

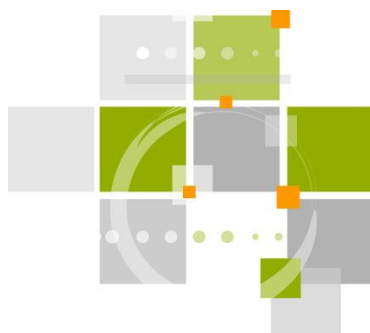


Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК“ЖИ“

Окончателен доклад, Задача 9

28 октомври 2015

Версия 01



15 Avenue du Centre
CS 20538 Guyancourt
78286 Saint-Quentin-en-Yvelines Cedex,
France

Съвместно с





ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

СЪДЪРЖАНИЕ:

Резюме	3
1. Описание на заданието	5
1.1 Българският железопътен сектор	5
1.2 Цели на проекта	7
1.3 Екип по изпълнението на проекта	8
2 Оценка на изпълнението на заданието	9
2.1 Отделни задачи, дейности и доклади	9
2.1.1 Фаза 1: Фаза на определяне	9
2.1.2 Фаза 2: Фаза на установяване	13
2.2 Оценка на резултатите	14
2.3 Проблеми при изпълнение на заданието	15
2.4 Основни резултати за бенефициента	16
2.5 Поуки за Консултанта	16
2.6 Списък на публикувани документи	17
Приложение 1: Брошура на проекта	18
Приложение 2: Кратка презентация на проекта и основните резултати	20
Приложение 3: Кратка презентация на софтуера за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп	26



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Резюме

Основната цел на проекта „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК“ЖИ““ е изготвяне на предложение за нов режим на таксуване на достъпа и ползването на железопътната инфраструктура, който да е изцяло съвместим с новото европейско законодателство и да спомогне за привличането на нов бизнес по железопътната инфраструктура на Република България.

За постигането на тази цел, Консултантът трябваше да се запознае с проблемите и нуждите на железопътните предприятия (ЖП), които в качеството си на клиенти на НКЖИ са основни потребители на българската железопътна инфраструктура. Бе необходимо цялостно разбиране на българската ситуация, най-вече по отношение на действащата система на таксуване на инфраструктурния достъп, но също така и по отношение на качеството на услугите и взаимоотношенията на ЖП с НКЖИ. При изпълнението на задачите, Консултантът използва наличната в НКЖИ счетоводна и друга информация и разпоредбите на новото законодателство на ЕС.

Основното предизвикателство пред Консултанта бе поетапната работа, т.е необходимостта от достигане на консенсус, преди преминаване към всеки следващ основен етап на проекта. Това бе постигнато чрез организирането на няколко работни срещи-семинари и индивидуални срещи със заинтересованите страни, включително и чрез провеждане на формален процес на консултация с основните участници на пазара на железопътни услуги в България.

Работният климат, осигурен от НКЖИ и ИАЖА беше много добър и спомогна за ефективната и продуктивна работа.

В рамките на проекта Консултантът изготви:

- *Методика за изчисляване на преките разходи на база на текущата счетоводна система;*
- *Препоръка за нов режим на таксуване;*
- *Софтуер за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп;*
- *План за действие във връзка с въвеждането на новата система на таксуване;*
- *Регулаторно Ръководство за Регулаторния орган.*

Основните проблеми, с които Консултантът се сблъска се отнасяха до организацията в рамките на НКЖИ, и по-специално организацията на счетоводната система, която към момента не отчита разходите за предоставяните от НКЖИ услуги по разходни центрове, а така също и организацията на отчитането на информацията за осъществения трафик по мрежата, която се регистрира в съответната база данни, но не се използва връзка с изчисляването на преките разходи. Важен момент, който Консултантът би искал да подчертае, е усещането за липса на цялостна транспортна политика на държавно ниво, което възпрепятства изграждането на ясна визия и ясна рамка за бъдещото развитие на железопътния сектор. В същото време това е пречка за своевременното изготвяне на законодателната и регулаторна рамка за железопътния сектор в Република България и води до несигурност и трудни преговори за публичното финансиране, осигурявано ежегодно за железопътния сектор.



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Правителството като собственик на железопътната инфраструктура и собственик на НКЖИ е отговорно за инвестиционната политика и финансовата устойчивост на НКЖИ. Публичните средства, осигурявани за железопътната инфраструктура, за инвестиции или под формата на субсидии, следва да бъдат ясно определени и тяхното изразходване контролирано.

Правителството е институцията, отговорна за определянето и финансирането на железопътния превоз на пътници по Договор за обществени услуги. След проведена процедура за избор на превозвач за извършване на обществени превозни услуги, задълженията за извършване на обществени железопътни превозни услуги на територията на Република България са изцяло възложени на БДЖ „Пътнически превози“. Счита се, че качеството на предоставените услуги е лошо, а приходите от пътническите превози ниски, поради което е необходимо преразглеждане на цялостната политика, така че да се осигури по-добър достъп до капацитет по основните жп линии и да се оптимизира използването на останалата част от железопътната инфраструктура.

В допълнение, липсата на стратегия и решение за бъдещето на БДЖ „Товарни превози“, което все още е едно от основните железопътни предприятия в областта на товарния железопътен транспорт, и което обаче се намира в много неустойчиво финансово положение, може да окаже влияние на бъдещите приходи на НКЖИ по отношение на железопътната инфраструктура.

Бенефициент на проекта

ДП НК“ЖИ“ (Държавно предприятие Компания Железопътна Инфраструктура), Управител на железопътната инфраструктура

Лица за контакт

Г-жа Венета Пеева
Г-н Христо Алексиев
Г-жа Мария Чакърова

Партньори

ЕЖИС ИНТЕРНАЦИОНАЛ/ЕЖИС БЪЛГАРИЯ, ПАНТЕЯ , ППМ

Наименование

Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК“ЖИ“

Номер на договора (ЕИБ)

ТА 201 2026 BG BSF

Държава

Република България

дата на започване – дата на завършване септември 2014 г.- октомври 2015 г.



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

1. Описание на заданието

Наименованието на проекта е "Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК"ЖИ"" (REF TA 201 2026 BG BSF - БЪЛГАРИЯ).

Договорът по проекта бе подписан на 1 септември 2014 г. между Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) и Консорциума изпълнител с лидер ЕЖИС ИНТЕРНАЦИОНАЛ/ ЕЖИС БЪЛГАРИЯ ЕАД и партньори ПАНТЕЯ BV и „Проджект Планинг енд Мениджмънт“ ООД (ППМ).

Проектът се финансира със средства от Европейския фонд за Регионално Развитие, предоставени от Европейската Комисия на правителството на Република България чрез Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, управляващ орган по Оперативна Програма Транспорт 2007-2013. Плащанията към ЕИБ се организират от Национална Компания „Железопътна Инфраструктура“, която подписа договор за безвъзмездна помощ с управляващия орган на Оперативна Програма Транспорт.

През 2013 г. ЕИБ предложи на българското правителство възможността за финансиране на модернизиранието на българската железопътна инфраструктура. За да оцени възвръщаемостта на една такава инвестиция, ЕИБ извърши преглед на политиката на НКЖИ в областта на инфраструктурните такси. Необходимостта от преглед на тарифната политика на Република България бе свързана и с започналата наказателна процедура срещу Република България за неправилно транспониране на действащото европейско законодателство, и по-специално по отношение на политиката на таксуване на достъпа и ползването на железопътната инфраструктура.

На 05.08.2014 г. ЕИБ и НКЖИ подписаха Споразумение за подкрепа при изпълнението на проекта, по силата на което ЕИБ се ангажира да съдейства при разработването на новата тарифна политика за достъпа и ползването на железопътната инфраструктура на ДП НК „ЖИ“.

1.1 Българският железопътен сектор

Българският железопътен сектор е организиран по следния начин:

- **НКЖИ – Управител на железопътната инфраструктура**

Управителят на железопътната инфраструктура в България, НКЖИ, отговаря за експлоатацията, поддръжката и развиването на националната железопътна инфраструктура.

НКЖИ е създадена на 1 януари 2002 г. в съответствие със Закона за Железопътен Транспорт, приет от Народното събрание на Република България. Бившата национална железопътна компания „Български Държавни Железници“ се разделя на две предприятия със 100% държавно участие:

- НКЖИ – управител на железопътната инфраструктура;
- БДЖ ЕАД – доставчик на транспортни услуги за пътнически и товарни превози.



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

НКЖИ проектира, изготвя и продава влакови маршрути на железопътните предприятия, предоставящи железопътни транспортни услуги. В основата на приходите от търговската дейност на НКЖИ е тарифната политика за таксуване на достъпа и използването на железопътната инфраструктура, която се изготвя от НКЖИ.

Клиентите на НКЖИ, железопътните предприятия, плащат за влаковите маршрути, които са необходими за осигуряване на движението на влаковете в рамките на българската железопътна инфраструктура.

НКЖИ е бенефициент на проекта.

- **БДЖ ЕАД и другите железопътни предприятия осигуряват железопътни транспортни услуги**

БДЖ ЕАД е холдингова структура, докато „БДЖ Товарни превози“ ЕООД и „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД са доставчици на транспортни услуги.

БДЖ е единственият доставчик на железопътни транспортни услуги за превоз на пътници. 85% от всички железопътни пътнички километри в България се реализират по Договор за задължения за обществени услуги (ДЗОУ). Този договор е изцяло възложен на „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД като от 01.01.2010 г. в продължение на 15 години „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД следва да получава държавна субсидия за осигуряване на услугите.

„БДЖ Товарни превози“ ЕООД, заедно с 4 други големи железопътни предприятия (БЖК, Булмаркет, БД Шенкер, Рейл Карго Австрия) осигуряват железопътни транспортни услуги. Всички железопътни предприятия предоставят групови товарни превози (конвенционални и интермодални транспортни услуги) като „БДЖ Товарни превози“ ЕООД е единственият железопътен оператор, който извършва превози с единични вагони; „БДЖ Товарни превози“ ЕООД, ДБ Шенкер и Рейл Карго Австрия предоставят интермодални железопътни транспортни услуги.

Железопътните предприятия подават заявления за влакови маршрути в НКЖИ, които получават срещу заплащане на съответните инфраструктурни такси.

Железопътните предприятия са клиентите на бенефициента на проекта и са основните участници на българския железопътен пазар.

- **ИАЖА е Регулиращия орган и Националният орган по безопасност в България**

За осигуряване на безопасността на железопътната инфраструктура, държавата следва да гарантира определянето на правила за безопасност и прилагането и спазването им по открит и недискриминационен начин. Органът, който следи за безопасността в железопътния сектор е Националният орган за безопасност, който се създава във всяка държава-членка на ЕС.

Тъй като управителят на инфраструктурата е държавен монополист, държавата следва да гарантира, че железопътните предприятия и кандидатите получават достъп до железопътната инфраструктура по справедлив, прозрачен и недискриминационен начин. Органът, който отговаря за регулирането на пазара на железопътни услуги е Регулаторният орган, създаден във всяка държава-членка. Пазарното регулиране включва и регулирането на тарифната политика на НКЖИ за таксуване на достъпа и ползването на железопътната инфраструктура. ИАЖА е



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

регулаторът, който отговаря за регулирането на железопътния пазар в България, и който предоставя официални становища относно процедурите за осигуряване на достъп до инфраструктурата, разпределението на капацитета и нивото на инфраструктурните такси.

Държавата трябва да изготви адекватна законодателна и регулаторна рамка, която да даде възможност на участниците на пазара да развиват своята дейност и е отговорна за финансовата устойчивост на Управителя на инфраструктурата.

Държавата следва своевременно да изготви законодателната и регулаторна рамка за българския железопътен сектор и да подsigури необходимите адекватни ресурси на органите за осъществяване на функциите по гарантиране на безопасност и мониторинг на развитието на пазара.

Държавата следва да осигурява стимули на Управителя на инфраструктурата, така че при запазване и/или подобряване на качеството на инфраструктурата, Управителят на инфраструктурата да може да намали разходите си, и съответно и нивото на инфраструктурните такси.

Като собственик на националната железопътна инфраструктура и на Управителя на инфраструктурата, държавата е отговорна за развитието на железопътната инфраструктура, при отчитане, когато е необходимо, на общите европейски нужди и изисквания, включително и необходимостта от сътрудничество с трети страни.

Държавата като собственик на Управителя на инфраструктурата е отговорна за неговата финансова устойчивост като осигурява публични средства за инвестиционни програми и в същото време финансира разликата от разходите за инфраструктурата, които не се покриват от инфраструктурните такси.

Държавата е основен участник на българския железопътен пазар, и следва да гарантира развитието на железопътния транспорт, по-специално в сферата на товарните превози по европейските железопътни товарни коридори.

1.2 Цели на проекта

Основната целта на проекта е да осигури техническа помощ на НКЖИ за разработване на напълно съвместима със законодателството на ЕС нова тарифна политика за таксуване на достъпа и ползването на железопътната инфраструктура, която да подобри финансовата устойчивост на компанията и привлекателността на българската железопътна инфраструктура.

Специфичните цели на проекта са:



1.3 Екип по изпълнението на проекта

Проектът бе изпълнен със съдействието на:

Екип от 6 ключови експерта:

- Мари-Франс Лагроле, Ръководител Проект
- Кристиана Чакърва, Маркетинг и планиране на железопътни системи
- Клаус Юрген Ул, Оценка на разходите за поддръжка на железопътната инфраструктура
- Паскал Русел, Експерт тарифни политики в железопътния транспорт
- Кийс Ван Крикен, Експерт железопътна експлоатация и разпределение на капацитета
- Елена Костадинова, Правен експерт

Управляващия комитет по проекта в състав:

ПРЕДСЕДАТЕЛ: Христо Алексиев заместник-генерален директор "Стратегия и администрация", НКЖИ и членове:

1. Анита Ангелова - началник на отдел "Стратегическо развитие на видовете транспорт", дирекция "Национална транспортна политика", МТИТС;
2. Мартин Георгиев - началник на отдел "Програмиране", дирекция "Координация на програми и проекти", МТИТС;
3. Маргаритка Французова - директор на дирекция "Регулиране", ИАЖА;
4. Весела Данева - директор на дирекция "Финанси в реалния сектор", Министерство на финансите;
5. Мария Веселинова - началник на отдел "Публично финансиране на реалния сектор и държавни помощи в чувствителни отрасли", дирекция "Финанси в реалния сектор", Министерство на финансите;
6. Роза Константинова - главен счетоводител, дирекция "Финанси и управление на собствеността", НКЖИ
7. Мария Чакърва - директор на дирекция "Стратегическо развитие и инвестиционни проекти", НКЖИ
8. Венета Пеева - ръководител на Екипа за управление на проекта (ЕУП), ръководител отдел "Стратегическо планиране и развитие на железопътната инфраструктура", дирекция "Стратегическо развитие и инвестиционни проекти", НКЖИ

и

Ищван Хайнцингер – Съдействие при изпълнение на проекти, ЕИБ



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

2 Оценка на изпълнението на заданието

2.1 Отделни задачи, дейности и доклади

Заданието включваше 8 основни задачи:

ФАЗА 1 – ФАЗА НА ОПРЕДЕЛЯНЕ

Встъпителен доклад

ЗАДАЧА 1: Събиране на данни и анализ на съществуващата система

ЗАДАЧА 2: Пазарен анализ на търсенето на жп услуги

ЗАДАЧА 3: Преглед и анализ на основните подходи при методиките за определяне на инфраструктурните каси за достъп

ЗАДАЧА 4: Определяне на режима на таксуване и нивото на инфраструктурните такси за достъп

ЗАДАЧА 5: Изготвяне на проект на Регулаторно Ръководство

ЗАДАЧА 6: Организиране на работни семинари

PHASE 2 – ФАЗА НА УСТАНОВЯВАНЕ

ЗАДАЧА 7: Изготвяне на План за действие във връзка с въвеждане на новата система на таксуване

ЗАДАЧА 8: Окончателна версия на Регулаторното ръководство

За одобрение на докладите бе определена двуетапна процедура:

- Първоначалните проекти на докладите се изпращаха на ЕИБ за преглед и коментари;
- След отговор на коментарите на ЕИБ от страна на Консултанта, втората версия на докладите се изпращаше на НКЖИ за преглед и коментар. Докладите се разглеждаха от Управляващия комитет по проекта, като членовете на комитета предоставяха писмените си становища.
- След изпращане на окончателните отговори и нанасяне на необходимите промени, докладът получава окончателно одобрение.

2.1.1 Фаза 1: Фаза на определяне

Първата версия на Встъпителния доклад бе изпратена на ЕИБ за преглед и коментар на 07.10.2015 г. и на НКЖИ на 27.10.2014 г. Докладът бе окончателно одобрен на 17.11.2014 г.

Задача 1: Събиране на информация и анализ на съществуващата система

Първата версия на доклада по Задача 1 на английски език бе изпратена на ЕИБ за преглед и коментар на 04.12.2014 г. НКЖИ получи българската версия на доклада на 23.12.2014 г. и докладът бе окончателно одобрен на 05.02.2015 г.



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

За да изготви този доклад, Консултантът организира срещи с представители на всички железопътни предприятия, както и някои спедитори, осъществяващи дейност на територията на България, на които бяха обсъдени основните проблеми, свързани с достъпа до железопътната инфраструктура. Консултантът срещна известни трудности при установяване на контакти с „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ Товарни превози“ ЕООД.

Задача 2: Пазарен анализ на търсенето на жп услуги

Първата версия на доклада на английски език бе изпратена на ЕИБ на 22.12.2014 г. НКЖИ получи българската версия на доклада на 29.01.2015 г., а докладът бе окончателно приет на 10.02.2015 г.

Задача 3: Преглед и анализ на основните подходи при методиките за определяне на инфраструктурните такси за достъп

Проектът на доклада по Задача 3 бе представен на ЕИБ в две части - на 03.02.2015 г. и 05.03.2015 г.

- Първата част на доклада включва преглед на различните методики за определяне на инфраструктурните такси, които се ползват в различни страни, техните предимства и недостатъци. Първата част на доклада съдържа и задълбочен анализ на законодателството на ЕС по отношение на определянето на инфраструктурните такси, и по-специално на таксуването на минималния пакет за достъп на база преки разходи.
- Втората част на доклада по Задача 3 бе изготвена след провеждане на работна среща-семинар с представители на НКЖИ и ИАЖА на 11.02.2015 г. По време на срещата бяха представени и обсъдени различни модели на таксуване и бяха съгласувани основните цели на новата тарифна политика на НКЖИ и вида на предпочитаната формула, както и възможните критерии за ценова диференциация.

НКЖИ получи доклада на 30.03.2015 г. и докладът беше одобрен на 22.04.2015 г.

Задача 4: Определяне на режима на таксуване и нивото на инфраструктурните такси за достъп

Тази задача представляваше истинската същност на проекта и също бе разделена на две части:

- Първата част включваше представяне на методиката за изчисляване на преките разходи, върху която ще се базира бъдещият режим на таксуване.

Консултантът извърши анализа, използвайки счетоводните отчети на НКЖИ, които не съдържат идентификация на преките разходи. Така, Консултантът трябваше да работи с представители на различни поделения на НКЖИ (Подделение „Железен път и съоръжения“, Подделение „Управление движението на влаковете и гаровата дейност“, „Сигнализация и телекомуникации“, „Електроразпределение“), за да установи, кои разходи са недопустими и не биха могли да се класифицират като преки разходи и кои разходи са допустими разходи и биха могли да бъдат разглеждани като преки разходи за целите на изчисляването на таксите за достъп. На следващ етап от анализа, имайки предвид особеностите на българската железопътна инфраструктура и липсата на достатъчно висока степен на автоматизация, Консултантът



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

предложи част от недопустимите разходи да бъдат разглеждани като преки, тъй като е лесно доказуемо, че тези части от недопустимите разходи са пряко свързани с извършването на влаковата услуга (например разходите за гаровия персонал и служителите заети в дейностите по сигнализация са разпределени към преките разходи, тъй като тяхната работа е пряко свързана с движението на един допълнителен влак).

Друга трудност, която Консултантът срещна бе липсата на информация за разходите за обслужващите съоръжения по разходни центрове, например за платформите и за товарните козовози в гарите. Консултантът трябваше да проведе консултации с представители на НКЖИ и да договори процентите за разпределяне на разходите за поддръжка и експлоатация на железопътната инфраструктура, така, че да получи основата на разходите за определяне на таксите за достъп и използване на обслужващите съоръжения. В много близко бъдеще, пред НКЖИ стои необходимостта от създаване на нова структура на отчитане на разходите за услугите по разходни центрове, в съответствие с дефинициите за минималния пакет достъп и достъпа и използването на обслужващи съоръжения. Новата система за счетоводно регистриране на разходите ще осигури коректна основа за дефиниране на ценовата политика за таксуване на тези услуги в бъдеще.

Третата трудност бе определянето на критериите за разпределението на преките разходи за различните категории влакове, така, че да се постигнат предварително заложените цели за развитие на бизнеса, най-вече във връзка с транзитните лекотоварни превози. Основното изискване за избраните критерии бе да се избегне въвеждането на такси, които са много по-високи от таксите, заплащани от железопътните предприятия към момента и разбира се пълното спазване на законодателството на ЕС. Консултантът оцени структурата на трафика за всяко железопътно предприятие, в съответствие с предвидените критерии за диференциация на новата система на таксуване (според теглото на влака и категорията на линията) и базира предложените критерии за разпределението на разходите на резултатите от тези симулации. Така, въз основа на данните, предоставени от НКЖИ, бе изградена база данни за анализ на трафика за всяко железопътно предприятие.

На база на направените изчисления на разходите и анализа на трафика, Консултантът изгради икономически модел за оценка на възможните варианти за ценова диференциация.

Английската версия на първата част на доклада по Задача 4 бе представена на ЕИБ на 17.05.2015 г. След отчитане на коментарите ЕИБ, българската версия бе изпратена на НКЖИ на 02.07.2015 г.

- Втората част на доклада по Задача 4, наречена Допълнение към доклада по Задача 4, бе посветена на представянето на окончателното предложение за новата система на таксуване, след отразяване на всички коментари и изисквания на страните, възникнали във връзка с процеса на консултация, който Консултантът организира през май, юни и юли 2015 г.

Консултантът организира формален процес на консултация с всички железопътни предприятия за получаване на мнения и коментари относно първоначалните предложения за новия режим на таксуване. Бе изготвен документ за консултация, който бе изпратен на всички железопътни предприятия като в допълнение, Консултантът проведе и няколко индивидуални срещи, на които получи директна обратна връзка относно представените предложения. След получаване



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

на писмените коментари на железопътните предприятия, Консултантът организира работна среща-семинар с техни представители, както и с представители на НКЖИ и ИАЖА. Семинарът се проведе на 09.06.2015 г., като основната цел на организираното събитие бе да се предостави възможност за пряк диалог и обсъждане на коментарите, получени въз връзка с проведената консултация с представителите на заинтересованите страни.

Консултантът проведе две допълнителни срещи с НКЖИ за финална консултация и постигане на споразумение относно окончателния вариант на новия режим на таксуване.

Последната среща бе проведена на 30.07.2015 г. и на нея бе представена окончателната оценка на предложените варианти. В резултат, на срещата бе постигнато споразумение с НКЖИ за избор на един от вариантите като работно предположение за бъдещия режим на таксуване, което да позволи на Консултанта да премине към финалната фаза на установяване на проекта.

Консултантът изготви софтуер, който да позволи на участниците на пазара да изчисляват лесно дължимите такси за достъп и ползване на железопътната инфраструктура, в зависимост от теглото на влака и използваната категория линия.

Консултантът изготви документация за икономическия модел за оценка на резултатите от алтернативните възможности и за софтуера за изчисляване на таксите за достъп и през втората половина на ноември ще организира 2 обучителни сесии за представяне на тези инструменти и за обучение за ползването им.

Втората част на доклада по Задача 4 (Допълнение към Задача 4) беше представена на ЕИБ на 8.9.2015 г. Българската версия на доклада бе изпратена на НКЖИ на 10.09.2015 г., а окончателното одобрение на доклада е получено на 05.10.2015 г.

Задача 5: Изготвяне на проект на Регулаторно Ръководство и План за действие

Първата версия на доклада по Задача 5 е бе изготвена през юни 2015 г., когато проектът на новите законодателни текстове, все още не бе публичен и готов за обсъждане в парламента.

Консултантът изготви много подробен анализ на несъответствията и пропуските между съществуващият Закон за Железопътния Транспорт (ЗЖТ 2002) и свързаните с него наредби и новото законодателство на ЕС.

Първата версия на доклада по Задача 5 на английски език бе изпратена на ЕИБ на 29.06.2015 г. Коментари от страна на ЕИБ бяха получени на 16.07.2015 г. и окончателната английска версия на доклада бе одобрена от ЕИБ на 12.08.2015 г.

На 09.09.2015 г. на интернет страницата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията бе публикуван проект на закона за изменение на ЗЖТ. Консултантът изготви анализ на проекта, който бе изпратен за преглед от ИАЖА.

Като резултат, проектът на доклада по Задача 5 бе ревизиран, на база на проекта за изменение на ЗЖТ и постигнатото споразумение с НКЖИ за премахване на първоначалния анализ на несъответствията между българското и европейското законодателство от окончателния вариант на доклада по Задача 5 и замената му с коментарите на Консултанта на проекта за изменение на ЗЖТ.

Окончателният вариант на доклада по Задача 5 бе одобрен от НКЖИ на 05.10.2015 г.



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Задача 6: Организиране на работни срещи-семинари

Консултантът изготви проект на доклада по Задача 6, който бе изпратен на ЕИБ на 27.7.2015 г.

Българската версия на доклада бе изпратена на НКЖИ на 04.08.2015 г.

С решение на Управляващият комитет по проекта докладът не бе одобрен, поради липсваща информация за последните 2 работни срещи-семинари, които все още не бяха проведени.

Първият от двата семинара бе организиран на 29.09.2015 г. като основна цел бе представяне и обсъждане на съдържанието на бъдещите План за действие и Регулаторно Ръководство, съгласно първите версии на документите включени в доклада по Задача 5.

Заклучителният семинар по проекта бе проведен на 16.10.2015 г.

Информацията за тези два нови семинара бе включена в окончателния доклад по Задача 6.

2.1.2 Фаза 2: Фаза на установяване

Задача 7: Изготвяне на План за действие, свързан с въвеждането на новата система на таксуване

На семинарът на 29.09.2015, Консултантът представи съдържанието на изготвения План за действие, свързан с въвеждането на новата политика на таксуване.

Съдържанието бе одобрено, което позволи на Консултанта да премине към изготвяне на окончателния вариант на доклада по Задача 7.

Първата версия на доклада на английски език бе изпратена на ЕИБ на 07.10.2015 г като в същото време на Управляващия комитет по проекта бе изпратена и българската версия на доклада.

Задача 8: Окончателна версия на Регулаторно ръководство

Консултантът представи първата версия на Регулаторното Ръководство по време на семинара, организиран на 29.09.2015 г. Участниците в семинара и по-специално представителите на ИАЖА представиха изискването си за по-практично ориентирано съдържание на Регулаторното ръководство.

Консултантът изготви нова версия, която бе изпратена на английски език на ЕИБ на 09.10.2015 г. Българският вариант на доклада е изпратен на НКЖИ на 10.10.2015 г. Коментари от ЕУП бяха получени на 19.10.2015 г.

Задача 9: Заклучителен доклад и мерки за информираност и публичност

Консултантът изготви проект на доклад, който е изпратен на ЕИБ и НКЖИ на 26.10.2015 г. Като част от мерките за информация и публичност, на 21.01.2015, Консултантът организира семинар с представители на железопътните предприятия, НКЖИ, ИАЖА, Европейската комисия и Управители на железопътна инфраструктура от други европейски страни. Информация за семинара е включена в доклада по Задача 6 - Организиране на работни срещи и семинари.

В съответствие със споразумение с НКЖИ и ЕИБ, Консултантът изготви брошура за проекта, която ще бъде изпратена на представители на всички заинтересовани страни, които са участвали в



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

проекта. Проектът на брошурата е включен в Приложение 1 към настоящия заключителен доклад.

Кратката презентация на Консултанта за завършването на проекта, представена на семинара на 16.10.2015 г. е включена в Приложение 2 на доклада.

2.2 Оценка на резултатите

Проектът бе голямо предизвикателство за екипа, както поради целта си, но също и поради краткия и стегнат срок за изпълнение.

Консултантът успя да изготви докладите и да работи за постигане на необходимия консенсус, който да му позволи да продължи и завърши проекта в срок. За постигането на резултатите бе изключително важно ефективното сътрудничество между екипа на НКЖИ/ИАЖА и екипа на Консултанта.

Изборът и одобрението на работното предположение за новия режим на таксуване бяха постигнати в края на месец юли, чрез процес на множество консултации, срещи със заинтересованите страни, както и чрез организиране на няколко работни срещи-семинари, с основна цел осигуряване на условия за обмен на информация и пряк диалог между Консултанта и основните заинтересовани страни - НКЖИ и ИАЖА.

Консултантът изготви:

- Формула за новия режим на таксуване;
- Основата за калкулиране на ценовите нива на таксите, в съответствие с критериите за ценова диференциация (тегло на влака, категория линия);
- Специфичен икономически модел за оценка на финансовите последици от въвеждането на новия режим на таксуване поотделно за всяко железопътно предприятие;
- Основата за бъдещите такси за достъп и използване на обслужващи съоръжения;
- Бонус/малус система за експлоатационната схема, която запазва основата на съществуващата система, като въвежда някои важни промени за международните превози и за случаите на непредвидени ремонтни дейности;
- Принципи за стимули за развиване на нов бизнес.

За постигане на целите, Консултантът изготви подробен анализ на разходите и на трафика, на база на който създаде икономически модел за оценка на последиците от различните възможни решения и варианти.

Тъй като подходът при изчисляването на преките разходи не следваше плътно законодателството на ЕС, Консултантът проведе разговори и консултации с Генерална Дирекция „Мобилност и Транспорт“ на Европейската Комисия като гаранция, че тези изчисления са приемливи в един краткосрочен план, тъй като се основават на ниското ниво на автоматизация на управлението на движение на влаковете и на дейностите по сигнализация.

Консултантът изготви софтуер, който ще даде възможност на участниците на пазара да изчисляват сами дължимите такси за достъп до железопътната инфраструктура, в зависимост от особеностите на съответния влаков превоз. Кратко представяне на софтуера е включено като Приложение 3 към настоящия доклад.



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Освен промяната на формулата за новия режим на таксуване, Консултантът подчерта необходимостта от привеждане на Референтния документ на НКЖИ изцяло в съответствие със законодателството на ЕС по отношение на съдържанието, процедурите и сроковете и най-вече по отношение на въвеждането на измененията в процеса на разпределянето на капацитета и в договорните отношения между НКЖИ и железопътните предприятия.

Консултантът отправи препоръки за пълен преглед на счетоводната система на НКЖИ и въвеждане на система от разходни центрове за услугите, предоставяни от НКЖИ, което да се осъществи успоредно в съответствие с наскоро въведената СПУР система. Тези промени биха могли да доведат до цялостни организационни промени.

По време на последната фаза на проекта, Консултантът предостави коментар по Законопроекта за изменение и допълнение на Закона за Железопътен Транспорт, по-специално по отношение на липсващи дефиниции, заплащането на таксата за достъп до електроразпределение и необходимото засилване на ролята на Регулаторния орган.

Резултатите бяха постигнати в рамките на срока, определен за проекта.

2.3 Проблеми при изпълнение на заданието

Основният проблем при изпълнение на проекта бе свързан с липсата на подходящо структурирана база данни за разходите на НКЖИ и за реализирания трафик по мрежата, което означава, че въпреки че информацията бе изцяло налична, използването ѝ за целите на изчисляване на преките разходи, без необходимост от допълнителни калкулации бе невъзможно.

Например:

- **По отношение на разходите:** Наличната счетоводна информация е много точна, но не разграничава преките от постоянните разходи. Това изисква допълнителна оценка и анализ на разходите, както и известно тълкуване и специфични допускания. В бъдеще, НКЖИ следва да въведе нова система за отчитане на разходите, чрез отделен разходен център за всеки продукт/услуга.
- **По отношение на трафика:** Данните, които се регистрират ежедневно предоставят информация за движението на всеки влак по мрежата, неговото тегло, линиите, по които се движи и съответното железопътно предприятие, което оперира влака. Въпреки това, не се води регистър и синтез на информацията по клиенти, според вида на влака или категорията на линията. Воденето на регистър на такава синтетична информация ще бъде от полза не само за целите на разпределяне на разходите за специфичните видове влакове, но също така и за развитието на адекватна маркетингова стратегия в бъдеще.

Друг проблем бе затрудненото мобилизиране на БДЖ „Товарни превози“ и БДЖ „Пътнически превози“ в началната фаза на проекта.



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

2.4 Основни резултати за бенефициента

Консултантът счита, че основният резултат от проекта са препоръките за нов режим на таксуване на достъпа и ползването на железопътната инфраструктура, който е в пълно съответствие с новото законодателство на ЕС и който би могъл да служи за основа на дългосрочната стратегия за развитие на НКЖИ и привличането на нов бизнес, особено в сферата на товарните транзитни превози.

Проектът също така спомогна за дефинирането на основната мисия и цели на НКЖИ, а именно предоставяне на качествени влакови маршрути на своите клиенти и повишаване на качеството на инфраструктурата и съответно влаковите трасета, чрез ремонтни дейности и редовна поддръжка. Организираният процес на консултация и последвалата работна среща-семинар бяха важна възможност за НКЖИ да получи директна обратна връзка от своите клиенти.

Анализът и разбирането на причините за забавянията на ремонтните дейности и проектите за модернизация на инфраструктурата на НКЖИ не беше една от целите на проекта. Въпреки това, последиците от тези забавяния са значителни и оказват пряко влияние на качеството на предоставяните влакови маршрути и косвено, на възприемането на заплащаната за ползването им цена. Това е един от основните проблеми, които трябва да бъдат решавани в бъдеще.

Друг резултат от проекта е свързан с асоциирането на представители на ИАЖА на всички дискусии по проекта за бъдещия режим на таксуване. Това следва да улесни бъдещия диалог между НКЖИ и ИАЖА, при развиването на основната мисия на ИАЖА в качеството ѝ на Регулаторен орган в защита на железопътните предприятия от монополните услуги, предоставяни от НКЖИ.

2.5 Поуки за Консултанта

След реструктурирането на българските железници през 2001 г., българският железопътен пазар е отворен за товарните, но не и за пътническите превози.

Стратегията на правителството по отношение на железопътния сектор изглежда неясна за Консултанта. „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД има договор за извършване на обществени услуги с държавата, но размерът на субсидията се обсъжда всяка година. „БДЖ Товарни превози“ ЕООД е в много неустойчива финансова позиция поради стари дългове и въпреки, че нивото на трафик остава стабилно, все още няма решение по отношение на бъдещето на компанията. НКЖИ има многогодишен договор с държавата, но и тук размерът на държавната помощ се обсъжда всяка година.

В този контекст, въвеждането на нов режим на таксуване на достъпа и ползването на инфраструктурата е само една част от целия пъзел и не би решило всички съществуващи проблеми.

Стратегията на правителството по отношение на бъдещата роля на железопътния сектор в България трябва да бъде по-ясна за всички заинтересовани страни и следва да отразява желанието за превръщане на този сектор в ключов елемент за привличане на инвестиции в страната, с оглед развиването на цялостната транспортна и логистична система и пристанищата.



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

2.6 Списък на публикувани документи

Наименование на доклада	Дата на публикуване
Встъпителен доклад	17.11.2014 г.
Задача 1: Събиране на данни и анализ на съществуващата система	05.02.2015 г.
Задача 2: Пазарен анализ на търсенето на жп услуги	10.02.2015 г.
Задача 3: Преглед и анализ на основните подходи при методиките за определяне на инфраструктурните каси за достъп	22.04.2015 г.
Задача 4: Определяне на режима на таксуване и нивото на инфраструктурните такси за достъп	25.08.2015 г.
Задача 5: Изготвяне на проект на Регулаторно Ръководство	05.10.2015 г.
Задача 6: Организиране на работни семинари	27.10.2015 г.*
Задача 7: Изготвяне на План за действие във връзка с въвеждане на новата система на таксуване	27.10.2015 г.*
Задача 8: Окончателна версия на Регулаторното ръководство	27.10.2015 г.*
Задача 9: Окончателен доклад и мерки за публичност на проекта	28.10.2015 г.**

* датата на подаване на версиите на български и английски език на НКЖИ



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Приложение 1: Брошура на проекта

Как бяха постигнати целите?

Предложената система за таксуване е съвместима с новото законодателство на ЕС и бе обсъдена с пазарните участници, Управителя на инфраструктурата, железопътната агенция, железопътните предприятия, следователно и представителите на министерствата, чрез силно приобщаващ подход, който включваше провеждане на множество консултации, Уършопове и семинари с участието на заинтересованите страни.



Наименование на Задачите	Месеци от започване на проекта												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ЕТАП 1 - ЕТАП НА СЪРЕДЕЛНИЕ	[Progress bar]												
Осчетоводен файл	[Progress bar]												
ЗАДАЧА 1: Набиране на данни и анализ на съществуващата система	[Progress bar]												
ЗАДАЧА 2: Преглед и анализ на пазарния процес	[Progress bar]												
ЗАДАЧА 3: Преглед и анализ на основните методи и подходи при определяне на тарифна политика за достъп и ползване на железопътна инфраструктура	[Progress bar]												
ЗАДАЧА 4: Формиране на нова тарифна политика и дефиниране на таксите за достъп до железопътната инфраструктура	[Progress bar]												
ЗАДАЧА 5: Изготвяне на структура на проекта за Регулаторно Решение	[Progress bar]												
ЗАДАЧА 6: Организиране на работни срещи/семинари	[Progress bar]												
ЕТАП 2 - ЕТАП НА ПРИЛОЖЕНИЕ	[Progress bar]												
ЗАДАЧА 7: Подготовка на Пазар на действие на прилагането на тарифната политика	[Progress bar]												
ЗАДАЧА 8: Изготвяне на окончателен проект на Регулаторно Решение	[Progress bar]												

Проектът бе изпълнен със съдействието на:

Екип от 6 ключови експерти:

1. Мари-Франс Лавроа, Ръководител Проект
2. Кристиано Чакърова, Маркетинг и планиране на железопътни системи
3. Клоу Курен Уи, Оперни на разходите за поддръжка на железопътната инфраструктура
4. Павел Русев, Експерт тарифни политики и железопътния транспорт
5. Хидс Ван Крипен, Експерт железопътна експлоатация и разпределение на капацитета
6. Елена Коставацова, Процен експерт

Управителния комитет на проекта в систем:

- ПРЕДСЕДАТЕЛ:** Христиано Алвески заместен генерален директор "Сграмотен и администрация", ДП НК "ЖИ" и членове:
1. Анаета Алексеева - началник на отдела "Стратегическо развитие на железопътния транспорт", Дирекция "Национална транспортна политика", МТГТС;
 2. Мартин Георгиев - началник на отдела "Програмиране", Дирекция "Информация на програми и проекти", МТГТС;
 3. Маргарита Франкова - директор на Дирекция "Регулаторни", Изпълнителна агенция "Железопътна администрация";
 4. Весела Дранова - директор на дирекция "Финанси и реалния сектор", Министерство на финансите;
 5. Мария Веласкова - началник на отдела "Публично финансиране на реалния сектор и държавни помощи в чувствителни отрасли", дирекция "Финанси и реалния сектор", Министерство на финансите;
 6. Роза Коставацова - главен счетоводител, дирекция "Финанси и управление на собствеността", ДП НК "ЖИ";
 7. Мария Чакърова - директор на дирекция "Стратегическо развитие и инвестиционни проекти", ДП НК "ЖИ";
 8. Венета Пенев - ръководител на Бюро за управление на проекта (БУП), ръководител отдела "Стратегическо планиране и развитие на железопътната инфраструктура", дирекция "Стратегическо развитие и инвестиционни проекти", ДП НК "ЖИ"
- и
Ивайн Хайцигер - съдействието при изпълнение на проекти, Европейска инвестиционна банка



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд
за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ
2007-2013
По-близко, по-близко...



Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК "ЖИ"

EIV - TA2012026 BG BSF – България



Выполнитель: ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“



Исполнитель: Консорциум, начело с:



15 Avenue du Centre
CS 20538 Guyancourt
78286 Saint-Quentin-en-Yvelines Cedex,
France

СЪВМЕСТНО С



Research to Progress

Управляващ орган: Дирекция „Координация на програми и проекти“ при Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Стойност на проекта: 4 388 882,49 лв.

Източници на финансиране: Европейски фонд за регионално развитие: 3 657 402,09 лв.; Национално съфинансирание: 731 480,40 лв.

ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

На 3 септември 2014 г. Европейската инвестиционна банка, назначи EGIS INTERNATIONAL съвместно с PANTEIA и PPM за Консултант по изготвяне на предложение за нова тарифна политика за достъп и ползване на железопътната инфраструктура в НКЖИ, в съответствие с европейското законодателство.

Проектът е съфинансиран по Оперативна програма Транспорт 2007-2013.

Основни цели на проекта

Целта на проекта е изготвяне на нова система на таксуване:

Основните резултати от нашата работа са в подкрепа на българската държава и българския железопътен сектор за развитие на националната железопътна инфраструктура, като се вземат предвид бъдещите нужди за мобилност на Съюза, включително нуждата от сътрудничество със съседни трети държави, по-специално за развитието на товарните транзитни превози.



Основни резултати

- Изготвяне на модел за оценка на резултатите при възможните варианти за ценова диференциация.

Група	от	до	Коефициент	Цена /кв.км-км
1	0	350	70%	1,65
2	350	550	80%	1,89
3	550	1050	150%	3,54
4	1050	1650	200%	6,82
5	1650	2400	330%	7,80
6	>2400		500%	11,82

Категория влакове	Политески превози	Товарни превози	Възв. КП
Група	от	до	Общ
1	0	350	31 295
2	350	550	3 188
3	550	1050	1 583
4	1050	1650	1 222
5	1650	2400	7 190
6	>2400		8 423
Общ			64 851
Възвращение	Общ такс и ИТ	20 000	20 000
Разлика (стойност)		83	357
Разлика (%)		-0,2%	-0,8%

- Формула за изчисляване на таксите, която включва критерии за ценово диференциране:

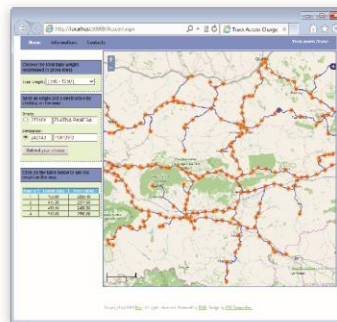
$$\text{Инфр. такса} = (Vp * L_{11} * W_{11} * T_{km} + Vp * L_{12} * W_{12} * T_{km} + \dots) * (1 - IN) + (Pc * MWh)$$

където:
 T_{km} = влак-км
 Vp = базова цена
 L = коефициент тип линия
 W = коефициент тегло
 IN = стипенди за нови влакови услуги
 Pc = цена за достъп до разпределение на електроенергия
 MWh = мегаватчас
 *приложимо само за електрифицирани влакове

Ценовата политика се базира на уникална базова цена за влак-км с диференциране в съответствие с ясни критерии: клас/категория на влака, според теглото, категория на линията, използване на оборудване за електрозахранване плюс стипенди за намаляване на преливанията, подобряване на производителността и в подкрепа на развитието на нов бизнес/услуги.

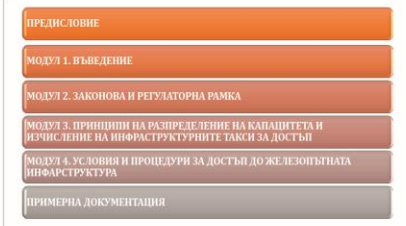
Размерът на таксите за минималния пакет за достъп се основават на изчисленията на пренети разходи на НКЖИ, което означава разходите, възникнали пряко вследствие на извършването на влаковата услуга.

- Софтуер за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп за минималния пакет за достъп. Този интерактивен инструмент ще бъде поместен на уеб страницата на НКЖИ.

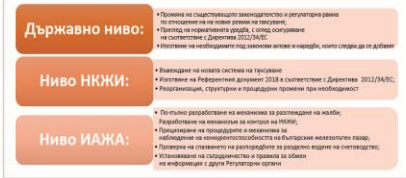


- Регулаторно Ръководство и План за Действие.

Целта на Регулаторното ръководство е да се определят критериите и процедурите, които да бъдат следвани от ИАЖА при изпълнение на основните си функции, които е определена в Закона за Железопътния Транспорт, като направя тези функции прозрачни за НКЖИ, железопътните оператори и другите заинтересовани страни.



План за действие – действия свързани с въвеждането на новата тарифна политика се предвиждат на няколко нива:





ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Приложение 2: Кратка презентация на проекта и основните резултати

Слайд 1





Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК“ЖИ“



Финална фаза на проекта и следващи стъпки, свързани с прилагането на новата тарифна политика



Работна среща/Уъркшоп 16.10.2015







Слайд 2

Информация за проекта

- Проектът е възложен от Европейската Инвестиционна Банка на Консорциум, воден от Egis International съвместно с Panteia и PPM.
- Договорът е подписан на 01.09.2015 г. в Люксембург (ТА 201 2026 BG BSF)
- Продължителност: 14 месеца



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Слайд 3








Екип по управление на проекта

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВЛЯВАЩИЯ КОМИТЕТ НА ПРОЕКТА:
Христо Алексиев - заместник-генерален директор "Стратегия и администрация", ДП НК «ЖИ» и членове

с членове:
Анита Ангелова - началник на отдел "Стратегическо развитие на видовете транспорт", дирекция "Национална транспортна политика", МТИТС;
Мартин Георгиев - началник на отдел "Програмиране", дирекция "Координация на програми и проекти", МТИТС;
Маргаритка Французова - директор на дирекция "Регулиране", Изпълнителна агенция "Железопътна администрация";
Весела Данева - директор на дирекция "Финанси в реалния сектор", Министерство на финансите;
Мария Веселинова - началник на отдел "Публично финансиране на реалния сектор и държавни помощи в чувствителни отрасли", дирекция "Финанси в реалния сектор", Министерство на финансите;
Роза Константинова - главен счетоводител, дирекция "Финанси и управление на собствеността", ДП НК „ЖИ“;
Мария Чакърва - директор на дирекция "Стратегическо развитие и инвестиционни проекти", ДП НК „ЖИ“;
Венета Пеева - ръководител на Екипа за управление на проекта (ЕУП), ръководител отдел "Стратегическо планиране и развитие на железопътната инфраструктура", дирекция "Стратегическо развитие и инвестиционни проекти", ДП НК „ЖИ“
И Ицван Хайнцингер – Съдействие при изпълнение на проекти, Европейска Инвестиционна Банка

Слайд 4

Екип на консултанта...

- Екип от 6 ключови експерти:
 - Мари-Франс Лагроле, Ръководител Проект
 - Кристиана Чакърва, Маркетинг и планиране на железопътни системи
 - Клаус Юрген Ул, Оценка на разходите за поддръжка на железопътната инфраструктура
 - Паскал Русел, Експерт тарифни политики в железопътния транспорт
 - Кийс Ван Крикен, Експерт железопътна експлоатация и разпределение на капацитета
 - Елена Костадинова, Правен експерт

И други експерти, които също участваха: **Адриан Рост Кролиус, Холгер Ейлиец, Сабине Лангер, Джауад Бентабет**

Слайд 5

Информация за проекта...

- Основни пазарни участници в българския железопътен сектор
 - НКЖИ
 - Железопътните предприятия, от които БДЖ;
 - ИАЖА, като Национален орган по безопасност и Регулаторен Орган
 - Държавата
- България е член на Европейския съюз
- Българската железопътна инфраструктура е от изключителна важност в национален и европейски мащаб

Слайд 6

Цели на проекта

Нова тарифна политика

- Ускорява въвеждането на прозрачност и добри икономически практики в процеса на вземане на решения на Управителя на инфраструктура.
- Подпомага подобряването на управлението и контрола на наличните ресурси и благоприятства оптимизирането на експлоатацията и поддръжката на железопътната
- Подкрепя развитието на железопътния транспорт в България и в Европа чрез оптимизирането на процесите на експлоатация, поддръжка и развитие
- Засилва финансовата устойчивост на железопътния сектор
- Засилва конкурентоспособността на транспорта и подкрепя интермодалността
- Подпомага постигането на балансе между отделните видове транспорт чрез прозрачни, равни и справедливи условия

Слайд 7

Модел за оценка на резултатите при възможните варианти за ценова диференциация.

Нов модел:

НКЖИ 6 категории влакове, Вариант 2, 0-350 т			Параметри	
Група	от	до	Коефициент	цена/влак-км
1	0	350	70%	1,65
2	350	550	80%	1,89
3	550	1050	150%	3,54
4	1050	1650	280%	6,62
5	1650	2400	330%	7,80
6	>2400		500%	11,82

Базова цена 2,36 лв/влак-км

6 категории влакове			Пътнически превози	Товарни превози	Всички ЖП
Група	от	до	Общо	Общо	Общо
1	0	350	31 291	3 166	34 457
2	350	550	3 188	1 222	4 410
3	550	1050	1 263	7 160	8 423
4	1050	1650	-	10 784	10 784
5	1650	2400	-	6 485	6 485
6	>2400		-	5 821	5 821
Общо приходи от ИТ			35 742	34 638	70 380
За сравнение: общо такси от ИТ през 2013 г.			35 659	33 681	69 340
Разлика (стойност)			83	957	1 040
Разлика (%)			-0,2%	-2,8%	-1,5%

- Обучение за използване на този модел да бъде организирано в средата на ноември

Слайд 8

Формула за изчисляване на таксите за достъп и ползване на железопътната инфраструктура

$$\text{Инфр.такса} = (Vp_1 * L_1 * W_1 * Tkm_{L1W1} + Vp_x * L_x * W_x * Tkm_{LxWx} + \dots) * (1-IN) + (Pe * MWh)$$

Където:

<p>Tkm = влак-км</p> <p>Vp = базова цена</p> <p>L_x = коефициент тип линия</p> <p>W_x = коефициент тепло</p>	<p>IN = стимул за нови влакови услуги</p> <p>Pe = цена за достъп до разпределение на електроенергия</p> <p>MWh = мегаватчас</p> <p><i>*приложимо само за електрифицирани влакове</i></p>
--	---

Слайд 9

Методика за изчисляване на преките разходи въз основа на съществуващата счетоводна система в НКЖИ

- Работа по Отдели
- Необходимост от идентифициране на всички (100%) недопустими разходи и всички (100%) признати разходи
- Необходимост да се отделят преките разходи, свързани с експлоатацията на влакове по мрежата от общите разходи на различните отдели/поделения и да се изчисли общата им сума
- Обучение за методиката на изчисляване на преките разходи ще се организира в средата на месец ноември

Слайд 10

Софтуер за изчисляване на инфраструктурните такси за минималния пакет за достъп.

- Обучение за работа със софтуера ще бъде организирано в средата на ноември 2015 г.

Слайд 11

Регулаторно ръководство

Целта на Регулаторното Ръководство е чрез него Регулаторният орган за определи ясно критериите и процедурите, при изпълнение на основните си функции, според дефинициите на Закона за железопътния транспорт

- ПРЕДСЛОВИЕ
- МОДУЛ 1. INTRODUCTION
- МОДУЛ 2. ЗАКОНОВА И РЕГУЛАТОРНА РАМКА
- МОДУЛ 3. ПРИНЦИПИ НА РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА КАПАЦИТЕТА И ИЗЧИСЛЕНИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ ТАКСИ ЗА ДОСТЪП
- МОДУЛ 4. УСЛОВИЯ И ПРОЦЕДУРИ ЗА ДОСТЪП ДО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА
- ПРИМЕРНА ДОКУМЕНТАЦИЯ

Слайд 12

План за Действие

План за действие – действия свързани с въвеждането на новата тарифна политика се предвиждат на няколко нива:

- Държавно ниво:**
 - Промяна на съществуващото законодателство и регулаторна рамка по отношение на новия режим на таксуване;
 - Преглед на нормативната уредба, с оглед осигуряване на съответствие с Директива 2012/34/ЕС
 - Изготвяне на необходимите под законови актове и наредби, които следва да се добавят
- Ниво НКЖИ:**
 - Въвеждане на новата система на таксуване;
 - Изготвяне на Референтния документ 2018 в съответствие с Директива 2012/34/ЕС;
 - Реорганизация, структурни и процедурни промени при необходимост.
- Ниво ИАЖА:**
 - По-пълно разработване на механизма за разглеждане на жалби;
 - Разработване на механизъм за контрол на НКЖИ;
 - Прецизиране на процедурите и механизмите за наблюдение на конкурентоспособността на българския железопътен пазар;
 - Проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство;
 - Установяване на сътрудничество и правила за обмен на информация с други Регулаторни органи

Слайд 13





ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Слайд 14



Приложение 3: Кратка презентация на софтуера за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп

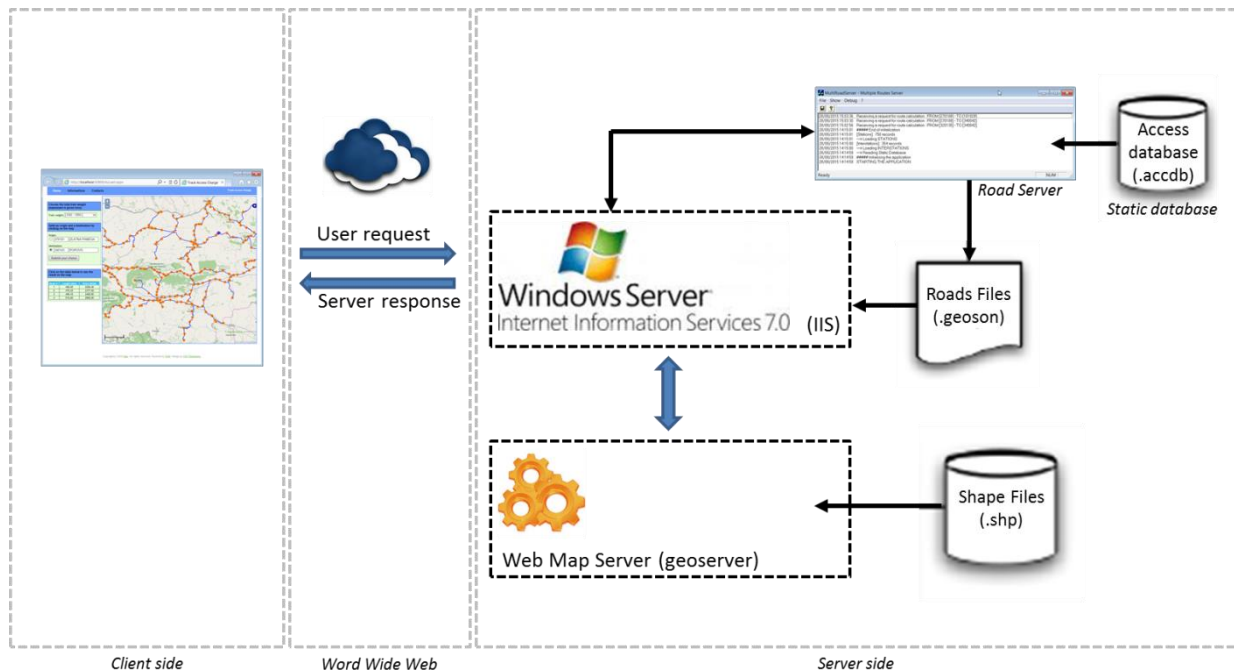
Софтуер за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп

Описание на софтуера

Консултантът разработи софтуерно приложение, което позволява изчисляване на маршрути и съответните инфраструктурни такси за достъп между предварително зададени две гари в България. Той е базиран на ГИС базата данни (предоставена от НКЖИ), на калкулатор на маршрути и потребителски интерфейс (разработен от Ежис).

Структура

Софтуерното приложение има следното устройство:





ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Описание на основните компоненти на системата:

- **Интернет браузър**: използва се от крайния потребител (може да бъде Internet Explorer, Firefox или Google Chrome).

- **Интернет информационен сървър** (Internet Information Server IIS): IIS е уеб сървър, създаден от Microsoft, който няма да бъде част от приложението. В зависимост от нуждите на клиента, той може да бъде заменен от друг тип уеб сървър (Apache, Nginx ...).

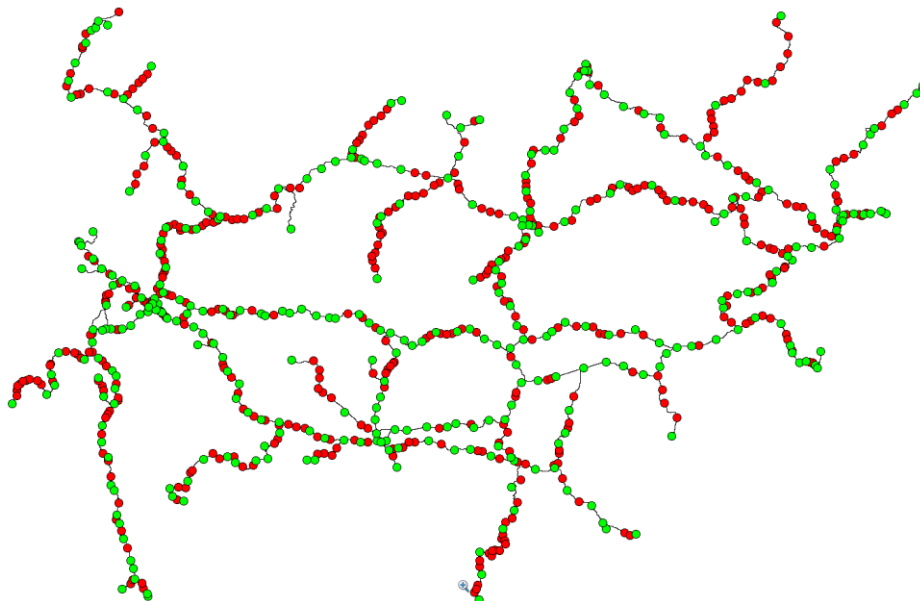
- **Сървър за географски данни** (Geoserver): сървър с отворен код, който позволява на потребителите да споделят, обработват и редактират геопространствени данни.

- **Сървър за генериране на маршрути** (RoadServer): софтуер, разработен от Ежис за изчисляване на множество маршрути между "начална" и "крайна точка"

ГИС базата данни, наричана още "статична база данни" съдържа 2 таблици, които се съхраняват в Access формат: едната съдържа информация за всички възли (т.е. гарите), а другата за всички връзки (т.е. железопътни линии). ГИС базата данни е предоставена от НКЖИ.

1/ Описание на базата данни на връзките/гарите

Възлите включват гари и гранични пунктове. Базата данни съдържа 750 гари, но само 336 от тях се използват като начална/крайна точка за изчисляване на маршрути.



Списък на жп. възли/гари, използвани за изчисляване на маршрути (валидните за начална/крайна точка за определяне на маршрут са зададени в зелено)

Таблицата има следните основни елементи:

- Идентификационен номер (ID): който еднозначно идентифицира всяка гара;
- Име: Името, което излиза на потребителския интерфейс;
- X и Y координати: GIS координати.



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

2/ Описание на таблицата на връзките (жп линиите)

Връзките съответстват на железопътните линии, разделени на по-малки участъци. Всеки един участък отговаря на следните условия:

- Участък между два жп възела (всяка гара или граничен пункт е начална или крайна точка на участък);
- Всеки участък съответства на една единствена категория линия (за всеки участък се заплаща само един размер такса и всеки участък има само един вид енергиен режим на ползване).

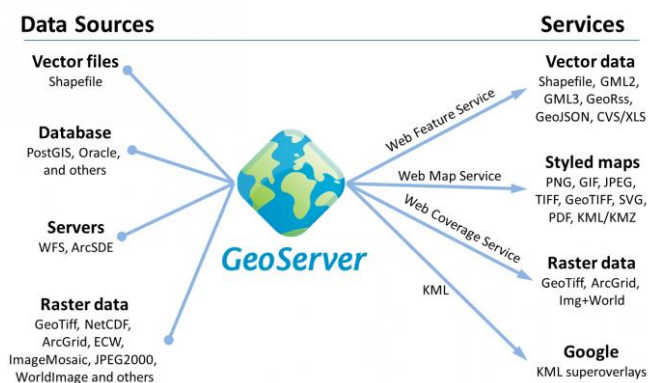
Тази база данни съдържа следните основни елементи:

- Идент. номер на връзката: номер, който идентифицира всяка една връзка;
- Идент. номер Възел А: съответства на идент. номер в базата данни на възлите;
- Идент. номер Възел Б : съответства на идент. номер в базата данни на възлите;
- Дължина (в километри) – това е официалната дължина, предоставена от НКЖИ;
- Категория линия: съответства на таксата;
- Захранване: електрифицирана или не линия.

Описание на софтуера

1. Геосървър GeoServer (<http://geoserver.org>)

GeoServer е сървър с отворен код, който позволява на потребителите да споделят, обработват и редактират геопространствени данни. Проектиран за оперативна съвместимост, той публикува данни от всеки основен източник на пространствени данни с използване на отворени стандарти. GeoServer е лесен начин за свързване на съществуващата информация с виртуални приложения като Google Earth и NASA World Wind, както и за осъществяване на връзка с уеб-базирани карти като OpenLayers, Google Maps и Bing Maps.





ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

2. OpenLayers (<http://openlayers.org>)

OpenLayers е JavaScript библиотека с отворен код за показване на картови изображения в уеб браузърите. Тя предоставя API за изграждане на уеб-базирани георгафски приложения подобни на Google Maps и Bing Maps.

3. MultiRoadServer (сървър за генериране на маршрути)

Този сървър, разработен от Ежис е основата на приложението. Той се използва за изчисляване на различни маршрути между предварително зададени от потребителите начална и крайна точка.

Този сървър е свързан директно със статичната база данни (база данни в Access).

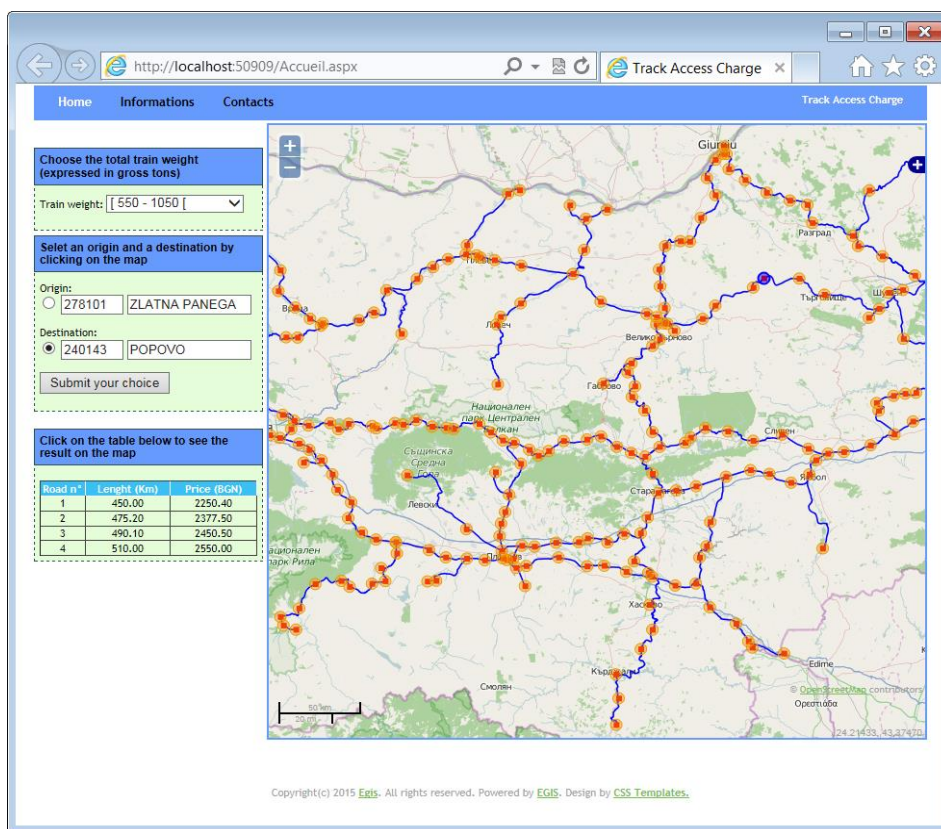
```
MultiRoadServer - Multiple Routes Server
File Show Debug ?
28/09/2015 15:03:36 Receiving a request for route calculation : FROM [270108] - TO [101028]
28/09/2015 15:03:30 Receiving a request for route calculation : FROM [270108] - TO [340042]
28/09/2015 15:02:56 Receiving a request for route calculation : FROM [320135] - TO [340042]
28/09/2015 14:15:01 ##### End of initialization
28/09/2015 14:15:01 [Stations] : 750 records
28/09/2015 14:15:01 -> Loading STATIONS
28/09/2015 14:15:00 [Interstations] : 354 records
28/09/2015 14:15:00 -> Loading INTERSTATIONS
28/09/2015 14:14:59 -> Reading Static Database
28/09/2015 14:14:59 ##### Initializing the application
28/09/2015 14:14:59 STARTING THE APPLICATION
Ready NUM
```

Интерфейс на MultiRoadServer

Описание на потребителския интерфейс

Потребителският интерфейс е много прост и се състои от следните елементи:

<p>1) <i>Задаване на общото тегло на влака (в тонове) – избира се категорията влаково тегло от списъка;</i></p>																
<p>2) <i>Задаване на начална и крайна точка, чрез маркиране на съответната гара на картата;</i> <i>Изчисляването на маршрута става след натискане на бутон: „Потвърждение на избора“</i></p>																
<p>3) <i>Резултатите за различните маршрути се събират в таблица на резултатите. При избор на всеки един от редовете от таблицата, приложението генерира визуализация на съответния маршрут на картата на мрежата.</i></p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Road n°</th> <th>Lenght (Km)</th> <th>Price (BGN)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>450.00</td> <td>2250.40</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>475.20</td> <td>2377.50</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>490.10</td> <td>2450.50</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>510.00</td> <td>2550.00</td> </tr> </tbody> </table>	Road n°	Lenght (Km)	Price (BGN)	1	450.00	2250.40	2	475.20	2377.50	3	490.10	2450.50	4	510.00	2550.00
Road n°	Lenght (Km)	Price (BGN)														
1	450.00	2250.40														
2	475.20	2377.50														
3	490.10	2450.50														
4	510.00	2550.00														



Страница от потребителския интерфейс (Уеб браузър Internet Explorer)



ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Резултати, които приложението генерира

Приложението генерира следните резултати:

- Списък с всички възможни маршрути, сортирани от най-краткия до най-дългия, като най-дългия е с максимум 20% по-дълъг от останалите;
- Визуализация на всички изчислени маршрути;
- Разходите, свързани с всички изчислени маршрути;

НКЖИ, Вариант 4, 6 категории влакове, цена в лв/влак-км						
Бруто тегло на влака			Категория линия			
Група	от	до	Коефициент	L1 100%	L2 100%	L3 70%
1	0	350	70%	1,69	1,69	1,18
2	350	550	80%	1,93	1,93	1,35
3	550	1050	150%	3,63	3,63	2,54
4	1050	1650	280%	6,77	6,77	4,74
5	1650	2400	330%	7,98	7,98	5,58
6	>2400		500%	12,08	12,08	8,46

Забележка:

Таксата за достъп до електроразпределение не е включена в симулатора на изчисляването на инфраструктурните такси за достъп. Тази такса за достъп се изчислява съгласно следната формула:

Потребление на енергия (в MWh) * Единична цена за електроразпределение (в лева / MWh) * Надценка
където "надценка" е коефициент дефиниран от УИ.