръководството на поделението ще бъде да не се назначават нови работници и служители за поддържане на КМ, а обслужването ѝ да става със съществуващия персонал и вътрешна реформа.

От съществено значение е обучението на персонала и повишаване на неговата квалификация.

От стратегическо значение за поделение „Електроразпределение“ са:

- Осигуряване на качествено и непрекъснато разпределение на тяговата електрическа енергия в услуга на обществен интерес и в частност на железопътните оператори;
- Осигуряване модернизацията на разпределителните съоръжения в съответствие с перспективите за икономическо развитие и прогнозите за изменение на електроразпределението и производството и потреблението на електроенергия в България;
- Оптимално намаляване на относителния дял на разходите за разпределение, трансформация, експлоатационно поддържане и управление;

- Постоянно повишаване на техническата безопасност и оперативна съвместимост с нейните основни компоненти, технологична и техническа съвместимост и опазването на околната среда;
- Подобряване качеството на своите доставки и услуги в съответствие с изискванията на Европейските стандарти в областта на железопътната електроенергетика;
- Изграждане на системи за телеуправление на електропреносните съоръжения – SCADA и намаление на персонал в ТПС.

Краткосрочни цели са:

- Осигуряване на безопасно електрозахранване при условията на равнопоставеност на клиентите – железопътните оператори по електрифицираната железопътната мрежа на територията на Р. България чрез внедряване на нови технологии и материали:
 - инсталиране на автоматични, динамични компенсиращи устройства за реактивна енергия - капацитивна и индуктивна в тяговите подстанции;
 - подмяна на вакуумни и маломаслени прекъсвачи средно напрежение;
 - подмяна на носещи въжета;
 - подмяна на контактни проводници;
 - подмяна на моторни задвижвания с по-високо надеждни и съвместими със системи за телеуправление;
 - подмяна на маслени трансформатори за технологични нужди по контактната мрежа със сухо-изолирани с оптимална мощност;
 - въвеждане на нови механизирани средства за поддържане на 24-часова готовност за енергоразпределение на съоръженията за тягови подстанции и контактни мрежи;
 - подмяна на специализирани механизирани средства за ревизия на контактни мрежи.

Реализирайки посочените цели, ДП „НК ЖИ“ ще бъде единственото ПЕР за тягова електроенергия на територията на страната, като ще се стреми да обслужва клиентите, да им създава сигурност и да отговаря на техните нарастващи очаквания към предлаганата услуга.

По-доброто обслужване, съчетано с по-добра ефективност на лицензионната дейност, създават условия за добри финансови резултати.

Изменението на персонала от Поделение „Електроразпределение“ (общо и на км. железен път) за периода 2011 – 2013 година е показан в следващата таблица:

Таблица 18

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	2010 очаквано	2011	2012	2013	Общо намаление на ср.сп. брой (2011-2013) към очаквано 2010
1	2	3	4	5	6	7
Среден списъчен брой персонал (без лица в отпуск по майчинство)	брой	1 251	1 250	1 238	1 230	
Изменение (%)	%		0%	-1%	-1%	-2%
Изменение (брой персонал)	брой		-1	-12	-8	-21

Програма за оперативно преструктуриране на ДП „НК ЖИ“ 2011-2016 г.

ПОКАЗАТЕЛИ	Мярка	2010 очаквано	2011	2012	2013	Общо намаление на ср.сп. брой (2011-2013) към очаквано 2010
Персонал от Поделение "Електроразпределение" на 1 км. железен път (4 200 км.)	бр./км.	0,30	0,30	0,29	0,29	

За периода 2011-2013 год. важат предложените мероприятия по отделните дейности, с което се реализира коефициент 2,25 бр. на км железен път (без Електроразпределение) и се постига оптимизиране на целия персонал с 27% (3 970 бр.) в края на 2013 г.

Последващите действия за организационно преструктуриране обхващат 2014 -2016 год.

Разработени са два варианта на преструктуриране.

Първи вариант:

1. Обособяват се 4 поделения извън централно управление, като се централизира управлението на всяка от основните дейности – Движение, Железен път и съоръжения, Сигнализация и телекомуникации и Електроразпределение;

2. Формира се общ диспечерски център, който включва диспечерското управление на всички дейности с оглед координация на действията и осигуряване на сигурност и безопасност на цялата инфраструктура;

3. Централно управление се концентрира върху стратегическото развитие на компанията и политиките за управление на материални, финансови и човешки ресурси.

Втори вариант:

1. Обособяват се 3 поделения за експлоатация и поддръжка на жп инфраструктурата – София, Пловдив и Горна Оряховица, като административното управление и обслужване е общо за 3- те дейности – Движение, Железен път и Сигнализация и телекомуникации.

2. Електроразпределение остава самостоятелно поделение.

Схемите на организационно-управленска структура (три бройки) и картите на териториалното разпределение по дейности (6 броя) са в Приложения №№ 4, 4а и 4б и Приложения №№ 5÷10 към настоящия материал.

Поетапното преструктуриране на основните дейности ще доведе до промяна на функциите и отговорностите на висшия ръководен състав.

Освобождаването от оперативното управление на дейностите чрез извеждане на експлоатационните поделения, ще приближи стратегическото управление на предприятието до холдингов тип управление и ще му осигури възможност за взимане на ефективни управленски решения.

Новия тип административно управление ще даде възможност за ясно делигирани права и отговорности на различните нива на управление, естествено намаляване на персонала по най-безболезнен начин и при запазване на социалния мир. Придобиването на нова ключова роля на регионалните директори ще насочи ангажираността им и отговорностите към реализирането на техническото управление на процесите, съобразена със стандартите за осигуряване на безопасност и сигурност на инфраструктурата.

3.5. Преустановяване движението по слабо натоварени линии

ЕТАП I.

1. Преглед и вземане на решение за изваждане от експлоатация и демонтаж на извадени вече от експлоатация жп линии, съгласно ПМС № 324 от 23.12.2003 г., а именно:

Таблица 19

ЛИНИИ	Статус	Дължина в км	Всичко преки разходи в лева за 2009 г.
Хан Крум - Преслав	спряна от експлоатация с ПМС	7	66 078
Каспичан - Нови пазар	спряна от експлоатация с ПМС	5	90 345
Горна Ориховица - Елена	спряна от експлоатация с ПМС	44	25 545
Общо		56	181 968

Разходите по тези железопътни линии са предимно за охрана и са в размер на 182 хил. лв. годишно. Тези линии могат да бъдат демонтирани.

Таблица 20

ЛИНИИ	Статус	Дължина в км	Всичко преки разходи в лева за 2009 г.
Видин - Кошава	закрита за служба по движението	19	142 028
Ямбол-Елхово	закрита за служба по движението	43	466 853
Сарафово - Поморие	закрита за служба по движението	15	
Общо		77	608 881

Изброените линии в таблица № 20 се предлагат да бъдат изцяло спрени за движение, в следствие на което ще бъдат намалени разходите на Компанията с около 609 хил. лв. в годишен размер.

2. Предложение за последващо закриване и поетапно консервиране на следните линии, съгласно Приложение № 11.

3. Общо намаление на разходите в годишен размер след консервиране на линиите без отчисления за амортизации – 7 071 хил. лв., от които 4 172 хил. лв. за възнаграждения на персонала, 144 хил. лв. – за материали, 53 хил. лв.- гориво, 62 хил. лв.- електроенергия, външни услуги – 58 хил. лв., 42 хил. лв.- други разходи.

4. Разглеждане и вземане на решение за закриване на слабо натоварени, но със социално значение линии, съгласно Приложение №12.

Намаление на разходите в годишен размер без отчисления за амортизации – 14 057 хил. лв., от които 8 597 хил. лв. за възнаграждения на персонала, 228 хил. лв. – за материали, 104 хил. лв.- гориво, 170 хил. лв.- електроенергия, 6 хил. лв. – топлоенергия, външни услуги – 117 хил. лв. и други разходи - 54 хил. лв..

ЕТАП II.

1. След Решение на Министъра на транспорта информационните технологии и съобщенията относно бъдещата социална програма на Правителството ДП НК ЖИ ще предприеме последващи действия относно демонтаж на линиите, предоставяне на гарите за последващо ползване и пристъпване към ре-култивация на почвата по трасетата на демонтираните линии.

2. Крайната фаза по закриването ще бъде сортиране на релсите – годни за ползване като 2-ра употреба или продажба на скрап, от която частично ще се покрият направените за демонтажа разходи.

В резултат на намаляване на дължината на жп линията с 900 км и освобождаването на персонала, обслужващ в момента тези линии - 1027 бр. се достига численост на персонал на 1 км железен път – 2 бр.

3.6. Необходимите разходи за осигуряване на социалния пакет от обезщетения за съкращение на персонала в ДП НК ЖИ по варианти на реструктуриране на Компанията са представени в следващите таблици:

Вариант 1

Таблица 21

№ по ред	Години	Брой намален персонал	Средна работна заплата	Обезщетения (в размер на 4 СБРЗ) в лева	Обезщетения (в размер на 6 СБРЗ) в лева	Обезщетения (в размер на 7 СБРЗ) в лева	Обща сума на обезщетенията в лева
1	2011	1 335	673	1 437 528	2 156 292	1 257 837	4 851 657
2	2012	1 215	707	1 153 253	1 725 639	1 978 620	4 857 512
3	2013	1 420	742	1 246 531	2 671 137	2 077 551	5 995 219
4	2014	365	816	326 472	979 417	371 362	1 677 251
5	2015	375	898	359 120	1 077 359	471 344	1 907 823
6	2016	355	988	395 031	1 185 094	380 218	1 960 344
Всичко:		5 065		4 917 935	9 794 938	6 536 932	21 249 805

Вариант 2

Таблица 22

№ по ред	Години	Брой намален персонал	Средна работна заплата	Обезщетения (в размер на 4 СБРЗ) в лева	Обезщетения (в размер на 6 СБРЗ) в лева	Обезщетения (в размер на 7 СБРЗ) в лева	Обща сума на обезщетенията в лева
1	2011	1 335	673	1 437 528	2 156 292	1 257 837	4 851 657
2	2012	1 341	707	1 294 583	1 937 634	2 107 230	5 339 447
3	2013	1 503	742	1 335 569	2 804 694	2 197 010	6 337 273
4	2014	826	816	816 181	1 713 980	1 291 198	3 821 358
5	2015	760	898	718 239	1 616 038	1 633 994	3 968 271
6	2016	1 100	988	1 185 094	2 370 189	2 765 220	6 320 504
Всичко:		6 865		6 787 194	12 598 827	11 252 490	30 638 510

Забележка:

Съгласно действащия КТД-2009 г., дължимите обезщетения при съкращение са в размер:

1. Обезщетение за неспазено предизвестие, съгласно чл. 220 от КТ и чл. 38, ал. 3 от КТД-2009 г. в размер на брутно трудово възнаграждение на работника/служителя за:

- 1 месец - при трудов стаж в НК „БДЖ“ и ДП „НКЖИ“ до 15 години;
- 2 месеца - при трудов стаж в НК „БДЖ“ и ДП „НКЖИ“ над 15 години.

2. Обезщетение при уволнение, съгласно чл. 222, ал.1 от КТ в размер на brutното трудово възнаграждение за времето през което работникът/служителят е останал без работа, но за не повече от 1 месец.

3. Обезщетение при уволнение, съгласно чл. 38, ал.4 от КТД-2009 г., и чл. 222, ал.1 от КТ, само за лицата, на които им остава не-повече от една година до добиване право на пенсия за осигурителен стаж и възраст и освободени по чл.328, ал.1, т.т.1,2,3 и 4 от КТ, в размер на brutното трудово възнаграждение за времето, през което работникът/служителят е останал без работа, но за не повече от 1 месец, завишено с коефициент в зависимост от трудовият им стаж в железопътния транспорт, както следва:

- при стаж до 20 години - 6;
- при стаж над 20 години - 7.

4. Обезщетение за неизползван платен годишен отпуск, съгласно чл. 224, ал.1 от КТ, изчислено по реда на чл. 177 към деня на прекратяване на трудовото правоотношение.

5. По чл. 40 от КТД-2009 г. на напусналите по инициатива на Работодателя работници и служители, по условията на чл. 331 от Кодекса на труда, Работодателят изплаща обезщетение в размер на месечното брутно трудово възнаграждение, увеличено с коефициент, в зависимост от трудовия стаж в железопътния транспорт, както следва:

- до 10 г. – 4;
- от 10 до 15 г. – 5;
- от 15 до 20 г. – 6;
- над 20 г. – 7.

4. ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРОГРАМАТА ЗА ОПЕРАТИВНО ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА ДП НК ЖИ

Прогнозите за очакваните резултати от организационното реструктуриране на ДП НК ЖИ за периода 2011-2016 год. във вариант 1 и вариант 2 са показани в **Приложения №№13,14.**

Като резултат от изпълнението на програмата и инвестиционните намерения по дейности към ДП НК ЖИ за периода 2011-2016 год. предприятието от 2011 г. излиза на печалба. Подобренито на финансовия резултат ще е в следствие на намаление на разходите за текущо поддържане на железопътната инфраструктура, включващи и по-малки разходи за работна заплата и осигуровки и др. разходи за персонала, съгласно таблици №№ 5, 6.

Очакваният ефект от изпълнение на приоритетните за развитието на железопътната инфраструктура проекти ще се изрази и в:

- Достигане на скорост на движение на влаковете от 130 - 160 км/ч, при сегашна преобладаваща скорост от 80 -100 км/ч;
- Пълна електрификация на железопътните линии по протежение на основните направления;
- Въвеждане на европейски системи за управление движението на влаковете ERTMS/ETCS и GSM-R;
- Намаляване времепътването на железопътните превози с над 40%;
- Повишаване на комфорта, сигурността и безопасността на железопътните превози;
- Възможности за допълнително използване с около 25% от капацитета на инсталираните оптични кабели, GSM-R и др. високотехнологично оборудване в районите на направленията;
- Изграждане на нова инфраструктура за интермодални превози;
- Създаване на мрежа от интермодални терминали и товарни селища;
- Подобряване на екологичните условия в районите на направленията;
- Възможности за развитие на бизнеса свързан с железопътен транспорт.

В РЕЗУЛТАТ НА РЕАЛИЗАЦИЯ НА СТРАТЕГИЧНИТЕ ЗАПАЗИ ДО 2016 ГОДИНА СЪЩЕ ПРИБЛИЖИТЕЛНО ОБЩОТО НАСЪЩЕ ПОСТИГНЕ КОЕФИЦИЕНТЪТ ВЪРХУ ПЕРСОНАЛА НА 1 КМ ЖЕЛЕЗОВЕ ПЪТ – 20 ВР. (ВР. ПЕРСОНАЛА В ЕЛЕКТРОЕОПРЕДЕЛЕНИЕ, С КОЕТО ПЪТЪТ СЕ ПОСТИГНАТ ПАРАМЕТРИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКАТА ЖЕЛЕЗОВЕ ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА (ПРОДЪЛЖИТЕЛНОСТ 100 КМ).

5. ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение №1 Информация за очаквания ефект от внедряване на бъдещата доставка на железопътна механизация от внедряване на механизацията заявена за закупуване със заем от Световната Банка за поделение „Железен път и съоръжения“.

Приложение №2 Програма за развитие на осигурителна техника, телекомуникации и ел. Снабдяване в периода 2011-2016 год.

Приложение №3 Програма за осъществяване на енергийно-ефективна модернизация и реконструкция на системите използващи нетягова ел. енергия в гарите и гаровите райони.

Приложение № 4, 4а, 4б Схеми на организационно-управленска структура (проект).

Приложение №5 Карта на териториалното разпределение на регионални поделения УДВГД(управление движението на влаковете и гаровата дейност).

Приложение №6 Карта с разпределението на железопътните секции към 31.10.2010 г.

Приложение №7 Карта с разпределението на железопътните секции след реструктурирането.

Приложение №8 Схема на районите на Секции „Сигнализация и телекомуникации“.

Приложение №9 Карта с разположението на тяговите подстанции на поделение „Електроразпределение“.

Приложение №10 Карта с границите на разпределение на тягова електрическа енергия от поделение „Електроразпределение“.

Приложение №11 Приходи и разходи за 2009 год. по малоделятелни линии от железопътната инфраструктура на ДП НК ЖИ по икономически елементи.

Приложение №12 Приходи и разходи за 2009 год. по слабонатоварени, но социално значими линии от железопътната инфраструктура на ДП НК ЖИ по икономически елементи.

Приложение №13 Прогноза за показатели за очаквани резултати от организационното реструктуриране на ДП НК ЖИ – вариант 1.

Приложение №14 Прогноза за показатели за очаквани резултати от организационното реструктуриране на ДП НК ЖИ – вариант 2.

№ по ред	Вид механизация	Бр.	ОЧАКВАН ЕФЕКТ		
			ТЕХНОЛОГИЧЕН	ИКОНОМИЧЕСКИ	РАБОТНА СИЛА
V	Моторен жп влекач с товарна платформа и краново устройство	13	1.Подмяна на амортизирани, "морално" остарели влекачи. 2.Внедряване на допълнителни технологични възможности - товаро-разтоварни операции, почистване на габарита на железния път от растителност, снегопочистване, извършване на земекопни работи. 3. Транспорт на работни групи, лека пътна механизация и материали. 4. Заместване на тежък физически труд .	100 000 лв./год.	-
VI	Композиция от 4 бр.специализирани вагони за превоз на инертни материали и отсевки -	1 компл.	1. Намаляване на незадоволената технологична потребност на ДП "НК ЖИ" от специализирани вагони за превоз на инертни материали. 2. Заместване на тежък физически труд с механизирани. 3.Скъсяване на технологичното време за обработка на 1 км железен път. 4. Спазване на екологичните изисквания относно дейностите по ремонта и поддържането на железния път.	100 000 лв., в т.ч. 70 000 лв. за работни заплати	10 работници
II	Пътеизмерителна лаборатория	1	1. Възможност за по- голяма гъвкавост при заснемане параметрите на железния път и оптимизиране на необходимите работи по поддържане и ремонт на железния път. ДП "НК ЖИ" не разполага с пътеизмерителен вагон. 2. Увеличаване на обема и точността на измерваните показатели. 3. Технологично обезпечаване на поддържането на строящите се отсечки за движение на влаковете със скорост 160 км/ч.	360 000 лв./год.	-
II	Машина за подбиване, нивелиране и рукане на стрелки и железен път с междурелсие 1435 мм "среден клас"	2	1. Заместване на тежък физически труд с механизирани. 2. Технологична възможност за механизирано отстраняване на локални неизправности по коловози и стрелки в по-големи гари . 3. Подобряване на качеството на обработка на баластовата призма в сравнение с ръчното подбиване.	33 600 лв./год. в т.ч. 33 600 за работни заплати	4 работници

ОЧАКВАН ЕФЕКТ
ОТ ВНЕДРЯВАНЕ НА МЕХАНИЗАЦИЯТА ЗАЯВЕНА ЗА ЗАКУПУВАНЕ СЪС ЗАЕМ ОТ СВЕТОВНАТА БАНКА
ЗА ПОДЕЛЕНИЕ "ЖЕЛЕЗЕН ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯ" ПРИ ДП "НК ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" - РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

по сл.	Вид механизация	бр.	ОЧАКВАН ЕФЕКТ		
			ТЕХНОЛОГИЧЕН	ИКОНОМИЧЕСКИ	РАБОТНА СИЛА
1	Машина за подбиване, нивелиране и рукане на железен път с междурелсие 1435 мм за укрепване на 3 бр. траверси едновременно (триматик) с непрекъснато движение по време на работния процес	1	1. Въвеждане на траверсоподбивни машини от нов клас - повишаване на технологичното ниво на ремонта и поддържането на железния път. 2. Технологично обезпечаване на поддържането и ремонта на строящите се отсечки за движение на влаковете със скорост до 160 км/ч. 3. Скъсяване на технологичното време за обработка на 1 км железен път. 4. Подобряване качеството на обработка на баластовата призма. 5. Увеличаване на пропускателната способност в железопътната мрежа.		
	Машина за подбиване, нивелиране и рукане на железен път с междурелсие 1435 мм за укрепване на 2 бр. траверси едновременно (дуоматик) с непрекъснато движение по време на работния процес	1	1. Въвеждане на траверсоподбивни машини от нов клас - повишаване на технологичното ниво на ремонта и поддържането на железния път. 2. Технологично обезпечаване на поддържането на строящите се отсечки за движение на влаковете със скорост до 160 км/ч. 3. Скъсяване на технологичното време за обработка на 1 км железен път. 4. Подобряване качеството на обработка на баластовата призма. 5. Увеличаване на пропускателната способност в железопътната мрежа.	960 000 лв./год.	
	Машина за подбиване, нивелиране и рукане на стрелки и железен път с междурелсие 1435 мм	1	1. Възможност за подбиване на стрелки с радиус 1200 м и повече. ДП "НК ЖИ" не разполага с такава машина. 2. Скъсяване на технологичното време за обработка на жп стрелките.		
	Планировъчна машина за оформяне напречното сечение на баластовата призма и банкетите на железния път	2	1. Възможност за механизизирано профилиране на баластовата призма в двете посоки на движение на машината - скъсяване на времето за обработка на 1 км железен път. 2. Възможност за преразпределяне на баласт. 3. Заместване на тежък физически труд.	348 000 лв./год., в това число и икономия от 20 000 куб. м нов баласт. Замея труда на 22 работника за дневен напредък.	

по- ед	Вид механизация	бр	ОЧАКВАН ЕФЕКТ		
			ТЕХНОЛОГИЧЕН	ИКОНОМИЧЕСКИ	РАБОТНА СИЛА
X	Специализиран багер на железопътен и автомобилен ход	4	1. Заместване на тежък физически труд с механизирани. 2. Механизиране на земните работи при поддържане и ремонт на железния път. 3. Нова технологична възможност за смяна и подбиване на траверси	200 000 лв./год. в т.ч. 134 400 за работни заплати	16 работници
I	Машина за смяна на траверси "среден клас"	1	Заместване на тежък физически труд с механизирани. 2. Механизиране на земните работи при поддържане и ремонт на железния път. 3. Нова технологична възможност за смяна и подбиване на траверси	160 200 лв./год. в т.ч. 134 400 лв. за работни заплати	16 работници
I	Тирфоногаечна машина	120	1. Подмяна на амортизирани тирфоногаечни машини с технически по-съвършени. 2. Повишаване на надеждността на леката пътна механизация. 3. Облекчаване на физическия труд. 4. Съкращаване на времето за възстановяване на железния път при евентуални аварии, текущо поддържане и ремонти.		
I	Релсорезачна машина	120	1. Подмяна на релсорезачни машини с технически по-съвършени. 2. Повишаване на надеждността на леката пътна механизация. 3. Облекчаване на физическия труд. 4. Съкращаване на времето за възстановяване на железния път при евентуални аварии, текущо поддържане и ремонти.		
I	Релсопробивна машина	120	1. Подмяна на релсопробивни машини с технически по-съвършени. 2. Повишаване на надеждността на леката пътна механизация. 3. Облекчаване на физическия труд. 4. Съкращаване на времето за възстановяване на железния път при евентуални аварии, текущо поддържане и ремонти.		

по- ед	Вид механизация	ЕД	ОЧАКВАЕМИ ЕФЕКТИ		
			ТЕХНОЛОГИЧЕН	ИКОНОМИЧЕСКИ	РАБОТНА СИЛА
V	Траверсопробивна машина	120	1. Подмяна на траверсопробивни машини с технически по-съвършени. 2. Повишаване на надежността на леката пътна механизация. 3. Облекчаване на физическия труд. 4. Съкращаване на времето за възстановяване на железния път при евентуални аварии, текущо поддържане и ремонти.		
I	Машина за шлайфане на главата на релсата	12	1. Допълване на парка от лека пътна механизация с машина за шлайфане на главата на релсата с автономно захранване. 2. Повишаване на технологичните възможности 3. Съкращаване на времето за възстановяване на железния път при евентуални аварии, текущо поддържане и ремонти.		
I	Ръчна траверсоподбивна машина	240	1. Допълване на парка от лека пътна механизация с релсоподбивни машини с автономно захранване. ДПП "НК ЖИ" не разполага с такива. 2. Повишаване на технологичните възможности 3. Намаляване на физическия труд. 4. Съкращаване на времето за възстановяване на железния път при аварии, текущо поддържане и ремонти.	218 400 лв./год.в т. ч. 218 400 лв. за работни заплати	26 работници
	Ръчен козлови кран за повдигане и транспортиране на релси	80	1. Нова технологична възможност за транспортиране на релсови нишки на къси разстояния без използване на специализиран жп състав. 2. Създаване на възможност на експлоатационните подразделения самостоятелно да извършват полагане на безнаставов релсов път.		
	Машина за преместване на релси	7	1. Заместване на тежък физически труд с механизирани. 2. Подобряване на условията на безопасност на работа. 3. Съкращаване на времето за смяна на релсите при текущите ремонти.		

№ п/п	Вид дейност	БЗ	Очаквани ефекти		
			ТЕХНОЛОГИЧЕН	ИКОНОМИЧЕСКИ	РАБОТНА СИЛА
X	Машини и съоръжения за поддържане и ремонт на механизацията на ДП "НК ЖИ"		А. Обстоятелства 1. ДП "НК ЖИ" не разполага със специализирана ремонтна база за обслужване и ремонт на жп пътностроителна техника. 2. На територията на България няма изградени сервизни бази от фирмите производители на машините за строителство и ремонт на железен път. 3. В България няма развит пазар за такъв вид услуги. Б. Технологичен ефект: - Съкращаване на времето за плановите и аварийни ремонти; - Подобряване качеството на извършваните прегледи и ремонти; - Увеличаване на надеждността на машините; - Увеличаване на потенциала на механизацията за поддържане и ремонт на железния път.	500 000 лв./год.	
			2 980 200 лв./год.		72

инж. Видин Колев:
Директор отделение "ЖПС"

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПОДЕЛЕНИЕ "СИГНАЛИЗАЦИЯ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ"

Програма за развитие на осигурителна техника, телекомуникации и ел.снабдяване в периода 2011 – 2016 година

№	Наименование на проекта	Средства (Млн. лева)						
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	Общо
ОБЩА ЧАСТ								
Техническа помощ за проучване и оценка състоянието на съоръженията в поделението, Оценки за съответствие с Техническите спецификации за оперативна съвместимост /ТСОС/ съгласно Наредба № 57.		0,55	1,15	0,00	0,00	0,10	0,00	1,80
1.	Подмяна на РУКЗ (Релейни уредби с ключови зависимости), ЕМЦ (Електро-механични централизации), РПАБ (Релейни полуавтоматични блокировки) и амортизирани МРЦ (Маршрутно-релейни централизации) с с електронни гарови централизации и блокировки	0,30	0,60					0,90
2.	Системи за централизирано управление движението на влаковете - регионални диспечерски центрове в София, Пловдив и Г. Оряховица	0,25	0,25					0,50
4.	Информационни системи и системи за обслужване на клиентите		0,10					0,10
5.	Системи за сигурност и охрана на пътниците и на железопътната инфраструктура		0,10					0,10
5.	Изработка на поднормативни документи за съоръженията на ОТ.		0,10			0,10		0,20
7.	Система за дистанционен контрол на устройства за загрети букси и осно натоварване		0,10					0,10
Техника и апаратура за поддръжка на съоръженията.		0,00	2,00	0,60	2,30	2,60	0,30	7,80
	Доставка на измервателна и тестова апаратура за текуща поддръжка.		0,30	0,30		0,30	0,30	1,20
2.	Доставка на автомобили за сервизна дейност на мобилните групи		1,20		1,50	1,50		4,20
1.	Доставка на мобилни лабораторни коли за измерване на външни съоръжения /кабели и др./, а за контрол и проверка радиочестотите за ВДРВ и GSMR.			0,30	0,50	0,50		1,30
	Доставка на апаратура и мобилна техника за /текущ/ ремонт на кабелни /оптични и медни/ линии.		0,50		0,30	0,30		1,10
ОБЩО ЗА ЧАСТ I		0,55	3,15	0,60	2,30	2,70	0,30	9,60
ЧАСТ "ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА"		2011	2012	2013	2014	2015	2016	Общо

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

1.	Изготвяне на проекти и тръжни процедури за модернизация и строителство на осигурителна техника	30,00	34,70	52,00	51,60	43,10	27,10	238,50
1.1	Съоръжаване на гара Дупница с компютърна гарова централизация вкл. Бобошево, Дяково и Делян /до ключ/			12,00	13,50	13,80	1,00	40,30
1.2	Подмяна на РУКЗ (Релейни уредби с ключови зависимости), ЕМЦ (Електро-механични централизации) и РПАБ (Релейни полуавтоматични блокировки) с електронни гарови централизации и блокировки, по участъци, както следва:	2,50	2,50					5,00
	Участък Г. Оряховица - Каспичан (5 бр. ЕМЦ)						6,00	6,00
	Участък Михайлово - Димитровград север							0,00
	Участък Стамболийски - Пещера							0,00
	Участък Нова Загора - Симеоновград							0,00
1.3	Модернизация на участъка София - Карлово	16,00	10,00					26,00
1.4	Обновяване на ЦП - КСАУДВ София - Пловдив.	0,50	0,50					1,00
1.5	Модернизация на гара Горна Оряховица.							0,00
1.6	Модернизация на осигурителната техника в участъка София - Кулата:							0,00
6.1	Изготвяне на проект, доставка на апаратурата и съоръжаване на гарите в участъка Благоевград - Дамяница с гарови централизации (6 бр.) и междугарията (6 бр.) с автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси.		1,80	3,00	5,00			9,80
5.2	Изготвяне на проект, доставка на апаратурата и съоръжаване на гарите в участъка Радомир - Благоевград с гарови централизации (3 бр.), а междугарията (8 бр.) с автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси.		0,50	5,00	6,00	6,00		17,50
5.3	Изготвяне на проект, доставка на апаратурата и съоръжаване на гарите в участъка София - Радомир с гарови централизации (5 бр.), а междугарията (6 бр.) с автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси.							0,00
5.4	Проектиране и изграждане на Диспечерска централизация и ETCS в участъка София - Кулата.							0,00

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

	- Диспечерска централизация /СТС/							0,00
	- Система ETCS /съгласно националния план/							0,00
1.7	Модернизация на осигурителната техника в участъка Дружба - Бургас:							0,00
1.8	Изграждане на регионални диспечерски центрове							0,00
8.1	Изграждане на Регионален и Национален диспечерски център в София	2,00	4,00	8,00	3,00	3,00		20,00
8.2	Изграждане на Регионален диспечерски център в Пловдив	0,50	3,50	5,50	5,50	3,00		18,00
8.3	Изграждане на Регионален диспечерски център в Г. Оряховица	0,50	3,50	5,50	5,50	3,00		18,00
9.	Модернизация на междугарното Симеоновград - Гълъбово с автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси				0,10	0,10		0,20
10	Модернизация на апаратурата за АПУ и пресъоръжаването им по приоритетен списък	7,00	6,40	6,40	6,40	6,10	6,10	38,40
11	Иновация на апаратурата в действащи гарови централизации /по приоритетен списък/:	1,00	2,00	6,00	6,00	7,50	14,00	36,50
	- подмяна на релсови вериги с броячи на оси;							0,00
	- обезличка за движение на двупътни участъци;							0,00
	- компютърна визуализация и управление и интерфейс към Диспечерска централизация;							0,00
	- въвеждане на скоростна сигнализация;							0,00
	- модернизация на основно и резервно ел.захранване.							0,00
	Комплект устройства за откриване на загрети букси и дискове и контрол натоварването на вагоните.			0,60	0,60	0,60		1,80
	ЩО ЗА ЧАСТ "ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА":	30,00	34,70	52,60	52,20	43,70	27,10	240,30

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

III	ЧАСТ "ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ"	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Общо
	Проектиране и изграждане на оптична мрежа и GSM-R по направления	20,00	50,00	72,50	40,00	50,00	9,00	241,50
1.	Пловдив - Свиленград							0,00
2.	Пловдив - Бургас	3,00	12,00	14,00				29,00
3.	София - Пловдив	5,00	5,00	5,50				15,50
4.	София - Драгоман - Калотина/Сърбия	2,00	2,00	2,00				6,00
5.	София - Радомир		3,00	2,00				5,00
6.	Радомир - Благоевград	1,00	2,50	4,00				7,50
7.	Благоевград - Кулата - Гръцка граница		2,50	2,50				5,00
8.	София - Мездра	2,50	5,00	8,00				15,50
9.	Мездра - Видин	2,50	4,00	6,00				12,50
10.	Радомир - Гюешево/Македония		2,50	7,00				9,50
11.	Мездра - Горна Оряховица	2,00	3,00	10,00	6,00			21,00
12.	Русе - Каспичан - Варна	2,00	2,00	4,00	8,00	7,00		23,00
13.	Русе - Горна Оряховица - Стара Загора - Димитровград				14,00	14,00	4,00	32,00
14.	София - Карлово - Зимница		4,50	3,00	10,00	14,00	5,00	36,50
15.	Пловдив - Карлово		2,00	4,50				6,50
16.	Горна Оряховица - Каспичан				2,00	15,00		17,00
	ОБЩО ЗА ЧАСТ "ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ":	20,00	50,00	72,50	40,00	50,00	9,00	241,50
IV	ЧАСТ "ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ"	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Общо
1.	Изграждане на приоритетните направления от първостепенен Европейски интерес	3,50	6,40	10,00				19,90
2.	Изграждане на приоритетните направления от общ Европейски интерес	2,50	5,40	15,00	14,00	20,00		56,90
3.	Изграждане на направления от национален интерес		2,50	2,50	2,50	2,50	6,30	16,30
	ОБЩО ЗА ЧАСТ "ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ":	6,00	14,30	27,50	16,50	22,50	6,30	93,10
	ОБЩО ЗА ПОДЕЛЕНИЕ "СИГНАЛИЗАЦИЯ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ":	56,55	102,15	153,20	111,00	118,90	42,70	584,50

ПРОГРАМА ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ЕНЕРГИЙНО ЕФЕКТИВНА МОДЕРНИЗАЦИЯ И РЕКУНСТРУКЦИЯ НА СИСТЕМИТЕ ИЗПОЛЗВАЩИ НЕТАЯГОВА ЕЛ.
ЕНЕРГИЯ В ГАРИТЕ И ГАРОВИТЕ РАЙОНИ
ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ТОПЛИННА ИЗОЛАЦИЯ ЗА СГРАДИ НА НК"ЖИ" С ОБЩЕСТВЕН ДОСТЪП С РЗП НАД 1000 КВ.М. ВЕИ

№ по ред	Наименование на обекта на инвестиция	Структура на оборудването	Мярка	Количество	Необходими ИНВЕСТИЦИИ мил.лева	Спестена ТОПЛИННА енергия годишно	Спестена ЕЛЕКТРИЧЕСКА енергия годишно	Икономия експлоатационни разходи и трудов ресурс
1	Модернизация на външно гарово осветление Енергосекция София	Надземна в открити гарови райони	брой освет. тела	9488	8,2	-	42%	32%
			осв. тела					
			пилони и стълб.	5210				
			прожектори	4438				
		Подземни кабелни линии	м	177571				
2	Модернизация на външно гарово осветление Енергосекция Пловдив	Надземна в открити гарови райони	брой	11292	10,5	-	42%	32%
			осв. тела					
			пилони и стълб.	2408				
			прожектори	10878				
		Подземни кабелни линии	м	393206				
3	Модернизация на външно гарово осветление Енергосекция Горна Оряховица	Надземна в открити гарови райони	брой	9520	7,2	-	42%	32%
			осв. тела					
			пилони и стълб.	1429				
			прожектори	3923				
		Подземни кабелни линии	м	176405				
4	Изграждане на автоматизирани системи за управление на осветл.	АСУ	брой	263	6,1	-	49%	89%
5	Модернизация на отопление стрелки	Железен път	брой	1200	2,3	-	17%	19%

№ по ред	Наименование на обекта на инвестиция	Структура на оборудването	Мярка	Количество	Необходими ИНВЕСТИЦИИ млн.лева	Спестена ТОПЛИННА енергия годишно	Спестена ЕЛЕКТРИЧЕС КА енергия годишно	Икономия експлоатационни разходи и трудов ресурс
6	Отопление перони и пешеходни подходи		м ²	20000	7,5	—	—	23%
7	Изграждане на автоматизирани системи за управление на отоплението	АСУ за жел. път	брой	251	1,7	—	63%	60%
8	Възмездно прехвърляне на ТП на ЕРП и модернизация трафопостове с промяна системата за отчитане на ел.енергия / КТП, кабелни линии мерене U ср. И АСУ/ на останалите собств. на Компанията	Гарови трансформаторни	брой	345	5,6	—	23,3%	90%
9	Модернизация вътрешни инсталации на сградния фонд на НК"ЖИ" /съобр с наредба № 3/, отделяне меренето на всички стопански абонати с цел лимит разх на ел енергия	Вътрешни инсталации	м ²	590 000	5,3	—	—	30%
10	Санитране /Топлоизолация/ на с РЗП над 1000 м	Външна фасада	м ²	177 121	8,6	28 000 /MWh год./	12 000 / MWh год./	—
11	Изграждане на ВЕИ /възобн. Енерг. Источн./ на електроенергия	На открити гарови райони и в строителните граници на железопътната инфраструкт.до 5 MW		до 5 MW	30,1	—	—	11,7%
ОБЩО НЕОБХОДИМИ ИНВЕСТИЦИИ					93.1 МИЛ.ЛВ.			

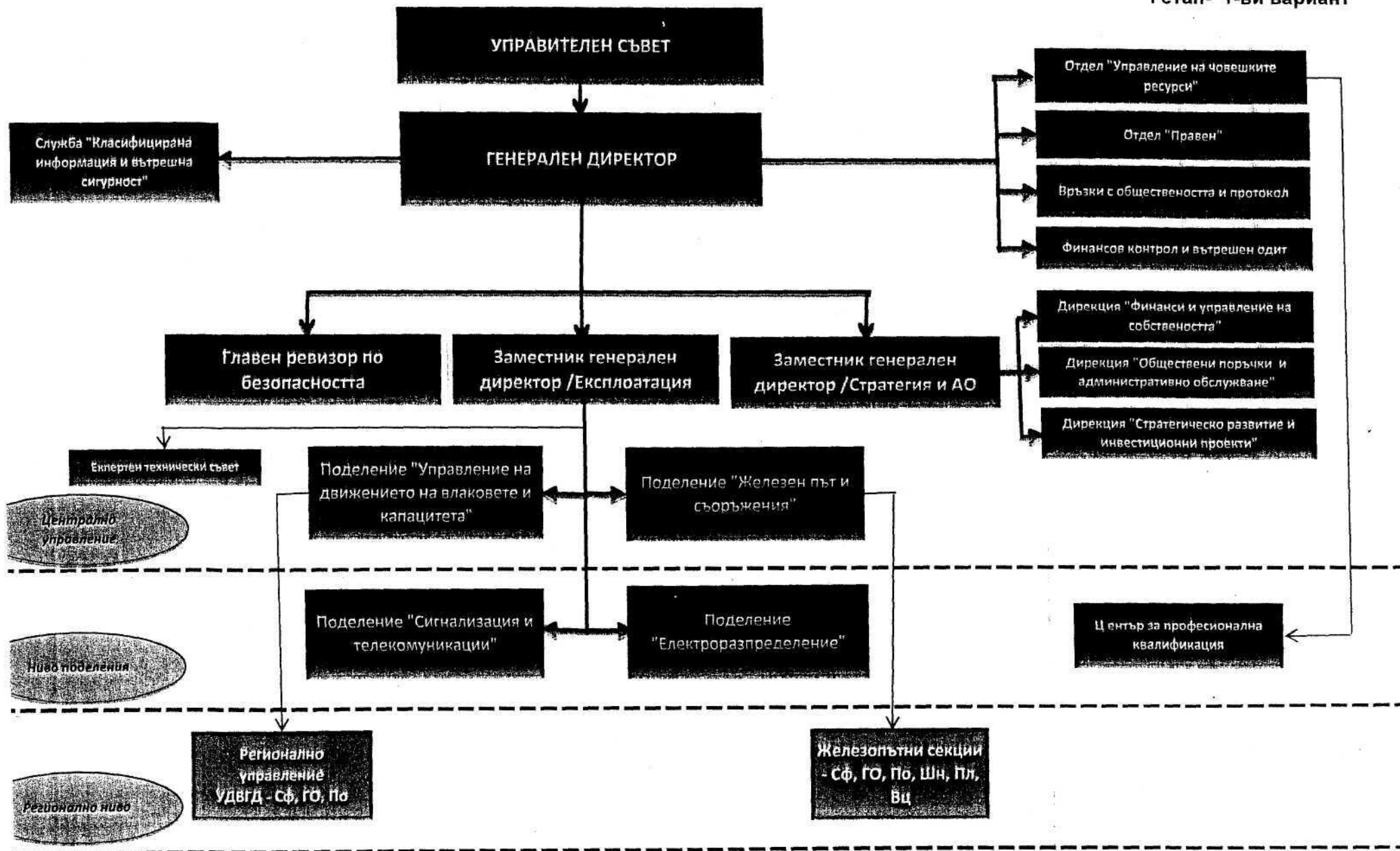
Изработено в Поделение "С и Т"

ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА ДП "НЮЖИ"

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Проект!

1 етап- 1-ви вариант



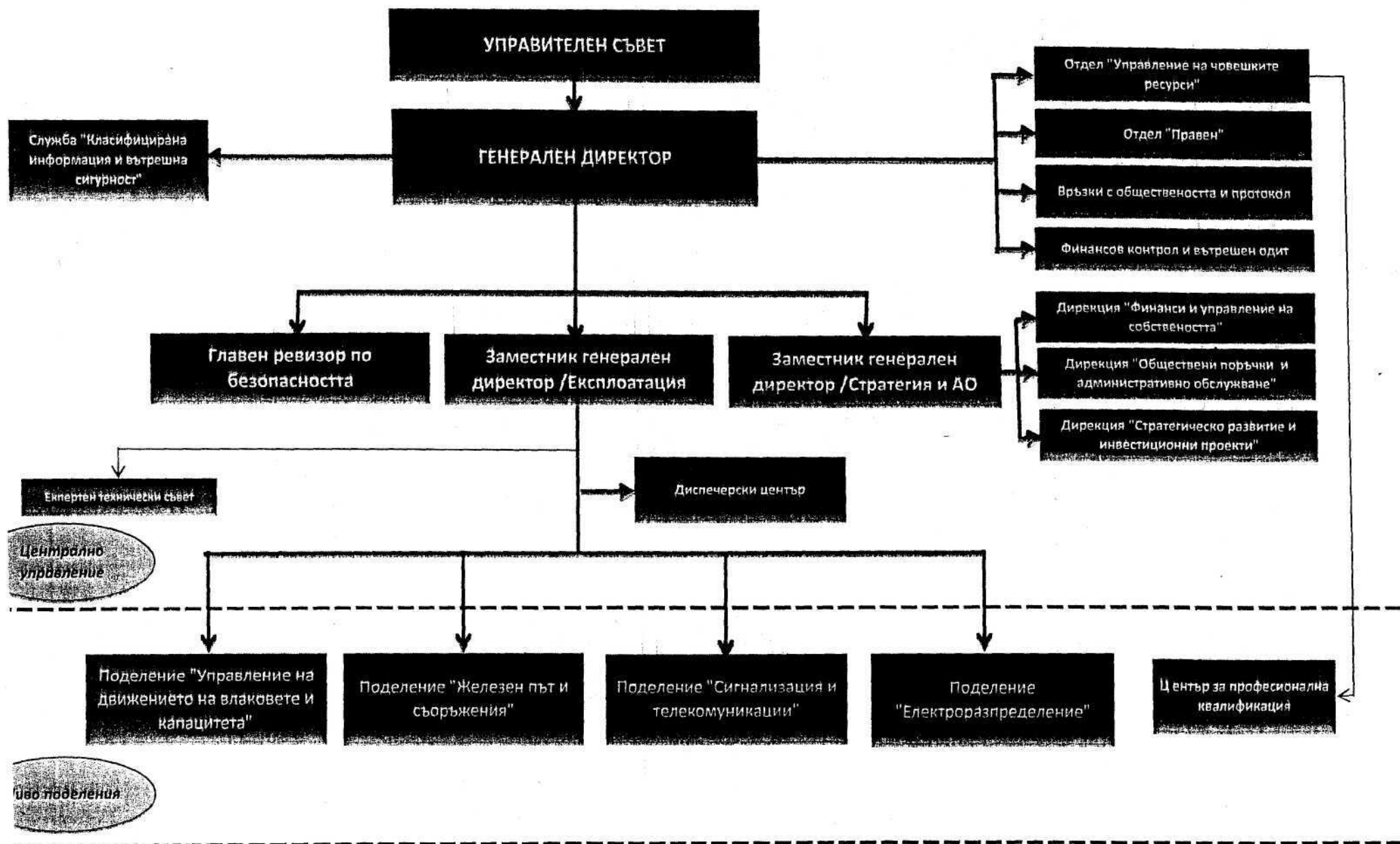
В сила от 01.01.2014 год.

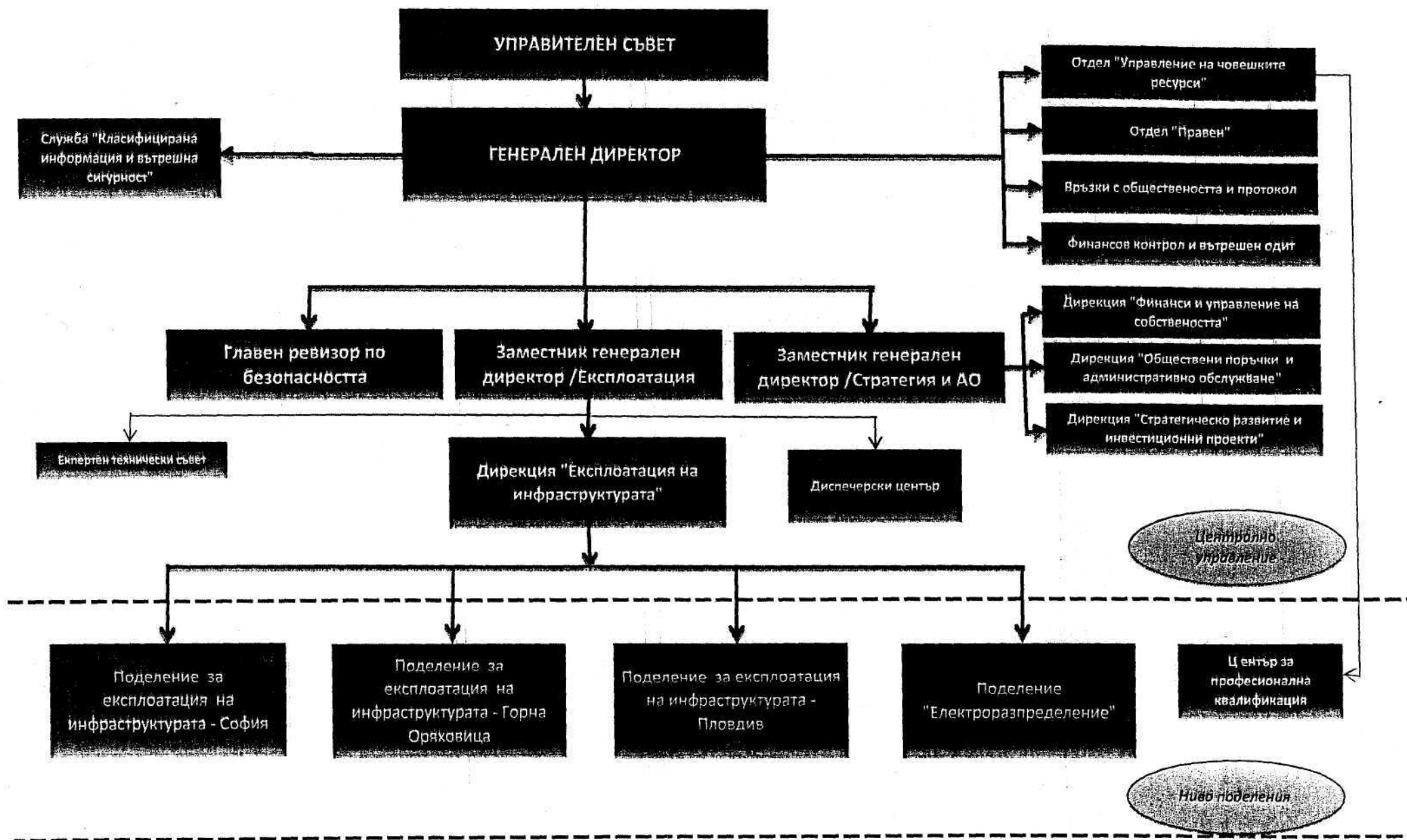
ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНСКА СТРУКТУРА НА ДП "НЮЖИ"

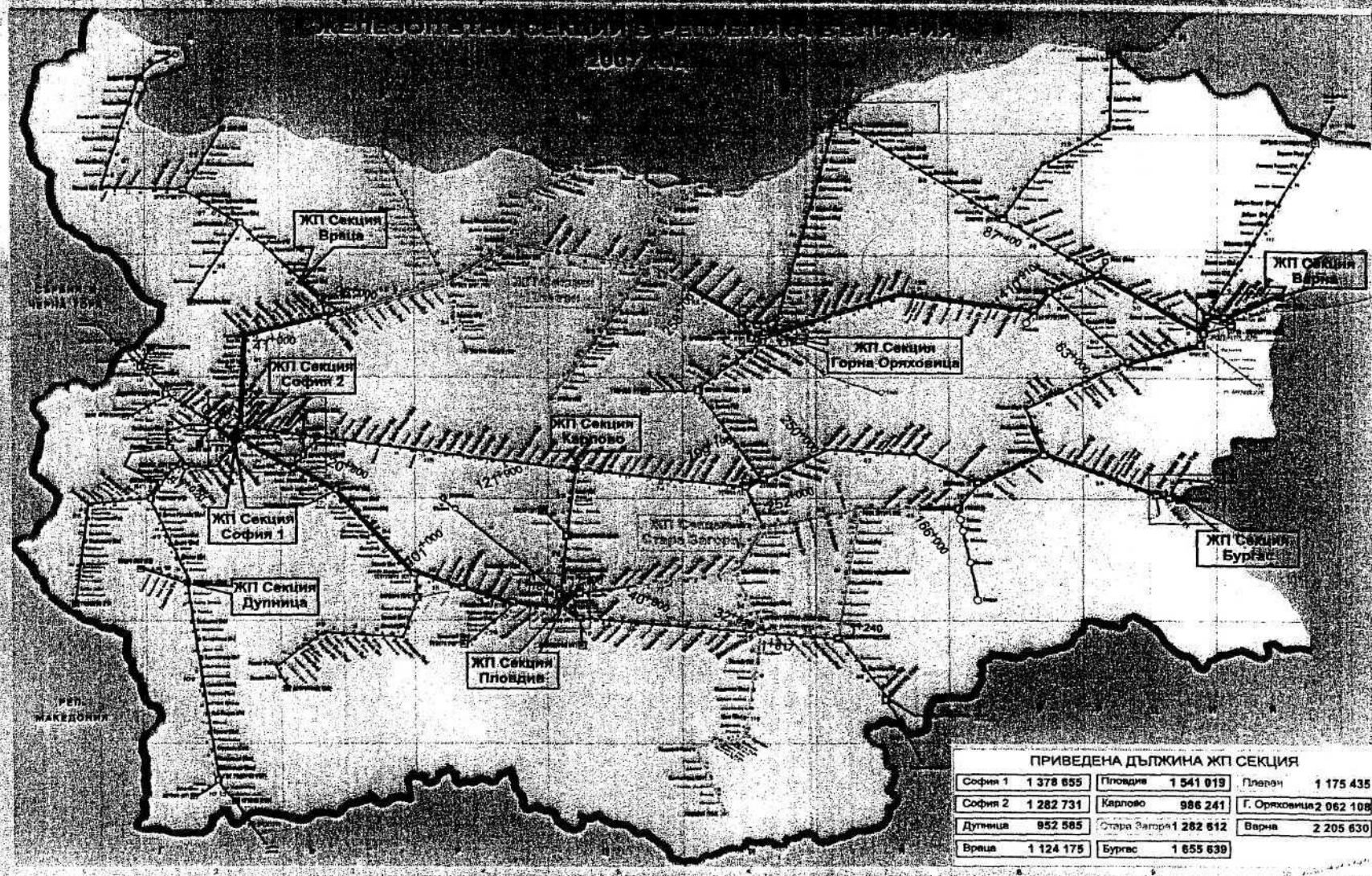
ПРИЛОЖЕНИЕ 4а

Проект!

II етап-1-ви вариант







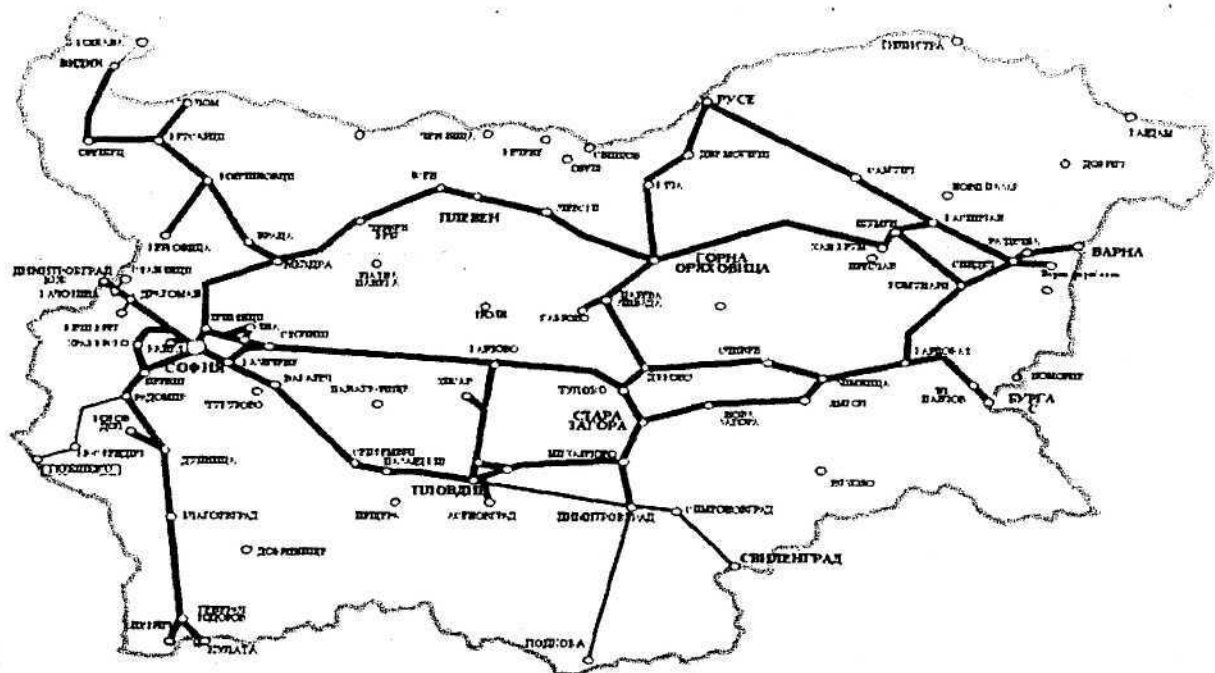


Държавно Предприятие "Национална Компания Железопътна Инфраструктура"
Схема на районите на Секции "Сигнализация и Телекомуникации"



ПРИЛОЖЕНИЕ 9

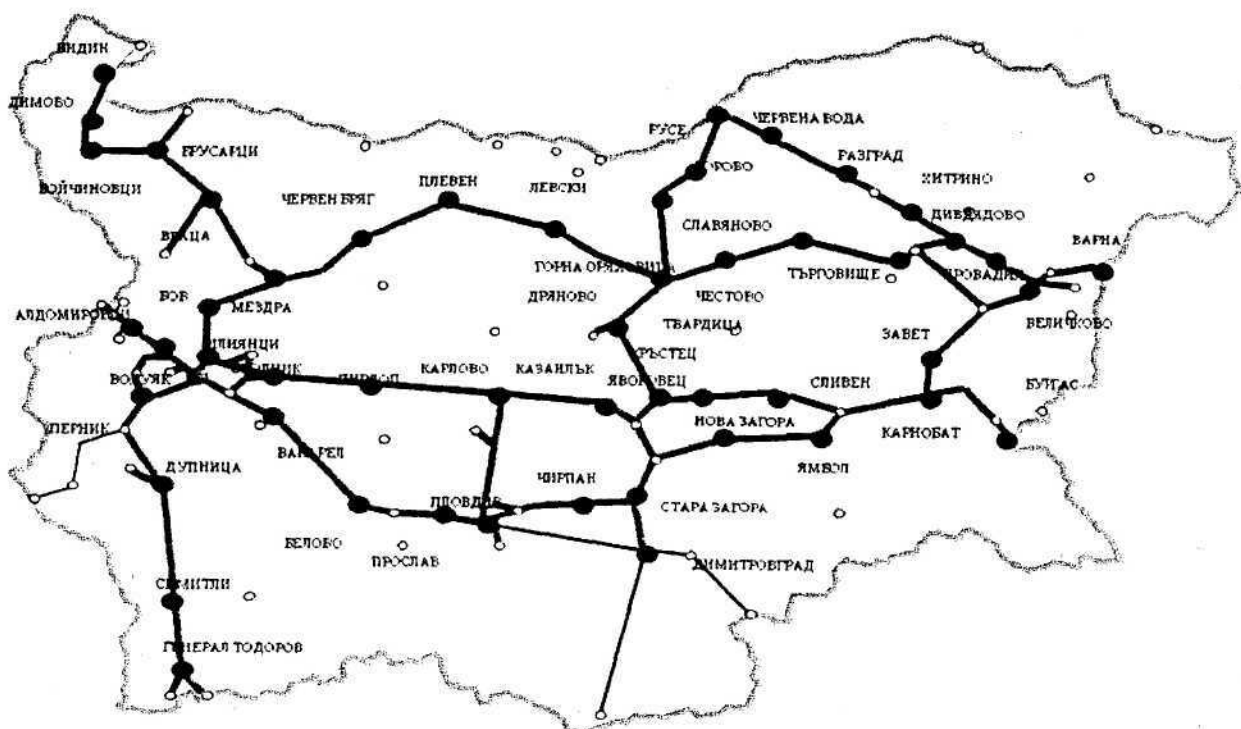
ГРАНИЦИ НА РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТЯГОВА ЕЛЕКТРИЧЕСКА ЕНЕРГИЯ ОТ ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“



— Електрифицирани железопътни линии

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА ТЯГОВИТЕ ПОДСТАНЦИИ В НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“



СПРАВКА

За приходи и разходи за 2009 година по слабо натоварени линии от железопътната инфраструктура на ДП НК ЖИ по икономически елементи

в лева

№ ред	Статут	ЛИНИИ	Дължина в км	Персонал броя	Приходи от инфраструктурни такси	Всяко преки и преразпределени общи разходи	Всяко преки разходи	в това число:									Разлика (приходи - разходи)	Разлика (приходи - разходи без амортизации)
								материали	гориво	електроенергия	топлие енергия	външни услуги	амортизации	заплати	соц.осигуровки	други		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
		2009 г.																
1	МР	Калотиня - Станиянция	16	20	95 732	884 907	662 387	21 873	3 308	6 353	0	577	353 192	221 295	52 041	3 748	-566 656	-213 464
2	МР	Алдомировни - Бели брег	14	15	77 694	621 223	465 009	1 478	374	0	0	107	351 567	86 651	24 794	39	-387 315	-35 748
3	МР	Вакарел - Чукурово	13	11	73 096	419 311	313 871	1 005	1 440	80	0	140	204 118	91 528	15 560	0	-240 774	-36 656
4	Е	Стамболийски - Пешера	28	22	135 081	1 485 143	1 111 687	48 767	1 783	10 722	0	5 260	391 419	530 961	117 900	4 875		
5	МР	Червен бряг - Златна панела	34	5	23 335	652 792	488 640	9 174	7 661	3 010		2 826	247 387	176 444	42 072	66		
6	Е	Ясен - Черканица	44	17	118 426	1 485 254	1 111 770	12 357	7 309	14 730	0	2 189	358 742	573 596	139 762	3 086	-993 344	-634 602
7	МР	Хан Крум - Преслав	7	охрана	0	88 276	66 078	9	1 400	0	0	0	45 736	15 680	3 254	0		
8	ПЕ	Каспичан - Нови пазар	5	охрана	0	120 695	90 345	0	38	0	0	0	20 936	57 576	11 794	0	-90 345	-69 409
9	Е	Световрачане - Курило	14	6	15 824	364 308	451 479	11 702	6 254	4 097	0	424	244 973	147 858	35 273	898	-435 655	-190 682
10	МР	Горна Оряховица - Елена	44	охрана	15 084	34 127	25 545	0	0	119	0	195	9 515	12 784	2 932	0	-10 461	-947
11	Е	Дупница - Бобов дол	18	30	376 847	931 916	697 576	12 565	1 977	7 896	0	4 477	307 562	291 065	65 113	6 920	-320 729	-13 167
12	МР	Ямбол-Елхово	43	12	5 006	623 686	466 853	738	2 716	1 291	0	231	301 003	134 737	26 137	0	-461 847	-160 844
13	Е	Вл.Павлов - Саряфово	15	охрана	69 299	331 686	248 280	6 444	1 355	1 206	0	17 200	127 445	76 087	18 533	10	-178 981	-51 536
14	Е	Самуил - Силистра	113	71	416 843	2 603 396	1 948 743	17 856	17 288	12 957	0	24 440	706 366	930 549	217 130	22 156	-1 531 900	-825 534
		Общо	408	209	1 422 267	10 646 720	8 148 263	143 968	52 903	62 462	0	58 065	3 669 960	3 346 812	772 296	41 798	-5 218 007	-2 232 589

маневрен район
 експлоатация
 преустановена експлоатация

СПРАВКА

За приходи и разходи за 2009 година по слабо натоварени, но социално значими линии от железопътната инфраструктура на ДП НК ЖИ по икономически елементи

в лева

о ред	Статут	ЛИНИИ	Дължина в км	Персонал броя	Приходи от инфраструктурни такси	Всичко преки и преразпределения общи разходи	Всичко преки разходи	в това число:									Разлика (приходи - разходи)	Разлика (приходи - разходи без амортизации)
								материали	гориво	електроенергия	топлие енергия	външни услуги	амортизации	заплати	соц.осигуровки	други		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
		2009 г.																
1	Е	Септември - Добричище	125	267	287 286	5 268 560	3 943 721	110 616	5 060	26 190	5 575	14 689	974 386	2 245 673	547 252	14 280	-3 656 435	-2 682 049
2	Е	Левски - Свишов	48	58	247 461	1 458 463	1 091 716	22 647	3 100	22 205	0	8 097	404 732	501 558	123 442	5 935	-844 255	-439 523
3	Е	Левски - Троян	83	136	290 493	2 897 353	2 168 781	49 122	15 363	30 509	0	14 518	643 723	1 161 411	243 631	10 504	-1 878 288	-1 234 566
4	Е	Шумер - Комунари	50	48	522 665	1 666 855	1 247 706	2 040	16 197	4 768	0	698	715 817	409 973	95 533	2 679	-725 041	-9 224
5	Е	Девня - Кардам	111	144	671 331	3 451 610	2 583 664	17 974	27 946	41 620	0	15 149	950 283	1 227 228	287 756	15 707	-1 912 333	-962 050
6	Е	Царева ливада - Габрово	17	25	80 268	722 343	540 702	11 353	7 125	6 053	0	33 863	205 622	219 681	55 821	1 184	-460 434	-254 812
7	Е	Бойчиновци - Берковица	36	87	151 016	1 793 084	1 342 193	4 979	18 031	18 607	0	18 768	359 222	748 716	171 556	2 314	-1 191 177	-831 955
8	Е	Брусария - Лом	22	53	194 194	1 755 940	1 314 389	9 289	11 126	20 251	0	11 688	703 038	454 610	103 175	1 212	-1 120 195	-417 157
		Общо	492	818	2 444 714	19 014 208	14 232 872	228 021	103 947	170 204	5 575	117 471	4 956 822	6 968 850	1 628 166	53 815	-11 788 158	-6 831 336

сплоатация

ПРИЛОЖЕНИЕ 13

Вариант 1

ПРОГНОЗА

ЗА ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ОРГАНИЗАЦИОННОТО ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА ДП НК ЖИ

	Мярка	2010 Очаквано	2011		2012		2013		2014		2015		2016							
			Изменение спрямо предходната година		Изменение спрямо предходната година		Изменение спрямо предходната година		Изменение спрямо предходната година		Изменение спрямо предходната година		Изменение спрямо предходната година							
			(+/-)	(%)	(+/-)	(%)	(+/-)	(%)	(+/-)	(%)	(+/-)	(%)	(+/-)	(%)						
1	2	3	4		5		6		7		8		9							
ен списъчен брой нал (без лица в отпуск йчинство)	брой	14 665	13 430	-1 335	-9,1%	11 115	-1 215	-9,1%	10 695	-1 420	-11,7%	10 330	-365	-3,4%	9 555	-375	-3,6%	9 600	-355	-3,6%
за брутна работна га	лв.	7 073	7 073	0	0%	7 073	34	5,0%	7 423	35	5,0%	8 163	74	10,0%	8 983	82	10,0%	9 988	90	10,0%
ди за възнаграждения, ровки и надбавки	хил.лв.	152 700	148 000	-4 700	-3,1%	141 000	-7 000	-4,7%	152 100	-8 900	-6,3%	164 200	2 100	1,6%	141 200	7 000	5,2%	148 700	7 500	5,3%

годишен брой нал на 1 км. железн	км.	4 200	4 200		4 200		4 200		4 200		4 200		4 200	
	персонал на 1 км	349	317		288		288		240		257		229	

годишен брой нал на 1 км. железн	км.	4 200	4 200		4 200		4 200		4 200		4 200		4 200	
	персонал на 1 км	349	288		259		225		217		208		200	

ПРИЛОЖЕНИЕ 14
Вариант 2

ПРОГНОЗА

ЗА ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ОРГАНИЗАЦИОННОТО ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА ДП НК ЖИ

	Марка	2010 ОЧАКВАНО	2011		2012		2013		2014		2015		2016							
			Изменение спрямо предходната година	Изменение спрямо предходната година	Изменение спрямо предходната година	Изменение спрямо предходната година	Изменение спрямо предходната година	Изменение спрямо предходната година	Изменение спрямо предходната година											
										(+/-)	(%)	(+/-)	(%)	(+/-)	(%)	(+/-)	(%)			
1	2	3	4		5		6		7		8		9							
еден списъчен брой осонал (без лица в тук по майчинство)	брой	14 665	13 350	-1 335	-9,1%	11 989	-1 341	-10,1%	10 486	-1 503	-12,5%	9 600	-826	-7,9%	8 900	-760	-7,9%	7 800	-1 100	-12,4%
една брутна работна плата	лв.	673	673	0	0%	707	34	5,0%	742	35	5,0%	816	74	10,0%	898	82	10,0%	988	90	10,0%
ходи за награждения, пгуровки и надбавки	хил.лв.	152 700	148 000	-4 700	-3,1%	140 200	-7 800	-5,3%	130 100	-10 100	-7,2%	128 200	-1 900	-1,5%	129 000	801	0,6%	126 600	-2 400	-1,9%

дно годишен брой сонал на 1 км. железн	км.	4 200	4 200	3 992	3 792	3 536	3 300,0	3 300,0
	персонал на 1 км.	3,49	3,47	3,00	2,77	2,73	2,70	2,36

дно годишен брой сонал на 1 км. железн	км.	4 200	4 200	3 992	3 792	3 536	3 300	3 300
	персонал на 1 км.	3,19	2,88	2,89	2,41	2,38	2,33	2,00