



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

EIB - TA2012026 BG BSF – България

Доклад Задача 1

26 януари 2015

Версия 03



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

In joint-venture with





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

## СЪДЪРЖАНИЕ

<b>1. Обобщение на доклада</b> .....	<b>11</b>
<b>2. Въведение</b> .....	<b>16</b>
<b>3. Преглед на налична документация</b> .....	<b>19</b>
<b>4. Организация на транспорта в България</b> .....	<b>20</b>
<b>4.1 Общи характеристики на страната</b> .....	<b>20</b>
4.1.1 Територия и население .....	20
4.1.2 Природни ресурси .....	21
4.1.3 Структура на икономиката .....	22
<b>4.2 Транспортен сектор</b> .....	<b>23</b>
4.2.1 Търсене на пътнически транспорт .....	24
4.2.2 Търсене на товарен транспорт.....	25
<b>4.3 Автомобилен транспорт</b> .....	<b>27</b>
4.3.1 Пътна инфраструктура .....	27
4.3.2 Автомобилен трафик .....	28
4.3.3 Предлагане на автомобилни пътнически превози .....	30
4.3.4 Товарен автомобилен транспорт – търсене и предлагане .....	31
4.3.5 Пътни такси .....	32
<b>4.4 Железопътен транспорт</b> .....	<b>34</b>
4.4.1 Инфраструктура.....	34
4.4.2 Пътнически жп транспорт – търсене и предлагане.....	35
4.4.3 Товарен жп транспорт – търсене и предлагане.....	40
<b>4.5 Речен транспорт</b> .....	<b>45</b>
<b>4.6 Морски транспорт</b> .....	<b>46</b>
<b>4.7 Интермодален /комбиниран транспорт</b> .....	<b>48</b>
4.7.1 Инфраструктура.....	48
<b>4.7 Интермодални услуги</b> .....	<b>48</b>
<b>4.8 Заключение:</b> .....	<b>49</b>
<b>5. Железопътен сектор в България</b> .....	<b>51</b>
<b>5.1 Правна база</b> .....	<b>51</b>
5.1.1 Европейско законодателство .....	51
5.1.2 Българско законодателство .....	52
<b>5.2. Основни участници на пазара на железопътни услуги</b> .....	<b>54</b>



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

5.2.1.	Национална Компания Железопътна Инфраструктура – Управител на железопътната инфраструктура .....	54
5.2.2	Железопътни превозвачи, осъществяващи дейност в България .....	58
5.2.2.1.	Пътнически железопътен транспорт и пътнически железопътни превозвачи .....	58
5.2.2.2	Товарен железопътен транспорт и железопътни превозвачи .....	59
5.2.3	Изпълнителна агенция „ Железопътна администрация“ .....	63
5.2.4	Министерство на транспорта, информационните технологии и комуникациите (МТИТС).....	65
<b>5.3</b>	<b>Преглед на националната железопътна инфраструктура, характеристики и състояние ...</b>	<b>66</b>
5.3.1	Технически параметри .....	66
5.3.2	Текущо състояние на железопътната инфраструктура .....	67
<b>5.4.</b>	<b>Преглед на услугите, предоставени от Управителя на инфраструктурата .....</b>	<b>71</b>
<b>5.5.</b>	<b>Дейност на железопътните предприятия/превозвачи .....</b>	<b>72</b>
<b>5.6</b>	<b>Инвестиционни проекти .....</b>	<b>75</b>
5.6.1	Инвестиционни проекти в процес на изпълнение .....	75
5.6.2	ЖП проекти за строителство, предвидени за изпълнение в периода 2014 – 2020.....	76
5.6.3	Други инвестиционни проекти .....	77
<b>5.7</b>	<b>Финансово състояние на железопътния сектор .....</b>	<b>80</b>
5.7.1	Рамка за финансиране на НКЖИ.....	80
5.7.2	Финансова рамка на Задълженията за Обществени Услуги .....	81
5.7.3	Финансови потоци между основните участници на пазара на железопътни услуги в България ..	81
<b>6.</b>	<b>Услуги на НКЖИ и свързаните с тях приходи и разходи .....</b>	<b>83</b>
<b>6.1</b>	<b>Процедури на закупуване на услуги за достъп и използване на железопътната инфраструктура, предоставяни от НКЖИ .....</b>	<b>83</b>
6.1.1	Анализ на Референтния документ за железопътната мрежа .....	84
6.1.2.	Регистриране на данни и изготвяне на фактури .....	92
6.1.3.	Процедура за закупуване на други услуги на НКЖИ .....	93
6.1.4	Заклучение по референтния документ.....	93
<b>6.2.</b>	<b>НКЖИ Контрол на движението на влаковете и изготвяне на разписанието .....</b>	<b>93</b>
<b>6.3</b>	<b>Други производствени дейности на НКЖИ.....</b>	<b>95</b>
6.3.1	Поделение за поддържане на железния път.....	95
6.3.2.	Организация на поделение "Сигнализация и телекомуникации" .....	96
6.3.3.	Организация на поделение „Електроразпределение“ .....	97
6.3.4	Реконструкция и модернизация .....	98
6.3.5	Планиране и предоставяне на "Други дейности и услуги" .....	102
<b>6.4</b>	<b>Цени и тарифи за услуги на НКЖИ.....</b>	<b>103</b>
6.4.1	Цени за минималния пакет за достъп .....	103
6.4.2	Ценова листа за услуги, предоставяни от НКЖИ.....	103
<b>6.5</b>	<b>Приходи на НКЖИ .....</b>	<b>105</b>
6.5.1	Приходи на НКЖИ от продажби .....	105
6.5.2.	Приходи от държавния бюджет .....	107



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

6.5.3	Фактуриране и плащане.....	108
6.5.3.1	Процеси за фактуриране и плащане.....	108
6.5.3.2	Анализ на плащанията за периода 01.2011-10.2014.....	110
6.6	Счетоводство и изчисляване на разходите на НКЖИ, Дълг на НКЖИ .....	111
6.6.1.	Счетоводство и изчисляване на разходите на НКЖИ .....	111
6.6.2	Дълг на НКЖИ .....	111
<b>7.</b>	<b>Производителност на железопътния сектор .....</b>	<b>112</b>
7.1	Сравнителен анализ за Европейския Железопътен Сектор .....	112
7.1.1	Инфраструктура .....	113
7.1.2	Безопасност.....	115
7.1.3.	Трафик .....	116
7.1.3.1	Пътнически превози.....	116
7.1.3.2.	Товарни превози.....	118
7.1.4	Удовлетвореност от железопътните услуги .....	119
7.1.5	Подвижен състав .....	122
7.2	Производителност на железопътния сектор.....	123
7.2.1	Структура НКЖИ.....	123
7.2.2	Численост на персонала в железопътния транспорт.....	124
7.2.3	Численост и производителност на персонала на НКЖИ .....	126
7.2.4	Численост и производителност на персонала на железопътните превозвачи .....	129
7.2.5	Състояние на железопътната инфраструктура.....	129
7.2.6	Усвояване на еврофондове .....	130
7.3	Ефективност и производителност на железопътните предприятия, техните възгледи за таксите за достъп и услугите, предлагани от НКЖИ .....	132
7.3.1	Холдинг БДЖ.....	133
7.3.2.	Българска железопътна компания (БЖК) .....	135
7.3.3.	Булмаркет.....	136
7.3.4.	ДБ Шенкер Рейл България .....	137
7.3.5.	Рейл-Карго Австрия - клон София.....	138
<b>8.</b>	<b>Инфраструктурни такси за достъп до железопътната инфраструктура .....</b>	<b>139</b>
8.1	Определение и обосновка .....	139
8.2	Развитие на таксите за достъп в България.....	140
8.2.1	Регулаторна рамка.....	140
8.2.2	Принципи на таксуване .....	141
8.3	Наказателни процедури на ЕС срещу Полша и България относно инфраструктурните такси за достъп .....	148
8.3.1	Решение на Съда от 13.02.2014 г. - Дело С-152/12 (Неизпълнение на задължения от държава-членка - България – по отношение на изчисляването на инфраструктурните такси, съгласно Директива 2001/14/ЕС) .....	148





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

8.3.2. Решение на Съда от 26.10.2010 г. - Дело C-512/10 (Неизпълнение на задължения от държава-членка - Полша по отношение на изчисляването на инфраструктурните такси, съгласно Директива 2001/14 / ЕО).....	149
<b>8.4 Методика за изчисление .....</b>	<b>150</b>
8.4.1. Принципи на образуване на действащите такси за достъп .....	150
8.4.1.1. Нормативна база и методология на таксуване.....	150
8.4.1.2. Коментари на текущата методика, включена в Референтен документ за 2014:.....	152
8.4.1.3 Заключение и коментари: .....	152
8.4.2 Формиране на таксите за достъп .....	153
8.4.2.1 Основна тарифа .....	153
8.4.2.2 Цена за разпределение на тягова електрическа енергия през разпределителните мрежи на железопътния транспорт (в сила от 01.01.2014 г.).....	154
8.4.2.3 Отстъпки, надбавки и изменения на таксите .....	154
8.4.3 Коментари по текущите инфраструктурни такси .....	155
8.4.3.1 Общи забележки:.....	155
8.4.3.2 Резюме: .....	156
<b>8.5 Принципи за ценообразуване на инфраструктурните услуги .....</b>	<b>156</b>
<b>8.6 Финансово влияние върху НКЖИ и ЖП .....</b>	<b>160</b>
<b>8.7. Инвестиции и финансиране.....</b>	<b>162</b>
8.7.1 Инвестиции за развитие на железопътната инфраструктура по проекти, съфинансирани от ОПТ 2007-2013 .....	162
8.7.2 Инвестиции за развитие на железопътната инфраструктура по проекти, които да бъдат съфинансирани от ОПТ 2014-2020 и Механизъм за Свързаност на Европа (CEF) .....	163
8.7.3 Капиталови трансфери по Договора с Държавата.....	163
8.7.4 Парични потоци и средства за инвестиции.....	164
<b>8.8 Държавна финансова помощ за НКЖИ и железопътния сектор .....</b>	<b>164</b>
<b>8.9 Друга финансова помощ за железопътния сектор.....</b>	<b>168</b>
<b>8.10. Становище на заинтересованите страни относно настоящата тарифна политика за достъп до железопътната инфраструктура .....</b>	<b>168</b>
8.10.1. Становище на железопътните превозвачи.....	168
8.10.2. Становище на други заинтересовани страни .....	169
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 1: СПИСЪК С ПРОВЕДЕНИ СРЕЩИ ОТ ЕКИПА НА КОНСУЛТАНТА ЗА ЗАДАЧА 1 .....</b>	<b>170</b>



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

## СПИСЪК ГРАФИКИ:

<b>Фигура 1. Пътници, превозени с автобусен и жп транспорт</b>	24
<b>Фигура 2. Вътрешен товарен автомобилен и жп транспорт, период 2000 – 2013</b>	25
<b>Фигура 3. Внос и износ по групи стоки</b>	27
<b>Фигура 4. Карта на републиканската пътна мрежа</b>	28
<b>Фигура 5. Средногодишен дневен автомобилен трафик</b>	29
<b>Фигура 6. СДГИАД по Републиканската пътна мрежа за 2011</b>	29
<b>Фигура 7. Междуселищни автобусни превози, период 2000-2012</b>	30
<b>Фигура 8. Карта на републиканската железопътна мрежа</b>	34
<b>Фигура 9. Средно претеглена скорост по техническото състояние на железния път</b>	35
<b>Фигура 10. Гари, с повече от 100 000 пътници през 2011 г.</b>	36
<b>Фигура 11. Пътници по жп пазарен сегмент и по разстояние</b>	38
<b>Фигура 12. Цел на жп пътувания</b>	39
<b>Фигура 13. Пътници според жп тарифа</b>	39
<b>Фигура 14. Оценка за търсенето на пътнически жп транспортни услуги</b>	40
<b>Фигура 15. Товарни превози по железница, период 2000 - 2013</b>	42
<b>Фигура 16. Превозени товари през 2013 по вид транспорт и групи стоки</b>	44
<b>Фигура 17. Оценка на търсенето на товарен жп транспорт</b>	44
<b>Фигура 18. Пътници през речните пристанища на България</b>	45
<b>Фигура 19. Внос и износ в речни пристанища по групи стоки през 2011</b>	46
<b>Фигура 20. Обработени товари в морските пристанища</b>	47
<b>Фигура 21. Внос и износ по групи стоки през морските пристанища през 2011</b>	47
<b>Фигура 22. Тенденции в ж.п. и автомобилния транспорт</b>	50
<b>Фигура 23. Пазарни дялове на железопътния товарен транспорт (2013 г.)</b>	61
<b>Фигура 24. Основна схема на железопътния сектор в България</b>	68
<b>Фигура 25. Трафик товарни влакове през 2013 г.</b>	73
<b>Фигура 26. Трафик пътнически влакове през 2013 г.</b>	74
<b>Фигура 27. TEN-T жп линии на територията на България</b>	77
<b>Фигура 28. Коридор ОИС на територията на България</b>	78
<b>Фигура 29. ОИС коридор и нужда от внедряване на ERTMS</b>	79
<b>Фигура 30. Парични потоци в железопътния сектор в България</b>	82
<b>Фигура 31. Нетни приходи на НКЖИ от продажби</b>	108
<b>Фигура 32. Документооборот във връзка с инфраструктурните такси за достъп</b>	109
<b>Фигура 33. Документооборот във връзка с услуги, които не са свързани с инфраструктурните такси</b>	110
<b>Фигура 34. Обща дължина на мрежата по видове железопътни линии</b>	113
<b>Фигура 35. Интензивност на използване на железопътната мрежа, измерено във влакилометър на ден</b>	114
<b>Фигура 36. Брой произведения и разпределение по вид на производството</b>	115
<b>Фигура 37. Брой произведения на км линия и 1000 влакилометри</b>	116
<b>Фигура 38. Съотношение между превозените пътници и населението, вътрешни превози</b>	116



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

<b>Фигура 39. Развитие на модалния дял на железопътните пътнически превози за периода 1995–2011 г. (% изменение) и последно развитие на вътрешни и международни железопътни пътнически преводи в пътникокилометри, през периода 2010-2012 г.</b>	117
<b>Фигура 40. Превоз на пътници 2012 г., в хиляди, Общ трафик, милиони пътнико-километри</b>	117
<b>Фигура 41. Точност на крайградските, регионалните и влаковете на дълги разстояния</b>	118
<b>Фигура 42. Развитие на модалния дял на железопътните товарни превози</b>	118
<b>Фигура 43. Статистически данни за превоз на товари</b>	119
<b>Фигура 44. Удовлетвореност от честотата, точността и надеждността на влаковете</b>	120
<b>Фигура 45. Удовлетвореност от достъпността на гари и платформи, и услугата закупуване на билети</b>	120
<b>Фигура 46. Удовлетвореност от чистотата и добрата поддръжка на гарите и чистотата и добрата поддръжка на железопътните вагони</b>	121
<b>Фигура 47. Удовлетвореност от предоставянето на информация относно разписанията на влаковете и предоставянето на информация по време на пътуването, по-специално в случаи на закъснения</b>	121
<b>Фигура 48. Брой и възраст на пътническите и товарните вагони</b>	122
<b>Фигура 49. Брой и възраст на локомотивите и моторсите според източника на енергия</b>	122
<b>Фигура 50. Организационна схема НКЖИ</b>	123
<b>Фигура 51. Численост на персонала в БДЖ и НКЖИ</b>	124
<b>Фигура 52. Трудова заетост през 2011 г. и 2012 г. и съотношение на работната сила между Управителя на инфраструктурата и железопътните превозвачи</b>	125
<b>Фигура 53. Средна работна заплата в евро, по страни и компании (2012, ОИСП)</b>	125
<b>Фигура 54. Транспортни единици на заето лице (НКЖИ и БДЖ ЕАД)</b>	126
<b>Фигура 55. Интензивност на трафика на ден</b>	128
<b>Фигура 56. Съотношение служители на Управителя на инфраструктурата/дължина на линията</b>	128
<b>Фигура 57. Брой транспортни единици на заето лице (ОИСП) и общи експлоатационни разходи в милиони евро</b>	129
<b>Фигура 58. Съотношение разходи за резервни части и материали в милиона евро към км жп линия и съотношение разходи за резервни части и материали в милиона евро към хиляда влаккилометри</b>	130
<b>Фигура 59. Приходи от дейността на НКЖИ и дял на оперативните субсидии</b>	131
<b>Фигура 60. Приходи от дейността на НКЖИ и оперативни субсидии</b>	131
<b>Фигура 61. Приходи и разходи на НКЖИ за 2012 г.</b>	132
<b>Фигура 62. Такси за хипотетичен влак от 1200 т за 100 км за БВ, ПВ и КПВ и за ЕПВ и МВ</b>	147
<b>Фигура 63. Разпределение на приходите в Европа през 2012, Източник СЖТ 2014 г.</b>	160
<b>Фигура 64. Инвестиции и разходи за поддържането в железопътния и пътния сектор в България в Евро</b>	165
<b>Фигура 65. Сравнение на инвестициите в автомобилния и железопътния транспорт в Европа</b>	166
<b>Фигура 66. Сравнение на разходите за поддръжка на автомобилния и железопътния транспорт в Европа</b>	167
<b>Фигура 67. Историческо развитие на разходите за поддръжка, период 2000 г. – 2011 г.</b>	167



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

## СПИСЪК ТАБЛИЦИ:

Таблица 1. Общи характеристики на страната, период 2007-2013 .....	20
Таблица 2. Територия и население .....	21
Таблица 3. Пътници, превозени с автобусен и жп транспорт .....	25
Таблица 4. Вътрешен товарен автомобилен и жп транспорт, период 2000-2013 .....	26
Таблица 5. Внос и износ по вид транспорт през 2011 .....	26
Таблица 6. Вътрешни превози на автомобилен товарен транспорт .....	32
Таблица 7. Винетни такси за използване на републиканската пътна мрежа .....	33
Таблица 8. Пътнически железопътен транспорт .....	35
Таблица 9. Дял от общо продадените билети по градове .....	36
Таблица 10. Основни характеристики на извършената от жп пътнически транспорт работа за 2011 .....	39
Таблица 11. Развитието на товарния жп трафик за периода 2000 – 2013 г. ....	41
Таблица 12. Структура на превозите по пазарни сегменти .....	42
Таблица 13. Железопътни товарни превози по групи превозвани товари .....	43
Таблица 14. Интермодални блок-влакове през 2011 .....	49
Таблица 15. Свързани лица с НКЖИ .....	55
Таблица 16. Реализирана влакова работа през 2012 и 2013 .....	56
Таблица 17. Структура на приходите т инфраструктурни такси за 2013 .....	56
Таблица 18. Структура на приходите по компоненти от инфраструктурни такси през 2013 .....	57
Таблица 19. Превозени пътници и извършена работа за периода 2005-2013 г. ....	59
Таблица 20. Обем на товарните превози, период 2005 – 2013 г. ....	60
Таблица 21. Корпоративната структура на железопътните инфраструктурни управители в ЕС .....	70
Таблица 22. Гари и персонал .....	94
Таблица 23. Структура на поделението за поддържане на железния път, НКЖИ .....	96
Таблица 24. Организация и структура на поделение Сигнализация и телекомуникации, НКЖИ .....	96
Таблица 25. Организация и структура на поделение „Електроразпределение“, NRIC .....	97
Таблица 26. Програма за подновяване на железния път с нови материали за периода 2015 - 2019 г. ....	100
Таблица 27. Дейности, планирани за модернизация на телекомуникационните системи .....	101
Таблица 28. Планирани и очаквани приходи за 2013 г., както и планирани приходи за 2014г. ....	106
Таблица 29. Неразплатени вземания от железопътни превозвачи към 31.10.2014 г. ....	110
Таблица 30. Сравнителен анализ: Ниво на поддръжка, подновяване и подобрения, в млн. Евро .....	114
Таблица 31. Сравнителен анализ за ефективността на железопътния транспорт, НКЖИ и съседни железници, статистически данни на UIC за 2013 г. ....	126
Таблица 32. Сравнителен анализ между НКЖИ и съседни железници, обем на реализиран транспорт .....	127
Таблица 33. Сравнителен анализ между НКЖИ и съседни железници, обичайните показатели за производителност, използвани от UIC .....	127
Таблица 34. Тарифа на инфраструктурните такси за периода 2002 – 2004 г. ....	142
Таблица 35. Тарифа на инфраструктурните такси за периода 2005 – 2006 г. ....	142
Таблица 36. Тарифа на инфраструктурните такси за периода 2007 – 2009 г. ....	144



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ По бълзи, по-близки...



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

<b>Таблица 37. Тарифа на инфраструктурните такси за периода 2010 – 2011 г. ....</b>	<b>145</b>
<b>Таблица 38. Тарифа на инфраструктурните такси за периода 2012 г. ....</b>	<b>146</b>
<b>Таблица 39. Тарифа на инфраструктурните такси за периода 2013 - 2014 г. ....</b>	<b>146</b>
<b>Таблица 40. Дял на преките и косвените разходи в общи разходи за 2012 година.....</b>	<b>151</b>
<b>Таблица 41. Приход от инфраструктурни такси за 2013 г. в сравнение с 2012 г. по железопътен оператор .....</b>	<b>161</b>
<b>Таблица 42. Средства за инвестиции и източници за периода 2011 – 2013 г. ....</b>	<b>164</b>
<b>Таблица 43. Получатели и предназначение на средствата за периода 2011-2013 г. ....</b>	<b>165</b>



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

## АКРОНИМИ И СЪКРАЩЕНИЯ

БДЖ	Холдинг Български държавни железници ЕАД
лв	Български лев
КФ	Кохезионен фонд
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
БВП	Брутен Вътрешен Продукт
БДС	Брутна Добавена Стойност
УИ	Управител на инфраструктура
МДД	Многогодишен договор с държавата
ДЧ	Държави Членки В Европейския Съюз
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
НКЖИ	Национална компания железопътна инфраструктура
РД	Референтен документ за състояние на мрежата
НОБ	Национален Орган По Безопасност
НСИ	Национален Статистически Институт
ЗОУ	Задължение за Обществени Услуги
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
СНЖП	Схема за наблюдение на железопътния пазар
ЗЖТ	Закон за Железопътния Транспорт
ЖП/ЖО	Железопътно предприятие или железопътен оператор
БЖК	Българска железопътна компания
ТД	Такса за достъп
ОИСР	Организация за икономическо сътрудничество и развитие





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

## 1. Обобщение на доклада

Докладът за Задача 1 е за текущото състояние на железопътния сектор в Република България. В контекста на проект "Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ", този доклад дава описание на съществуващото положение и анализа на Консултанта по отношение на:

- Спазването на политиката и законодателството на ЕС, по-специално Директива 2012/34/ЕС;
- Ефективността за постигане на целите, договорени с правителството на Република България за транспортната политика на страната.

Докладът е съсредоточен върху:

- Наблюдаваните последни основни тенденции в търсенето на мобилност за пътници и товари в България;
- Железопътния сектор в България – неговата правна рамка, организация, основни пазарни участници и предоставяните от тях услуги, основните финансови потоци между различните пазарни участници;
- НКЖИ, Управителя на железопътната инфраструктура – публична държавна собственост, услугите на НКЖИ и тяхното ценообразуване, приходите, организацията и разходите, свързани с предоставянето на услугите, финансовото състояние на НКЖИ и сравнителен анализ с други страни-членки на ЕС;
- Методиката, която се използва понастоящем за формиране на таксите за достъп и използване на железопътната инфраструктура, съответствието ѝ с принципите и целите на Директива 2012/34/ЕС и решенията на Европейския съд, и представяне на гледните точки на основни пазарни участници, различни от НКЖИ, относно настоящата тарифна политика и нивата на таксите за достъп.

Информацията може да се обобщи накратко както следва:

Транспортният пазар в България се е променил много за 20 години, както за пътническите, така и за товарните превози. Нуждата от мобилност се е увеличила, но в същото време, автомобилният транспорт е успял да адаптира своето предлагане, с цел осигуряване на безопасни, бързи, надеждни, достъпни и удобни транспортни услуги. В момента автомобилният транспорт е пазарен ориентир. Пазарният дял на железопътния транспорт е намалял с промяната на търсенето и конкуренцията, тъй като реално железопътният сектор не е успял да се пригоди към новите потребности на пазара. Вследствие на демографските промени и застаряването на населението, както и развитието на процесите субурбанизация и урбанизация, се е увеличил броят на личните автомобили, използващи новопостроените магистрали. В резултат на това железопътният трафик в глобален мащаб е намалял 8 пъти, в сравнение с отпреди 20 години, като пазарният дял на железопътния транспорт продължава да намалява.



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

Според проучвания на удовлетвореността, проведени от Европейската комисия, удовлетвореността на пътниците и товародателите/спедиторите е ниска. Пътническите превози се считат за евтина, социално ориентирана и с ниско ниво на качеството услуга. Автомобилните превозвачи са развили своя сектор и услуги, като предлагат бързи, надеждни, удобни и достъпни превози на товародателите. Въпреки всичко, автомобилният транспорт си има своите недостатъци, тъй като създава задръствания в градовете и уврежда пътната инфраструктура, функционира главно с вносни изкопаеми горива и нанася вреди на околната среда.

1. До момента, железопътният сектор на България е реструктуриран в съответствие със законодателството на ЕС. Управителят на инфраструктурата НКЖИ предоставя достъп и използване на железопътната инфраструктура и е независим от железопътните предприятия. Отделно от заварените държавни железопътни предприятия – БДЖ Пътнически превози и БДЖ Товарни превози, нови самостоятелни участници, като например БЖК, Булмаркет, ДБ Шенкер Рейл България и Рейл Карго Австрия, увеличават своя пазарен дял в сектора на товарните превози, предоставяйки конкурентни товарни транспортни услуги. Създадената Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ изпълнява функциите на регулаторен орган в железопътния транспорт и национален орган по безопасността.
2. В България пазарът е отворен за товарния железопътен транспорт, но не съвсем за пътническия железопътен транспорт, тъй като БДЖ спечели договор за предоставяне на обществена услуга за срок от 15 години, обхващайки около 90% от пътническите железопътни услуги в страната. Това може да затрудни навлизането на алтернативни железопътни превозвачи на този пазар на чисто търговски принцип. Въпреки това държавните и/или местните власти не се намесват при определянето на услугите, изисквани съгласно ПОУ.
3. Железопътният сектор в България, както и в много други държави-членки на ЕС не е финансово самоподдържащ се и се нуждае от обществена подкрепа за осигуряването на необходимите финансови средства, които пазарът не може да донесе. В България, държавните пари представляват средно 53% от финансовите потоци в железопътния сектор за инвестиции/поддръжка на железопътната инфраструктура и финансова компенсация за пътническите обществени услуги, докато за ЕС те са средно 41%.
4. България изготви транспортна стратегия и генерален план за транспорта, които трябва да служат за рамка на приоритетите в транспортния сектор. Във връзка с изпълнението на тези приоритети, държавата трябва да пренасочва средства към НКЖИ, за да се обслужват добре идентифицираните нужди на пазара. Все още са необходими инвестиции за рехабилитация и модернизация на железопътната инфраструктура, които да компенсират недостига на инвестиции от последните 25 години.
5. Търговското и финансово състояние на традиционните железопътни предприятия – БДЖ „Пътнически превози“ и БДЖ „Товарни превози“, не е задоволително. Те не са финансово устойчиви и не са в състояние да идентифицират и осъществят пазарно ориентирани железопътни транспортни услуги. Проблемите на заварените железопътни предприятия – публична собственост са от значение за Управителя на инфраструктурата НКЖИ, тъй като БДЖ Пътнически превози и БДЖ Товарни превози са все още негови основни клиенти (100% от влак-км при превода на пътници и 65% от влак-км при превода на товари за 2013г.).



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

6. Държавата трябва да намери и приложи решения за подобряване на финансовата им устойчивост, тъй като отговорност на държавата е да даде надеждна финансова структура на притежателите от нея железопътни предприятия.
7. Услугите на НКЖИ днес се възприемат от железопътните предприятия като некачествени. Наличието на влакови трасета е несигурно заради затварянето на линии за строителни или монтажни работи, а наличните трасета не са толкова надеждни, колкото се очаква. Планирането и изпълнението на строителни дейности не е съобразено достатъчно с краткосрочните и средносрочните нужди.
8. Цените на влаковите трасета се възприемат като високи, след като се добавят таксите за достъп до релсов път и таксите за достъп до разпределението на електроенергия, и отчитайки допълнителните разходи, свързани с ненадеждността на услугите, които са, от финансова гледна точка, само частично компенсирани. Координацията и доверието между НКЖИ и нейните клиенти са незадоволителни. Липсва прозрачност и достатъчно информация в реално време от страна на НКЖИ. Участниците на пазара не считат, че регулаторният орган, който следва да спомога за осигуряването на прозрачност и справедливост, изпълнява напълно тази роля. Според участниците на пазара на железопътни транспортни услуги, инвестиционният избор от страна на МТИТС не винаги съответства на приоритетите, описани в предварително съгласуваните стратегически документи, дори и при положение, че един от водещите принципи при селекцията на проектите е да се осигури непрекъснатост на инвестициите и логическа последователност и да се гарантира приоритетно завършване на проектите, за които е предвидено финансиране през програмен период 2007-2013.
9. Текущото финансово състояние на НКЖИ е свързано с:
  - Нуждите от инвестиции и необходимостта да се даде възможност на железопътните превозвачи да предлагат атрактивни транспортни услуги;
  - Лимитът при ценообразуването на услугите за достъп и използване на железопътната инфраструктура, с оглед спазване на законодателството на ЕС и целите на транспортната политика на ЕС за повече железопътни превози в Европейския съюз.
    - Ето защо е необходима държавна подкрепа, за да се балансират сметките за приходи и разходи на НКЖИ.
    - Държавната финансова помощ се предоставя на НКЖИ чрез многогодишен договор сключен между държавата и НКЖИ. Този договор е за период от 5 години, но не предоставя необходимия и стабилен финансов поток, който е нужен за изпълнението на инвестиционните програми и програмите по техническата поддръжка, тъй като субсидията за всяка следваща година обикновено не съответства на заявената, а планираните за 5-те години субсидии се преразглеждат всяка година, и не биха могли да бъдат считани за сигурно бъдещо финансиране. Мониторингът на качеството на услугите, предоставяни от НКЖИ трябва бъде по-добре дефиниран в договора с индикатори и оразмерители, които да съответстват в голяма степен на очакванията на потребителите.



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

10. Цените за достъп и използване на железопътната инфраструктура са установени от НКЖИ съобразно методика, одобрена от Министерския съвет, по предложение на Министъра на транспорта.
11. Методиката за изчисляване таксите за достъп до релсов път от 2013 г. е в съответствие със законодателството на ЕС. Новите тарифи за достъп до инфраструктурата се основават на преките разходи, определени като разходите, възникнали директно вследствие на извършването на влаковата услуга, както е изискването на Директива 2012/34/ЕС. Таксите за достъп трябва да бъдат разглеждани като инструмент за постигане на по-конкурентни и хомогенизирани такси за достъп в единното европейско железопътно пространство, за насърчаване на железопътния транспорт. Тези такси за достъп обаче не позволяват реализиране на печалба за Управителите на инфраструктурата и те се нуждаят от държавна подкрепа за постигане на финансов баланс.
12. Република България е в процес на наказателна процедура от страна на Европейската комисия и Европейският съд постанови, че тя не е успяла да транспонира и приложи законодателството на ЕС по отношение на такси за достъп за железопътния транспорт. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ информира Консултанта, че са взети мерки за коригиране на методиката за изчисляване на таксите за достъп до релсов път и че новата методика се основава на преките разходи. Не такова е обаче мнението на Консултанта.
13. Заключениеята на Консултанта относно действащите тарифи за достъп до инфраструктурата могат да бъдат обобщени в следния SWOT анализ (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats – силни страни, слаби страни, възможности и заплахи):

<b>Силни страни</b>	<b>Слаби страни</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Проста формула;</li> <li>▪ Таксите за достъп са равни на средните стойности на таксите за достъп в ЕС за превоз на товари или пътници;</li> <li>▪ Референтният Документ предвижда отстъпки за два специфични пазарни сегмента, с цел насърчаване на железопътния транспорт.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Промяна на Методиката за изчисляване всяка година (промяна и на Референтния Документ за състоянието на мрежата);</li> <li>▪ Директива 2012/34/ЕС на ЕС е само отчасти взета предвид при методиката и Референтния Документ за мрежата;</li> <li>▪ В методиката не е дефинирано кои разходи са преки и кои косвени;</li> <li>▪ Изглежда, че няма установена ясна система за изчисляване на разходите, която не следва да се бърка със система за осчетоводяване/система за счетоводна отчетност;</li> </ul>



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

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Не се осъществява прехвърляне на счетоводни данни чрез ясна и прозрачна система за разпределение на разходите към система за изчисляване на разходите;</li> <li>▪ Съществуващата система за таксуване на достъпа до електроенергия е базирана на подхода на пълната себестойност.</li> </ul>
<p><b>Възможности</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Средният размер на таксите в България е вече равен на средния размер на таксата за достъп в Европейския съюз;</li> <li>▪ Пълното прилагане на метода на преките разходи допълнително ще намали минималните такси за достъп и ще направи железопътния сектор по-конкурентоспособен;</li> <li>▪ Прилагането на преките разходи при изчисляването на таксите за достъп до електрическа енергия ще намали допълнително минималните такси за достъп.</li> </ul>	<p><b>Заплахи</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Определянето на таксите за достъп не отговаря на определението, използвано в Директива 2001/14/ЕО и Директива 2012/34/ЕС;</li> <li>▪ Анализът на преките разходи, както са представени в Референтния Документ за 2014 г. и Методиката, показва, че изглежда има объркване или липса на ясно определение по отношение на терминологията за преките разходи;</li> <li>▪ Разделянето на таксите за достъп и за електроразпределение, с високо ниво за електроразпределението (една трета) би могло да стимулира използването на вредни за околната среда влакове.</li> </ul>



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

## 2. Въведение

Докладът е за текущото състояние на железопътния сектор в Република България. В контекста на проект "Тарифна политика за достъп до инфраструктурата на Българските Железници", докладът дава описание на съществуващото положение и анализа на Консултанта по отношение на:

- спазването на политиката и законодателството на ЕС;
- ефективността за постигане на целите, договорени от правителството на Република България за транспортната политика на страната.

Целта на доклада е да се представи съществуващото положение по следните точки:

1. Въведение.
2. Транспортен сектор в България – политика, организация, ефективност и видове транспорт (в близкото минало и сега).
3. Железопътен сектор в България – организация, железопътна инфраструктура, пазарни участници, транспортни услуги, глобално финансово състояние.
4. Услуги, предоставени от НКЖИ – описание на активите и услугите, условията за достъп до услугите предоставени от НКЖИ, основни клиенти, качество на услугите, цени (инфраструктурни такси за достъп) и приходи, производствени дейности и разходи.
5. Производителност на железопътния сектор в България – производителност и ефективност на НКЖИ, производителност и ефективност на железопътните превозвачи, сравнителен анализ с други европейски железопътни сектори.
6. Инфраструктурни такси за достъп в България, определение съгласно Референтния документ, развитие през последните години, методика за калкулиране и съответствието ѝ със законодателството и целите на ЕС, нива на таксите за достъп, приходи на НКЖИ от таксите за достъп, финансово въздействие върху железопътните превозвачи, финансов недостиг на НКЖИ и покриването му, мнения на заинтересовани страни за текущата организация на железопътния сектор и за сегашната Тарифна политика за достъп до железопътната инфраструктура.

Докладът се базира на:

- Преглед на наличната документация;
- Срещи с участниците на пазара.





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

## A. ПРЕГЛЕД НА СЪБРАНАТА ДОКУМЕНТАЦИЯ

Документите, получени от Консултанта са от НКЖИ и други източници.

В таблицата по-долу са изброени основните документи, предоставени от НКЖИ на този етап.

### A1. ДОКУМЕНТИ, КАСАЕЩИ НКЖИ

- Бизнес планове на НКЖИ за 2013 г. и 2014 г.
- Финансови отчети на НКЖИ за 2011 г, 2012 г. и 2013 г.
- Програма на НКЖИ за 2013 г. и 2014 г
- Референтен документ – 2014 г. и 2015 г.
- Документи от финансовия отдел свързани с изчисляване на разходите, включително изчисляване на преките разходи
- Документи относно цените за разпределение на електроенергия, дължими от железопътните превозвачи

В таблицата по-долу са изброени други събрани основни документи и доклади, които са анализирани на този етап от Консултанта.

### A2. ПРАВНИ ТЕКСТОВЕ

- Закон за железопътния транспорт / Република България
- Наредба № 41/2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура/ Република България
- ПМС № 92 от 04.05.2012 г. за приемане на Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура / Република България
- Законодателството на ЕС – основно Директива 2012/34/ЕС
- Решение на Съда на Европейския съюз по отношение на България (м.февруари 2014 г.)
- Решение на Съда на Европейския съюз по отношение на Полша (м.май 2013 г.)

### A3. СЪЩЕСТВУВАЩИ ПРОУЧВАНИЯ

- Доклад на Световната банка: България, Записка за железопътната политика, м.юни 2013 г;



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

- Доклад на Инфра Кеър-Транс Кеър: Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им (доклад, изготвен през м.септември 2012 г. за МТИТС);
- Провеждане на проучване относно завършването на Приоритетен Проект Nr 22 (януари 2012)
- Доклади на ТЕБОДИН: Изготвяне на стратегия за управление на активите на НК "Железопътна инфраструктура" и разработване на многогодишен план за поддръжка на железопътната инфраструктура в НКЖИ (и двата от 2007 г.)

#### В. СРЕЩИ С ПАЗАРНИ УЧАСТНИЦИ

Бяха проведени срещи с представители на НКЖИ и други пазарни участници.

Списъкът на лицата, с които са проведени срещи по време на Задача 1 от подготовката на доклада, е представен в Приложение 1.

От страна на НКЖИ, това бяха представители на:

- Дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“;
- Дирекция „Финанси и управление на собствеността“;
- Поделение „Управление движението на влаковете и капацитета“;
- Поделение „Железен път и съоръжения“;
- Поделение „Електроразпределение“;
- Поделение "Сигнализация и телекомуникации"

Консултантът се срещна с представители на:

- БДЖ „Пътнически превози“ и БДЖ „Товарни превози“;
- Всички алтернативни железопътни превозвачи, предоставящи транспортни услуги и използващи железопътната инфраструктура през 2014 г.;
- Изпълнителна агенция Железопътна администрация – регулаторен орган в железопътния транспорт;
- МТИТС – представители на Дирекция "Координация на програми и проекти" и Дирекция "Национална транспортна политика".



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

### 3. Преглед на налична документация

---

Измежду външните доклади, получени от Консултанта по време на началния етап, 6 доклада предоставят особено полезна информация и анализ на:

#### А. Българския транспортен пазар:

- Доклад на ITC относно актуализацията на транспортния модел, разработен с EMMЕ софтуер, като част от Общия генерален план за транспорта (Април 2013).

#### Б. Българския железопътен сектор:

- Доклад на AECOM за технически проучвания за идентифициране на проекти за целите на инвестиционното проектиране в дългосрочен план в България;
- Доклад на "ИНФРА КЕЪР – ТРАНС КЕЪР" за човешките ресурси в железопътния сектор в България;
- Доклад на TEBODIN/PANTEIA за подобряване на управлението на активите на управителя на НК Железопътната Инфраструктура;
- Доклад на DIOMIS за бъдещото развитие на комбинирания транспорт в България и свързаните с това предизвикателства по отношение на железопътната инфраструктура, терминали и вагони за комбиниран транспорт.

#### В. Участието на България в развитието на железопътния транспорт по коридор Ориент - Източно Средиземноморски:

- Доклад за коридор Ориент-Източно Средиземноморски на RFC (Rail Freight Corridor) относно проучването на транспортния пазар, рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет по коридора и последиците за управителите на инфраструктурите.

Бяха анализирани и други документи. Някои от тях включваха данни, използвани за сравнителен анализ: ЕВРОСТАТ, ОИСР, Международният съюз на железниците (UIC), СНЖП (Схема за наблюдение на железопътния пазар) (Европейска Комисия). Анализът е представен в раздел 7.1. на доклада.



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

## 4. Организация на транспорта в България

### 4.1 Общи характеристики на страната

Република България е страна-членка на Европейския съюз от 2007 г., 12-та по площ, 16-та по брой на населението и на 22-ро място по БВП през 2013 г. Страната е в режим на валутен борд (обвързващ националната валута с еврото) и се характеризира с индустриализирана, отворена пазарна икономика, средно развит частен сектор и сравнително малък вътрешен пазар.

Показател	м. ед.	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Население	брой	7 640 238	7 606 551	7 563 710	7 504 868	7 327 224	7 284 552	7 245 677
БВП по пазарни цени	млн. лв.	60 185	69 295	68 322	70 511	75 308	78 089	78 115
БВП на човек	лв. (евро)	-7 900 (4 000)	9 100 (4 600)	9 000 (4 600)	9 400 (4 800)	10 200 (5 200)	10 700 (5 500)	10 700 (5 500)
БДС по базисни цени	% от БВП	84.0	83.3	85.9	86.1	86.5	85.9	85.9
Средногодишна инфлация (ХИПЦ)	%	7.6	12.0	2.5	3.0	3.4	2.4	0.4
Бюджетен излишък/ дефицит (-)	% от БВП	1.2	1.7	-4.3	-3.1	-2.0	-0.8	-1.5
Външнотърговско салдо на стоки – FOB/CIF	млн. лв.	-16 330.0	-19 343.5	-10 123.8	-7 204.5	-6 144.9	-9 170.8	-7 073.7

Източник: Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта на европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014-2020 г.

Таблица 1. Общи характеристики на страната, период 2007-2013

#### 4.1.1 Територия и население

Територията на страната е 111 хил. км<sup>2</sup>, около 40% от която са слабо населени планински райони. Стара планина, която преминава през цялата територия от запад на изток разделя страната на две части и предопределя запад – изток като основно направление на инфраструктурните мрежи с относително малко артерии в посока север – юг. Най-дългото транспортно разстояние между в посока запад - изток е около 550 км, а в посока север – юг – около 370 км.

След 1990 г. се формира трайна тенденция на намаляване на броя на населението, като сравнителният анализ на демографското развитие на България и ЕС по ключови показатели показва наличието на общи неблагоприятни тенденции, по-силно изразени в България.

В периода между последните две преброявания 2001-2011 г. населението на страната намалява с 564 331 души, при средногодишен темп на намаление 0.7%. Към 31.12.2013 г. 72.9% (5 291 675 души) живеят в градовете и 27.1% (1 954 002 души) живеят в селата. В районите, намиращи се в южната част на България, е концентрирана по-голямата част от населението (64%). Близко половината от населението живее в Югозападен и Южен централен район, като там то е съответно 2 129 хил. (29.2%) и 1 462 хил. души (20.1%). Критично слабо населен е Северозападният район с гъстота на населението – 42.5 души/км<sup>2</sup> към 31.12.2013 г. при средно 65.3 за страната.



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

Показател	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012
Гъстота на населението на 1 км <sup>2</sup>	68.6	68.2	67.7	66.1	65.7
Полово съотношение (брой жени на 1 000 мъже)	1 066	1 067	1 068	1 054	1 055
Коефициент на възрастова зависимост	44.6	45.1	46.0	47.5	48.7
Темп на демографско остаряване	99.5	100.0	101.7	105.6	99.0
Относителен дял на градското от общото население (%)	71.1	71.4	71.6	72.7	72.9
Раждаемост (на 1 000 души)	10.2	10.7	10.0	9.6	9.5
Смъртност (на 1 000 души)	14.5	14.2	14.6	14.7	15.0
Естествен прираст (на 1 000 души)	-4.3	-3.5	-4.6	-5.1	-5.5
Детска смъртност (на 1 000 живородени)	8.6	9.0	9.4	8.5	7.8
Нетен коефициент на възпроизводство	0.71	0.75	0.71	0.72	0.72
Тотален коефициент на плодovitост	1.48	1.57	1.49	1.51	1.50

Източник: Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта на европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014-2020 г.

## Таблица 2. Територия и население

В последните десет години се наблюдава тенденция на засилващ се моноцентризм, насочен към столицата, концентрация на населението в 7-те големи града (София, Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора, Плевен и Русе) и обезлюдяване на големи територии в страната, което води до формиране на регионални и териториални диспропорции в социално-икономическото и демографското развитие на българските райони.

Въпреки че, като цяло мобилността на населението, изразена в брой пътувания на глава от населението, нараства, намаляването на общия брой на населението, застаряването и концентрацията му в няколко малко на брой зони оказват отрицателно въздействие върху общото търсене на пътувания. Повишаването на доходите и ръста на моторизацията допринасят за пренасочване на търсенето от обществен към индивидуален транспорт.

### 4.1.2 Природни ресурси

Българската икономика се характеризира с висока енергийна интензивност. Брутното вътрешно потребление за 2012 г. е 18.305 млн. т.н.е. общо, в това число: 6.869 млн. т.н.е. въглища (37.5%), 4.007 млн. т.н.е. нефт и нефтопродукти (21.9%), 2.451 млн. т.н.е. природен газ (13.4%).

Страната има ограничени енергийни и минерални ресурси. Каменните въглища са в ограничени количества и разпространени в малки по площ въглищни басейни. Преобладават лигнитните въглища, които са пригодни за използване преди всичко като енергийно гориво в ТЕЦ. ТЕЦ „Бобов дол“ произвежда електроенергия чрез изгаряне на лигнитни и кафяви въглища, като основните доставчици на въглища са мините Станянци, Бобов дол, Бели брег, Чукурово. Над 70% или 3.2 млрд. т от промишлените запасите на страната от лигнитни въглища са в Източномаришкия басейн и в



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

Западномаришкия лигнитен въглищен басейн, които са основа за развитие на промишлено-енергийния комплекс „Марица-Изток“ и за добив на електроенергия в ТЕЦ „Марица-Изток 3“.

Страната разполага с минимални количества антрацитни въглища, които могат да се използват в металургията. За задоволяване на нуждите от твърди горива, през 2011 г. са внесени 3.3 млн. т твърди минерални горива.

Добиваните количества нефт и земен газ задоволяват незначителна част от нуждите на страната, поради което се внасят както суров нефт, така и рафинирани нефтопродукти.

Рудите на черни метали (с изключение на мангановата руда) също са в ограничено количество, което налага внос.

Широко разпространени в България са рудите на цветните метали: оловно-цинкови, медни и полиметални руди. Металното им съдържание обаче е много ниско, което налага тяхното обогатяване до 30-40% съдържание на метал.

Единствено по отношение на нерудните полезни изкопаеми нуждите на България са задоволени. С национално значение са находищата на гипс, каолин, барит, каменна сол, кварцови пясъци, огнеупорни глини и др.

Ограничените енергийни и минерални ресурси и структурата на икономиката до 1990 г. са предпоставка за съществен внос на енергийни и минерални ресурси, основно за нуждите на черната металургия, които на територията на страната са транспортирани основно по железница. В периода до 2008 - 2009 г., преди окончателното затваряне на металургичния комбинат Кремиковци, въглищата, рудите на черните метали и металните изделия представляват 55% от всички стоки, превозвани по железница. За нуждите на изградените превозвачи за цветни метали в Пирдоп, Пловдив, Кърджали се внася суровина във вид на концентрат. През 2011 г. страната е внесла 1 млн. т руди и концентрати на черни и цветни метали.

### 4.1.3 Структура на икономиката

В периода след 1990 г. структурата на българската икономика претърпя съществена промяна.

Делът на първичния сектор (селско стопанство и добивна промишленост) в БДС намалява от 23.1% на 7.9% към 2012 г. Спадът в обработващите промишлени отрасли и строителството остана приблизително същия (от 26.7% от БДС към 1990 на 28.6% към 2012 г.), но делът на секторът на услугите се е увеличил от 50.2% - на 63.4%. Малките и средни превозвачи генерират над 59% от добавената стойност, 67% от оборотите и 76% от заетостта сред всички превозвачи.

В периода 2000 - 2013 г. се откроява ясна тенденция на намаляване на дела на селското стопанство в БДС на страната – от 12.4% през 2000 г. до 5.5% през 2013 г. Преобладават стопанства с малък стандартен производствен обем до 8 000 евро. Стопанствата с производствен обем над 250 000 евро са специализирани основно в зърнени и маслодайни култури. В годините след присъединяването към ЕС се наблюдава ръст на растениевъдната продукция и спад в относителния дял на животновъдството. Износът на селскостопанска продукция за периода 2006 - 2011 г. се е увеличил над 3 пъти и през 2011 г. достига 16.3% от общия износ, а за вноса – 9.7%. През 2011 г. три групи продукти дават 50% от селскостопанския износ - зърнено-житни, семена от маслодайни култури и тютюн.

През периода на централно-планова икономика България развива значителна тежка промишленост, която изисква сериозни капиталови разходи. Много от тези превозвачи са приватизирани в края на 90-те години на миналия век. Част от тях успяват бързо да подобрят своята производителност и да разширят





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

своите пазари (Лукойл Нефтохим, Солвей Соди, Агрополихим в Девня, циментовите заводи в Девня), но други стигат до фалит и ликвидация (МК Кремиковци, рафинерията Плама, торовия завод Химко Враца).

Делът на капиталоемката индустрия в България е по-висок от средните стойности за ЕС. Добавената стойност, генерирана от тази група сектори, има дял 25.2% от общата добавена стойност в промишлеността, за сравнение, за ЕС е около 20%. Сред тази група сектори са тези за производство на цимент и цветни и благородни метали. Секторът формира около 45% от износа на страната, като водещи са:

- цветни метали (12-16% от износа),
- рафинирани петролни продукти (13-14%),
- черни метали (около 6%) и
- основни химични вещества - около 3%.

Ниските данъци и наличието на подготвени кадри създават предпоставки за развитието на тези индустрии, но ръстът на цените на природния газ и електроенергията, липсата на добра транспорта инфраструктура и ограниченият ресурс на квоти за въглеродни емисии за нови превозвачи са спирачка за развитието.

Извън горепосочените, водещите икономически дейности, според техния дял в добавената стойност (2011 г.), са:

- Производство и разпределение на електрическа и топлоенергия и газ (около 20%);
- Производство на хранителни продукти (около 10%);
- Производство на облекло (около 7%);
- Производство на изделия от други неметални минерални суровини (около 6%);
- Производство на метални изделия, без машини и оборудване (около 6%);
- Добив на метални руди (около 4%);
- Производство на машини и оборудване, с общо и специално предназначение (около 4%).

В износа на България доминират ресурсите, а не инвестиционните и потребителските стоки. За експортната си дейност България разчита предимно на основните метали и петролните продукти. Към 2012 г. суровините и материалите формират 43.3% от общия износ, следвани от потребителските стоки с 23.3% и инвестиционните стоки с 16.7%. Високотехнологичните промишлени сектори реализират 6.1% от общия износ.

Икономическата криза засили слабостите на българската икономика, като се отрази основно върху секторите на нискоквалифицираното производство, на услугите и на строителството, които в периода 2000-2008 г. бяха водещи за генериране на работна заетост и икономически растеж.

## 4.2 Транспортен сектор

По данни на НСИ, продукцията, произведена от сектор транспорт, складиране и пощи, средно за периода 2008 – 2012 г., възлиза на 9.8 млрд. лв. Секторът генерира средно около 4.6% от БДС на страната и осигурява пряка заетост средно на около 157 500 души.

Националната транспортна система предлага сравнително добри условия за функционирането на всички видове транспорт – железопътен, автомобилен, морски, речен, въздушен и интермодален. В страната са изградени над 19 хил. км републикански пътища, над 5.5 хил. км железен път, морски и речни пристанища и летища. Летищната инфраструктура е добре развита, но капацитетът ѝ в последните години се запълва с ускорени темпове. Българските морски и речни пристанища с национално значение



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

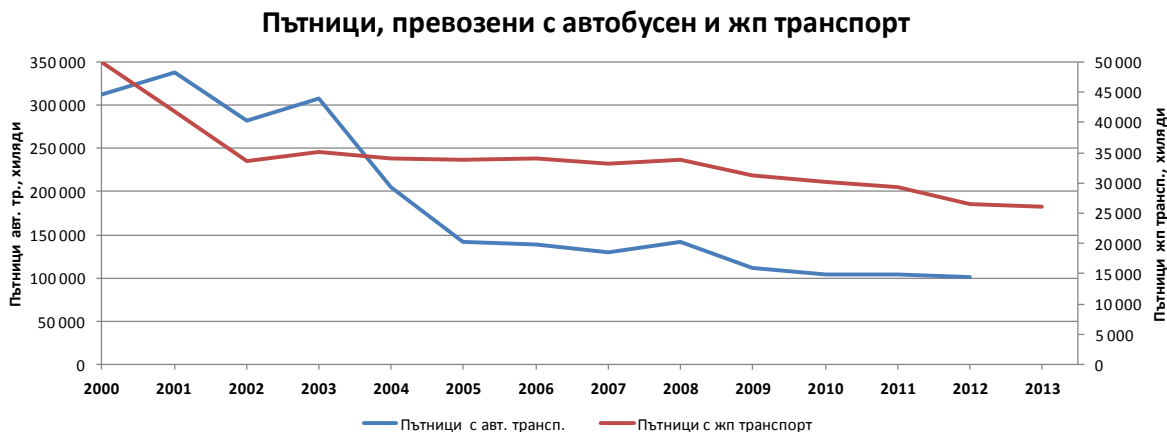
разполагат с достатъчно мощности за обработка на товари. Изградени са връзките на пристанищата за обществен транспорт, с национално значение, с републиканската пътна и железопътна мрежи, а чрез река Дунав е достъпна и европейската система от канали за вътрешноводен транспорт. Като цяло състоянието на голяма част от активите на транспортната мрежа, обаче, е незадоволително, което оказва негативно влияние върху допустимите максимални скорости, времепътванията, комфорта и експлоатационните разходи, както на превозите, така и на инфраструктурата.

#### 4.2.1 Търсене на пътнически транспорт

Националната статистика не предоставя данни за пътническите пътувания с лек автомобил. По оценка на Евростат, търсенето на пътнически пътувания с лек автомобил са нараснали от 25.0 млрд. пътничокилометри (пкм) през 1995 г. до 26.9 млрд. пкм през 2000 г. и до 48.1 млрд. пкм през 2011 г., или средногодишен ръст от 5.4% за периода 2000 – 2011 г. Степента на моторизация нараства по сходен начин: от 196 леки автомобили на 1000 жители през 1995 г. - на 245/1 000 през 2000 и 368/1 000 през 2011, или средногодишен ръст от 3.8% за периода 2000 – 2011 г.

Паралелно с нарастването на търсенето на пътнически пътувания с лек автомобил се наблюдава обратната тенденция на търсенето на пътнически пътувания с обществен транспорт. През последните 12 години, търсенето на пътувания с обществен транспорт (автобусен и жп транспорт) намалява 3 пъти, от около 360 млн. пътувания през 2000 г. - на 128 млн. пътувания през 2012 г, или със средногодишен спад от 8%.

Нуждите от междуселищни пътнически пътувания с обществен транспорт се задоволяват предимно от автобусния транспорт и в по-малка степен от железопътния, като последният се предпочита най-вече от социалните групи, използващи намалени/преференциални тарифи (студенти, пенсионери и работещи в държавните железопътни превозвачи).



Източник: НСИ

Фигура 1. Пътници, превозени с автобусен и жп транспорт

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

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Автобусен транспорт</b>															
Пътници	000 000	312.8	337.9	282.1	308.2	206.0	142.1	138.5	129.4	141.3	112.3	104.0	104.1	101.4	n.a.
Извършена работа	000 000 пкм	8 619	9 123	13 191	10 709	9 137	8 845	8 876	9 630	10 102	6 931	7 041	7 515	7 112	n.a.
Средно трансп. разстояние	км	27.6	27.0	46.8	34.7	44.4	62.3	64.1	74.4	71.5	61.7	67.7	72.2	70.1	n.a.
<b>Железопътен транспорт</b>															
Пътници	000 000	50.0	41.8	33.7	35.2	34.1	33.7	34.1	33.3	33.8	31.4	30.1	29.3	26.5	26.1
Извършена работа	000 000 пкм	3 472	2 990	2 598	2 517	2 404	2 389	2 422	2 423	2 335	2 144	2 100	2 068	1 876	1 826
Средно трансп. разстояние	ккм	69.4	71.5	77.0	71.5	70.4	70.8	71.0	72.8	69.2	68.4	69.8	70.5	70.7	70.0

Източник: НСИ

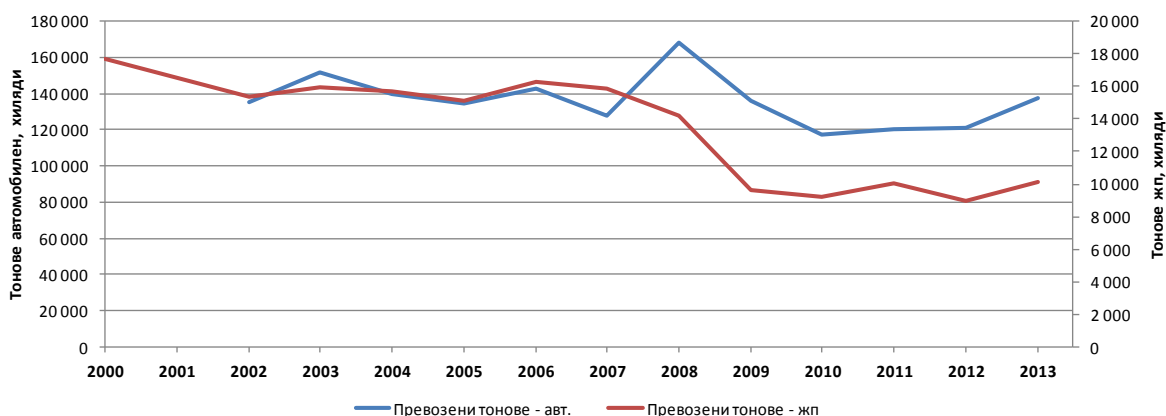
Таблица 3. Пътници, превозени с автобусен и жп транспорт

Въздушният транспорт няма практическо значение за задоволяване нуждите от вътрешни пътнически пътувания, но дялът му в международните пътувания през 2013 е 28% от всички пътувания (пътувания на български граждани в чужбина и посещения на чужденци в България).

#### 4.2.2 Търсене на товарен транспорт

Търсенето на вътрешен товарен транспорт е сравнително стабилно и варира около 150 млн. т/година, в т.ч. превози за собствена сметка (средно около 65% от общото търсене) и срещу заплащане (35%). Това търсене се задоволява най-вече от автомобилния транспорт и в по-малка степен от железопътния, като последният е предпочитан за превози на дълги разстояния на тежки, насипни товари с ниска стойност.

#### Вътрешен товарен транспорт



Източник: НСИ

Фигура 2. Вътрешен товарен автомобилен и жп транспорт, период 2000 – 2013



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

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Автомобилен транспорт</b>															
Товари	000 000 т			135.5	151.4	139.6	134.7	142.8	128.1	167.9	136.0	117.3	120.7	121.4	137.5
Извършена работа	000 000 ткм			3 931	4 586	4 612	5 045	5 806	5 890	7 122	6 306	6 119	6 516	6 299	7 192
Средно трансп. разстояние	км			29.0	30.3	33.0	37.5	40.7	46.0	42.4	46.4	52.2	54.0	51.9	52.3
<b>ЖП транспорт</b>															
Товари	000 000 тона	17.7	16.5	15.3	16.0	15.7	15.1	16.3	15.9	14.2	9.7	9.3	10.0	9.0	10.2
Извършена работа	000 000 ткм	3 472	2 990	2 598	2 517	2 404	2 389	2 422	2 423	2 335	2 144	2 100	2 068	1 876	1 826
Средно трансп. разстояние	км	69.4	71.5	77.0	71.5	70.4	70.8	71.0	72.8	69.2	68.4	69.8	70.5	70.7	70.0

Източник: НСИ

**Таблица 4. Вътрешен товарен автомобилен и жп транспорт, период 2000-2013**

Делът на речния транспорт в общото количество вътрешни товарни превози е незначителен (максималният обем товари, превозен през последните 5 години, е 56 хил. тона<sup>1</sup>).

Общото търсене на международни товарни превози възлиза на 40-45 млн. тона/година и се обслужва основно от морския транспорт, следван от автомобилния. Следващата таблица представя данни за вноса и износа по вид транспорт за 2011 г.

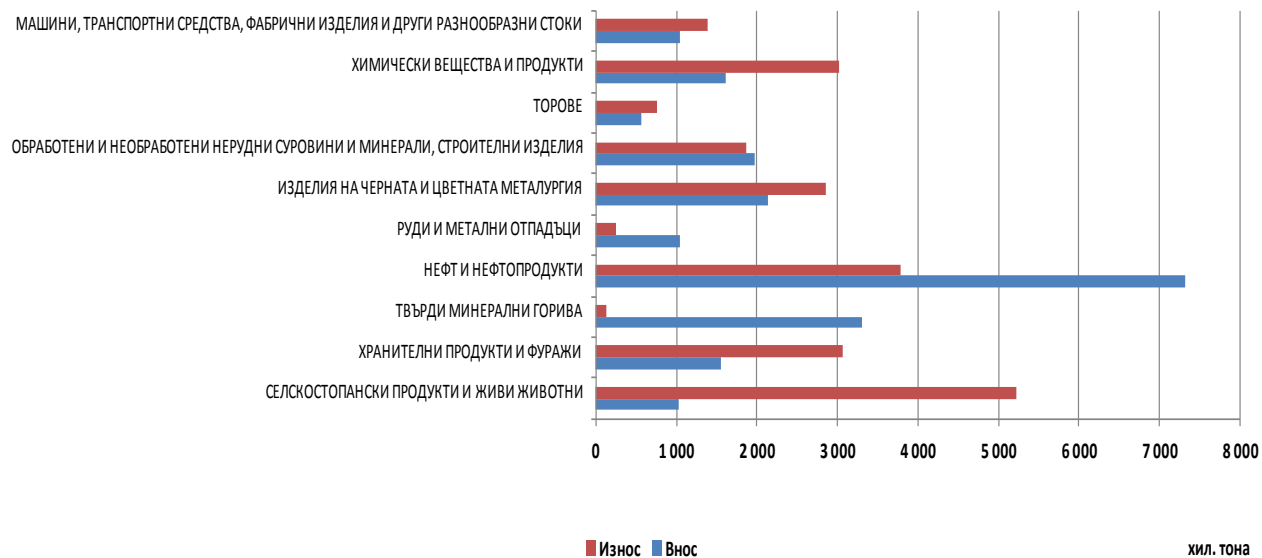
2011	Внос		Износ	
	000 000 тона	Дял	000 000 тона	Дял
Автомобилен	6 443 000	29.7%	7 626 905	33.9%
ЖП	1 187 354	5.5%	1 429 820	6.4%
Морски	12 399 483	57.1%	12 083 761	53.7%
Речен	1 637 673	7.5%	1 062 726	4.7%
Въздушен и други	45 887	0.2%	291 649	1.3%
<b>Общо</b>	<b>21 713 398</b>	<b>100%</b>	<b>22 494 861</b>	<b>100%</b>

Източник: НСИ

**Таблица 5. Внос и износ по вид транспорт през 2011**

<sup>1</sup> Източник: НСИ

## Внос и износ по групи стоки



Източник: НСИ

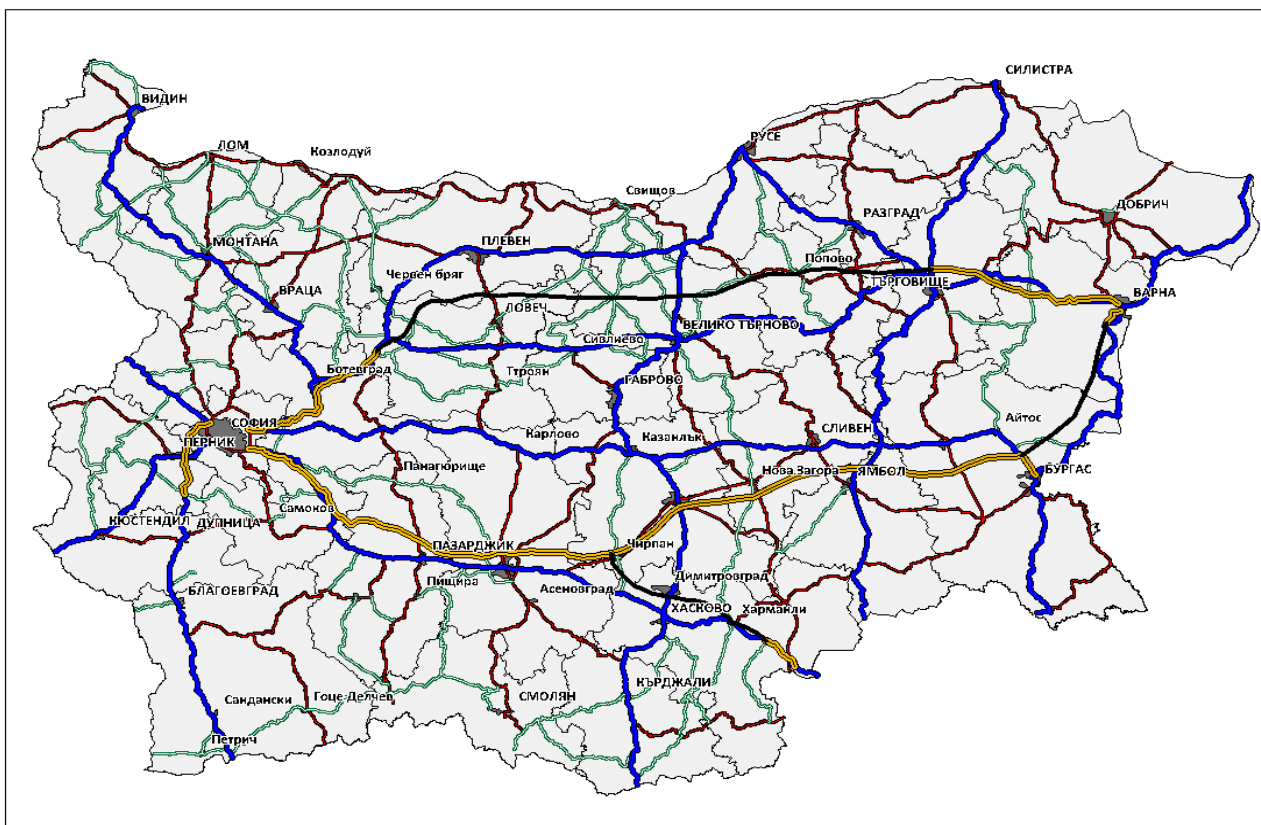
Фигура 3. Внос и износ по групи стоки

## 4.3 Автомобилен транспорт

### 4.3.1 Пътна инфраструктура

По данни на НСИ, общата дължина на Републиканската пътна мрежа към 31.12.2013 г. възлиза на 19 678 км и включва:

- 605 км автомагистрали (3.1%);
- 2 975 км пътища първи клас (15.1%);
- 4 035 км пътища втори клас (20.5%) и
- 12 063 км пътища трети клас (61.3%).



Legend: — Motorway — First class road

**Фигура 4. Карта на републиканската пътна мрежа**

Освен това, пътната мрежа на страната включва и около 60 000 км местни пътища (общински и частни пътища за обществено ползване). Автомагистралите и първокласните пътища са неравномерно разпределени по територията на страната. Пътната инфраструктура, ориентирана в посока изток - запад, е по-добре развита от тази, в посока север-юг, което в голяма степен е определено от релефа на страната.

Състоянието на настилката на републиканските пътища е незадоволително: към 1.01.2012 г. състоянието им е, както следва:

- 38.6% в добро състояние
- 26.2% в задоволително състояние
- 35.2% в лошо състояние.

#### 4.3.2 Автомобилен трафик

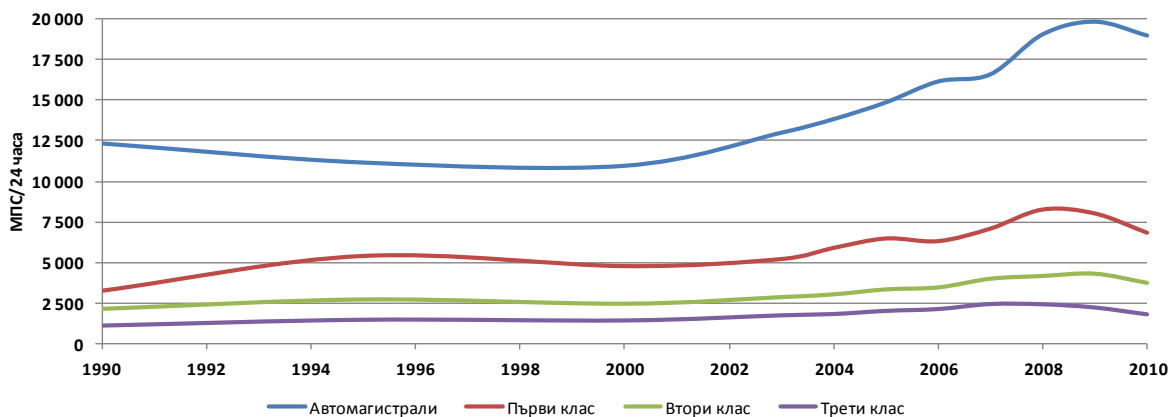
Както е представено на следващата графика, средно-денонощната годишна интензивност на автомобилното движение (СДГИАД) нараства в периода 1990 – 2008 г. В годините 2009 и 2010 е регистриран спад, дължащ се на влиянието на финансовата и икономическа кризи.





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

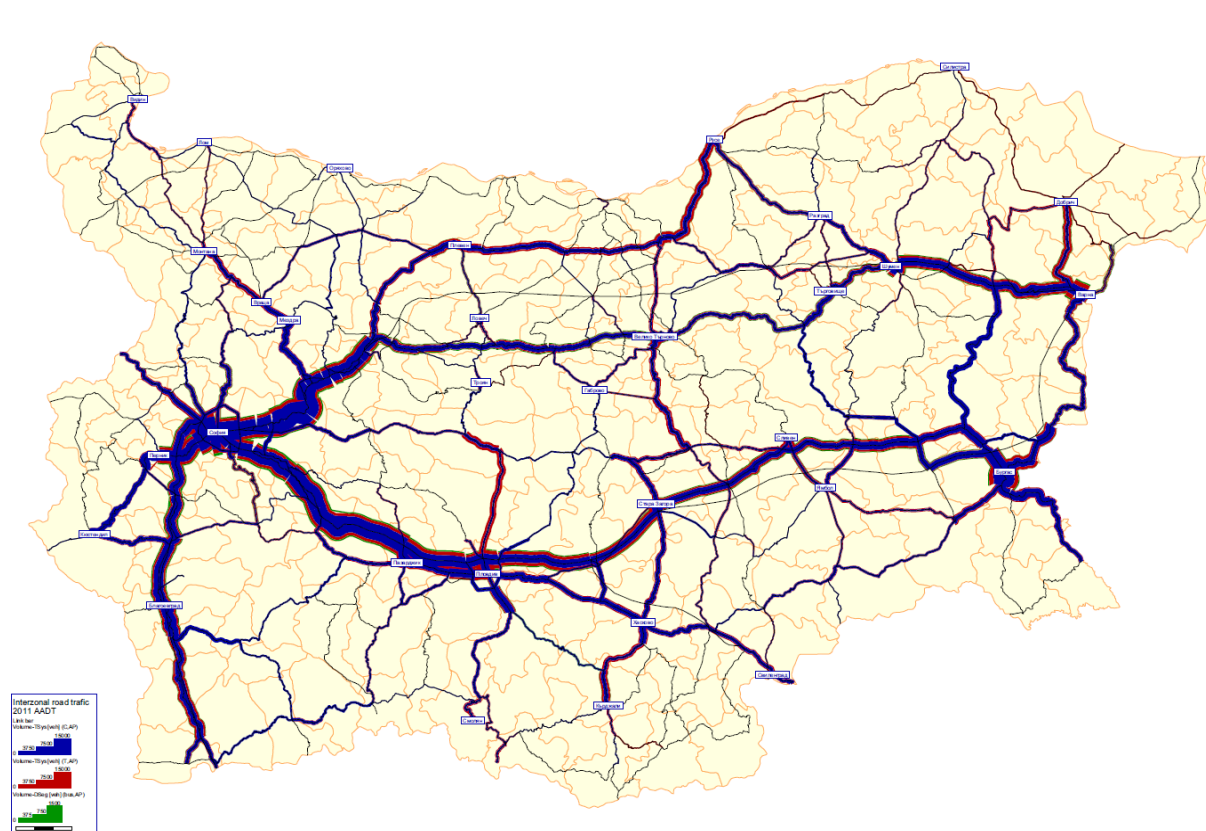
## Средногодишен дневен автомобилен трафик



Източник: Агенция Пътна инфраструктура

Фигура 5. Средногодишен дневен автомобилен трафик

На следващата карта е представен СДГИАД по Републиканската пътна мрежа за 2011 г.



Източник: Оценка на консултанта

Фигура 6. СДГИАД по Републиканската пътна мрежа за 2011

### 4.3.3 Предлагане на автомобилни пътнически превози

Предлагането на пътнически автобусни (градски и междуселищни) превози е напълно либерализирано, а достъпът до професията е посредством лицензиране. Към септември 2012 г. броят на лицензираните превозвачи за градски и междуселищни превози е 929 с 5 710 превозни средства, което в сравнение с 2005 г. е с около 78% повече от броя на превозвачите и със 105% повече от броя на превозни средства. Броят на лицензираните превозвачи за междуселищни превози е твърде висок, което води до свръх-предлагане на услуги и вътрешно-секторна конкуренция по много от маршрутите, най-вече за превозите на дълги разстояния.

Броят и общата дължина на междуселищните линии варират в широки граници през годината и поради това не може да се установи взаимоотношението между този индикатор и броя на превозените пътници. Както е представено в т

**4.2.1 Търсене на пътнически транспорт**, тенденцията към намаляване на броя на пътниците по междуградските автобусни линии е стабилна.



Източник: НСИ

**Фигура 7. Междуселищни автобусни превози, период 2000-2012**

Качеството на услугите, предлагани от превозвачите, е задоволително и най-общо отговаря на изискванията на пътниците. Въпреки това, значителна част от търсенето, особено на крайградските превози, се задоволява от личните леки автомобили. Средната цена за 1 км автобусен превоз на разстояние до 100 км е малко по-висока (с около 10 – 15%) от стандартната тарифа за жп пътническа услуга. На дълги разстояния, цената на услугата с автобусен транспорт е с около 50% по-висока от тази на железопътен транспорт, но трябва да се отбележи, че:

- Броят на автобусните междуселищни линии е много по-голям от предлагането по железница и
- Съществуват много направления, по които няма железопътен транспорт и, следователно, няма конкуренция между двата вида транспорт.

Съгласно актуализирания национален транспортен модел, делът на междузоналните пътнически пътувания с лични автомобили през 2011 г. възлиза на 72% от всички пътнически пътувания, а делът на междузоналните пътувания с автобус е 16% от общия брой на пътуванията.



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

#### 4.3.4 Товарен автомобилен транспорт – търсене и предлагане

Подобно на пътническите автомобилни превози, и товарните превози са напълно либерализирани и борят на лицензираните превозвачи също е висок. Към септември 2012 г. броят на лицензираните за товарни превози фирми е бил 4 724 с 20 063 превозни средства. За сравнение, през 2005 г. броят на лицензираните превозвачи е бил 2 470, а броят на превозните средства - 10 800, т.е. борят на превозвачите е нараснал с 91.3%, а броят на превозните средства с около 85.5%.

Данните на НСИ показват, че през 2013 г., с автомобилен транспорт са превозени 160 млн. тона товари (от които 50.5% са за собствена сметка и 49.5% - срещу заплащане и възнаграждение), от които 22.3 млн. тона (14%) са международни превози. Както е видно от следващата таблица, четири са групите стоки, формиращи над 70% от всички товари, превозени с автомобилен транспорт. Това са:

- Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост (група 3) – с дял от 37.4% от общо превозените товари и 16.1% от извършената работа, превозвани на на късо средно транспортно разстояние (22 км средно);
- Други неметални минерални продукти (група 9) – с дял от 13.3% от общо превозените товари и 11.6% от извършената работа, превозвани средно на 46 км разстояние;
- Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство (група 1) – с дял от 12.4% от общо превозените товари и 17.5% от извършената работа, превозвани средно на 75 км
- Вторични суровини, битови и други отпадъци<sup>2</sup> (група 14) – с дял от 8.5% от общо превозените товари и 3.3% от извършената работа, превозвани на късо разстояние (21 км средно).

Ако разгледаме само стоките, превозени срещу заплащане, горните 4 групи представляват над 62% от всички превозени товари. В този сегмент, има само още две групи стоки, които заедно с първите 4 съставляват общо 77.5% от всички стоки, превозени срещу:

- Кокс и рафинирани нефтопродукти (група 7) – с дял от 8.5% от общо превозените товари и 11.9% от извършената работа, превозвани на дълги разстояния (средно 102 км);
- Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса (група 8) – с дял от 6.5% от общо превозените товари и 7.9% от извършената работа, и превозени на средни разстояния от 88 км.

<sup>2</sup> Включително отпадъчен материал/ материал за скрап

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

Г р у п и	Наименование на групите стоки	За собствена сметка		Срещу заплащане			Общо					
		хил.т	млн.ткм	хил.т	% от общото	млн.ткм	% от общото	хил.т	% от общото	млн.ткм	% от общото	Средно транспортно разстояние
1	Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство	7 318.3	446	9 733.7	16.9%	835.9	19.9%	17 052.0	12.4%	1 281.9	17.8%	75
2	Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ	1 839.9	8.7	2 384.4	4.1%	68.6	1.6%	4 224.3	3.1%	77.3	1.1%	18
3	Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост	34 828.6	600.5	16 630.2	28.8%	554	13.2%	51 458.8	37.4%	1 154.5	16.1%	22
4	Хранителни продукти, напитки и тютюн	3 958.5	377.8	3 102.2	5.4%	517.9	12.3%	7 060.7	5.1%	895.7	12.5%	127
5	Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия	203.9	22.1	96.7	0.2%	23.8	0.6%	300.6	0.2%	45.9	0.6%	153
6	Дърво и изделия от дърво и корк, слама и материали за плетене, целулоза	1 468.4	138.9	711.3	1.2%	156.2	3.7%	2 179.7	1.6%	295.1	4.1%	135
7	Кокс и рафинирани нефтопродукти	1 433.9	193	4 839.4	8.5%	499.6	11.9%	6 273.3	4.6%	692.6	9.6%	110
8	Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса	1 576.3	175.4	3 766.3	6.5%	333.3	7.9%	5 342.6	3.9%	508.7	7.1%	95
9	Други неметални минерални продукти	13 292.5	406.9	4 984.8	8.6%	425.7	10.1%	18 277.3	13.3%	832.6	11.6%	46
10	Основни метали, метални изделия, с изключение на машини и оборудване	1 254.9	122.4	1 339.9	2.3%	161.8	3.9%	2 594.8	1.9%	284.2	4.0%	110
11	Машини и съоръжения, н.д., канцеларска и електронноизчислителна техника	825.3	129.8	827.9	1.4%	81	1.9%	1 653.2	1.2%	210.8	2.9%	128
12	Транспортно оборудване	122.7	11	122.7	0.2%	8.9	0.2%	245.4	0.2%	19.9	0.3%	81
13	Мебели, други фабрични изделия, н.д.	132.4	35.6	116.8	0.2%	20	0.5%	249.2	0.2%	55.6	0.8%	223
14	Вторични суровини, битови и други отпадъци	6 690.4	145.7	4 960.9	8.1%	94.2	2.2%	11 651.3	8.5%	239.9	3.3%	21
15	Поща, пратки	568.1	66.7	1 365.0	2.4%	73.8	1.8%	1 933.1	1.4%	140.5	2.0%	73
16	Оборудване и материали, използвани в превоза на товари	298.7	6.5	376.9	0.7%	58	1.4%	675.6	0.5%	64.5	0.9%	95
17	Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж	337.1	14.2	49.6	0.1%	12.3	0.3%	386.7	0.3%	26.5	0.4%	69
18	Групираны товари: смес от типове товари, които се превозват заедно	153	24.6	786.5	1.4%	158.3	3.8%	939.5	0.7%	182.9	2.5%	195
19	Неидентифицируеми товари	567.5	9.9	365.9	0.6%	42.9	1.0%	933.4	0.7%	52.8	0.7%	57
20	Други товари, н.д.	2 692.0	55	1 333.6	2.3%	74.6	1.8%	4 025.6	2.9%	129.6	1.8%	32
	<b>Общо</b>	<b>79 562.4</b>	<b>2 990.7</b>	<b>57 894.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>4 200.8</b>	<b>100.0%</b>	<b>137 457.1</b>	<b>100.00%</b>	<b>7 191.5</b>	<b>100.00%</b>	<b>52</b>

Таблица 6. Вътрешни превози на автомобилен товарен транспорт

### 4.3.5 Пътни такси

От 2004 г. всички превозни средства (с изключение на мотоциклетите) заплащат такса за ползването на цялата републиканска пътна мрежа (с изключение на участъците в населените места), основаваща се на периода на ползване. По силата на действащото законодателство, пътните превозни средства са разделени на три категории, както следва:



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

- Категория 1: превозни средства за превоз на товари, превозни средства със специално предназначение, трактори и други с две и повече оси и максимална допустима маса от 12 и повече тона;
- Категория 2: превозни средства за превоз на пътници с повече от осем места за сядане, без това на водача, (т.е. автобуси и микробуси), както и превозни средства с две оси, предназначени за превоз на товари и/или такива с максимална допустима маса до 12 тона;
- Категория 3: превозни средства за превоз на пътници с не повече от осем места за сядане, превозни средства за превоз на стоки и/или такива за превоз на пътници и стоки, включително с ремарке и с максимална допустима маса до 3.5 тона, както и високопроходими автомобили.

По отношение продължителността на периода на ползване, съществуват четири типа винетни стикери: дневни (важат само за превозните средства от първа и втора категория), седмични, месечни и годишни. Цените за превозните средства от първа и втора категория са различни и се определят в зависимост от ЕВРО стандарта за емисии. В следващата таблица са представени тарифите, които са в сила от 2010 г.:

КАТЕГОРИЯ		ЕВРО 0, 1, 2	ЕВРО 3,4, 5, EEV и по-висока
		ЦЕНА (лв./ €)	ЦЕНА (лв./ €)
C1		ГОДИШНА	1 300 лв./665 €
		МЕСЕЧНА	130 лв./66 €
		СЕДМИЧНА	65 лв./33 €
		ДНЕВНА	20 лв./10 €
C2		ГОДИШНА	684 лв./350 €
		МЕСЕЧНА	68 лв./35 €
		СЕДМИЧНА	34 лв./26 €
		ДНЕВНА	20 лв./10 €
C3		ГОДИШНА	67 лв./69 €
		МЕСЕЧНА	25 лв./12 €
		СЕДМИЧНА	10 лв./5 €

Източник: Агенция пътна инфраструктура

Таблица 7. Винетни такси за използване на републиканската пътна мрежа

Приходите от винетните такси се използват за поддържане на републиканската пътна инфраструктура. Нетните приходи, генерирани през последните години от системата за пътни такси растат постоянно, средно със 7% годишно:

- 194 млн. лв. през 2010
- 205 млн. лв. през 2011
- 220 млн. лв. през 2012 и
- 240 млн. лв. през 2013.

Пътните превозни средства, регистрирани в България, се облагат и с годишен пътен данък, който е приход на местната власт и е за общо ползване, включително поддържане и експлоатация на местната пътна мрежа (пътища и улици в населени места).

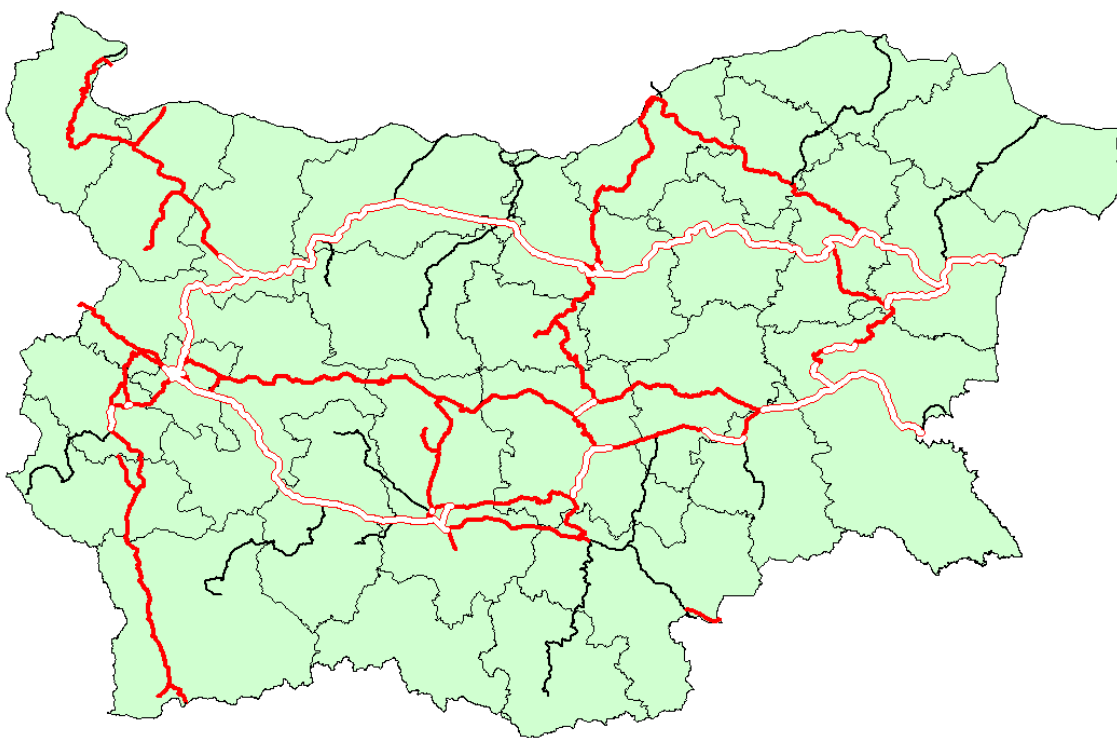
Приходите от акцизните такси върху горивата се събират на национално ниво и не се ползват целево.

## 4.4 Железопътен транспорт

### 4.4.1 Инфраструктура

По данни на НКЖИ<sup>3</sup>, основните параметри на железопътната мрежата към септември 2013 г., са както следва:

Общата дължина на линиите е 4069 км, от които 125 с тясно междурелсие. Дължината на двойния железен път е 977 км.



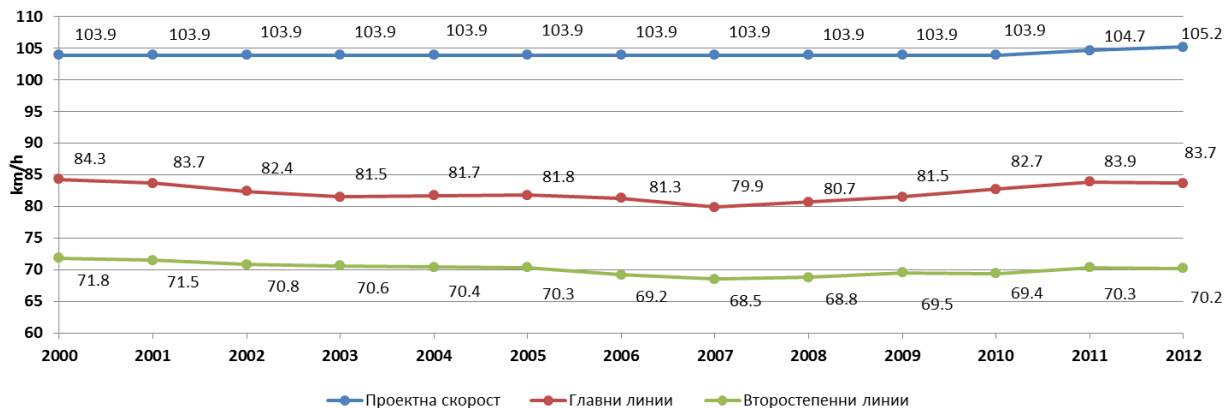
Фигура 8. Карта на републиканската железопътна мрежа

По оценка на НКЖИ, в по-голямата си част техническото състояние на железния път и съоръженията, не отговаря на изискванията за скорост, осови натоварвания и интермодален транспорт. Значителна част от линиите са изградени преди повече от 50 години с геометрични параметри, съоръжения и оборудване, подходящи за проектна скорост до 100 км/час. Поради лошото състояние на железния път в много участъци са въведени постоянни ограничения на скоростта. Съгласно Референтния документ за 2014 г., общата дължина на участъците с постоянни ограничения на скоростта е 371 км. На следващата графика са показани средно претеглената за цялата мрежа проектна скорост и максимално допустимите скорости за пътнически влакове по основните и второстепенни жп линии.

<sup>3</sup> Проект на Бизнес план за 2015 г.



### Средно претеглена скорост по техническото състояние на железния път



Източник: НКЖИ

Фигура 9. Средно претеглена скорост по техническото състояние на железния път

#### 4.4.2 Пътнически жп транспорт – търсене и предлагане

БДЖ „Пътнически превози“ е единственият превозвач, лицензиран да извършва пътнически превози по железница в България. След тръжна процедура, проведена през 2009 г., държавата възложи на БДЖ „Пътнически превози“ 15 годишен договор за Задължителни обществени услуги (ЗОУ), в сила от 1.01.2010 г.

В съответствие с представеното по-горе в т.

**4.2.1 Търсене на пътнически транспорт**, броят на пътниците, превозени с жп транспорт, намалява постоянно в продължение на повече от 20 години. През 2013 г. по железница са превозени 26 млн. пътници, от които 98.7% във вътрешно съобщение.

2013	Пътници	Извършена работа, пкм	Средно транспортно разстояние, км
Вътрешни превози	25 727 579	1 795 431 334	69.8
Международни	332 050	26 161 005	78.8
<b>Транзит</b>	<b>12 033</b>	<b>4 426 727</b>	<b>367.9</b>
<b>Общо</b>	<b>26 071 662</b>	<b>1 826 019 066</b>	<b>70.0</b>

Източник: ИА Железопътна администрация

Таблица 8. Пътнически железопътен транспорт

По данни от 2011<sup>4</sup>, пътниците, превозени с жп транспорт се разделят на следните групи според използвания транспортен документ:

- 75.48% са пътували с билет/карта

<sup>4</sup> Източник: ИА Железопътна администрация



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

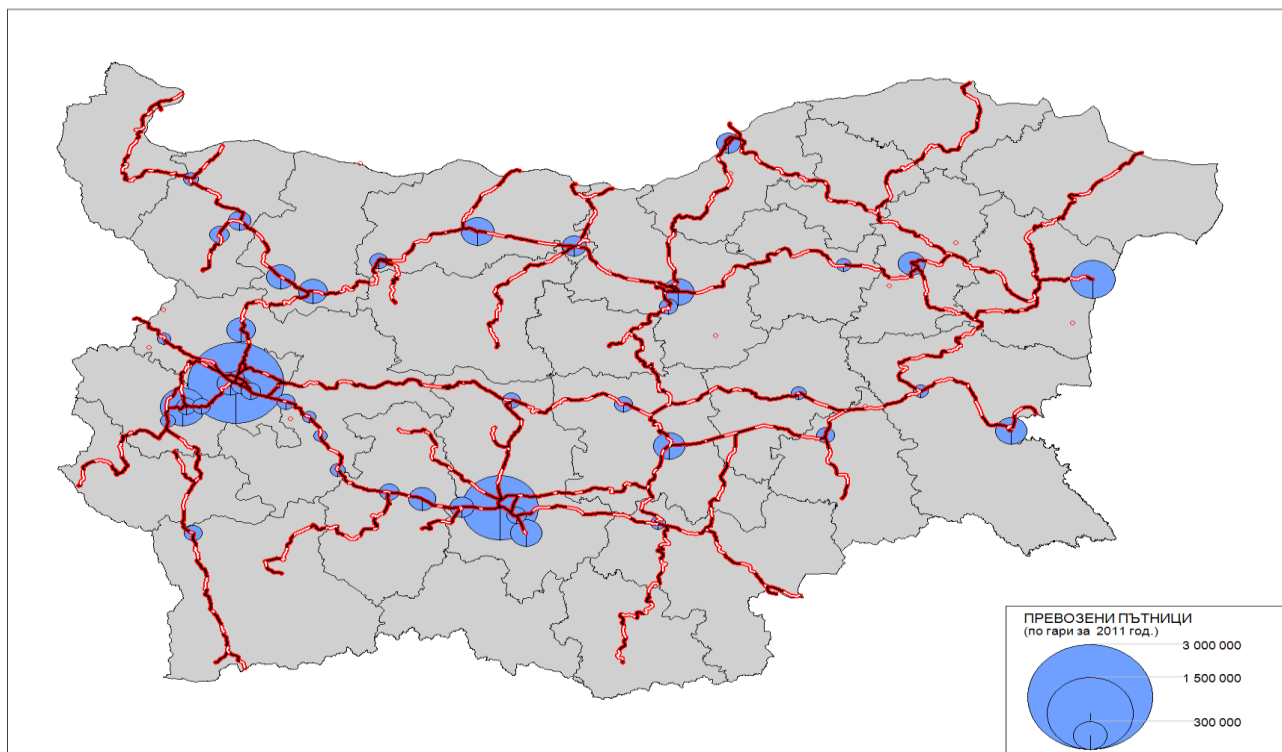
- 24.46% са пътували със служебна карта по договор, т.е. карта, издадена въз основа на договор между БДЖ и друга фирма, например НКЖИ;
- 0.03% специални и атракционни превози.

Преобладаващата част от търсенето е концентрирано в малко на брой населени места: седемте големи града плюс Перник и Асеновград, които генерират общо над 40% от пътуванията с жп транспорт, така както е представено в следващите таблица и карта:

2011	Дял от общо продадените билети
София	15.6%
Пловдив	9.2%
Варна	3.5%
Перник	3.4%
Плевен	2.2%
Асеновград	2.0%
Стара Загора	1.8%
Бургас	1.8%
Русе	1.8%
<b>Общо</b>	<b>41.3%</b>

Източник: ИАЖА

Таблица 9. Дял от общо продадените билети по градове



Фигура 10. Гари, с повече от 100 000 пътници през 2011 г.



European Union



NATIONAL STRATEGIC REFERENCE FRAMEWORK 2007 – 2013



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ  
По близко, по-бързо...



European Investment Bank

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

Основните пазарни сегменти за пътнически превози са както следва:

- Международни превози (извън ЗОУ)
- Интерсити превози с бързи влакове спредварителна резервация (извън ЗОУ)
- Интерсити превози с бързи влакове (ЗОУ)
- Крайградски превози (ЗОУ)
- Регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии (ЗОУ)
- Регионални превози за обслужване на малки населени места по второстепенни линии (ЗОУ).

Категориите услуги в зависимост от тарифите, са както следва:

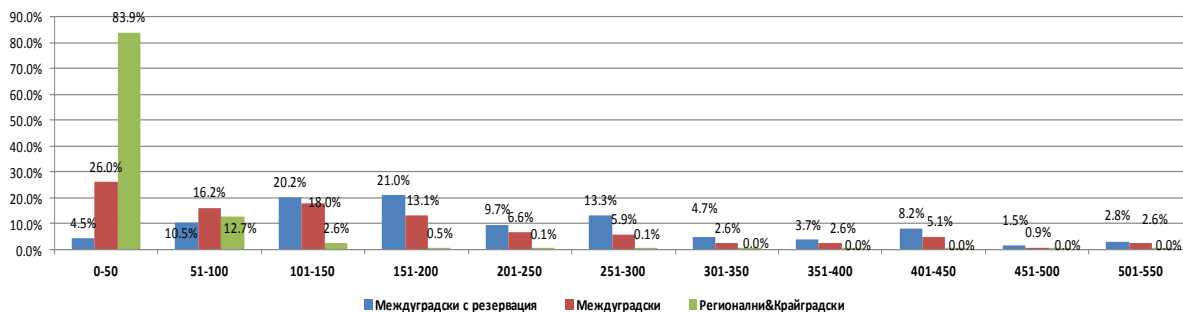
- превози с тарифни намаления, предоставяни от БДЖ ЕАД

- Превози по редовна тарифа;
- Превози с увеличени цени и добавки;
- Превози с намалени цени(с компенсация от Държавния бюджет);
- Безплатни (с компенсация от Държавния бюджет);
- Превози с тарифни намаления, предоставяни от БДЖ ЕАД.

Средното пропътувано разстояние е почти постоянно през годините, около 70 км, но варира по пазарни сегменти, така както това е представено на следващата диаграма<sup>5</sup>:

- 64% от пътуващите с бързи влакове с предварителна резервация, пътуват на разстояние между 100 и 300 км;
- 26% от пътуващите с бързи влакове пътуват на разстояние до 50 км и 47% пътуват на разстояние 50 и 200 км;
- 84% от пътуващите с регионални и крайградски влакове пътуват на разстояние под 50 км.

Пътници по жп пазарен сегмент и по разстояние



Източник: Доклад InfraCare-TransCare: Оценка на търсенето на пазара за железопътни пътнически транспортни услуги в България и разработване на мерки за оптимизация

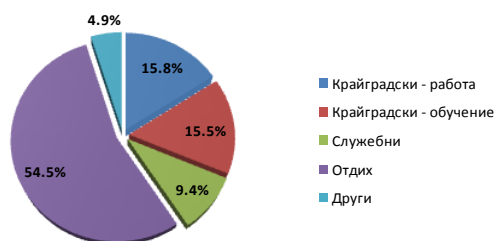
Фигура 11. Пътници по жп пазарен сегмент и по разстояние

Съгласно резултатите от широкообхватна анкета, проведена през 2011г., над 30% от пътниците пътуват ежедневно до/от работно място/учебно заведени, 55% пътуват за почивка/ваканция и под 10% са служебните пътувания. Стандартната тарифа заплащат под 1/3 от пътниците, а почти 70% от пътниците избират жп транспорта, тъй като е по-евтин в сравнение с алтернативните видове транспорт. Според 10% от пътниците жп транспортът е по-бърз, а според 5% е по-комфортен от другите видове<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Източник: Оценка на пазарното търсене на жп пътнически транспорт в България и разработване на мерки за оптимизиране, Консорциум "InfraCare-TransCare", 2012

<sup>6</sup> Източник: Оценка на пазарното търсене на жп пътнически транспорт в България и разработване на мерки за оптимизиране, Консорциум "InfraCare-TransCare", 2012

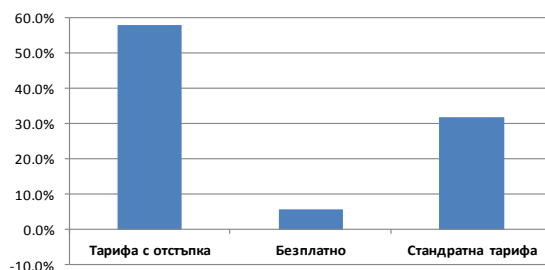
### Цел на жп пътувания



Източник: Доклад InfraCare-TransCare: Оценка на търсенето на пазара за железопътни пътнически транспортни услуги в България и разработване на мерки за оптимизация

Фигура 12. Цел на жп пътувания

### Пътници според жп тарифа



Източник: Доклад InfraCare-TransCare: Оценка на търсенето на пазара за железопътни пътнически транспортни услуги в България и разработване на мерки за оптимизация

Фигура 13. Пътници според жп тарифа

Основните характеристики на извършената от жп пътнически транспорт работа за 2011 г. са представени в следващата таблица:

Януари-Юни 2011 Пазарни сегменти	Средна заетост на влак пътници/влак	Броя влакове средно/ден	Търговска скорост км/ч
Международни превози	21	21	52.55
Превози с бързи влакове със задължителна резервация	140	19	69.38
Превози с бързи влакове без резервация	142	70	55.87
Крайградски превози	68	274	42.65
Регионални превози по основни линии	47	98	44.04
Регионални превози по второстепенни линии	38	132	38.1
<b>Общо превози, обект на ЗОУ</b>	<b>87</b>	<b>574</b>	<b>46.45</b>
<b>Всичко</b>	<b>87</b>	<b>614</b>	<b>48.24</b>

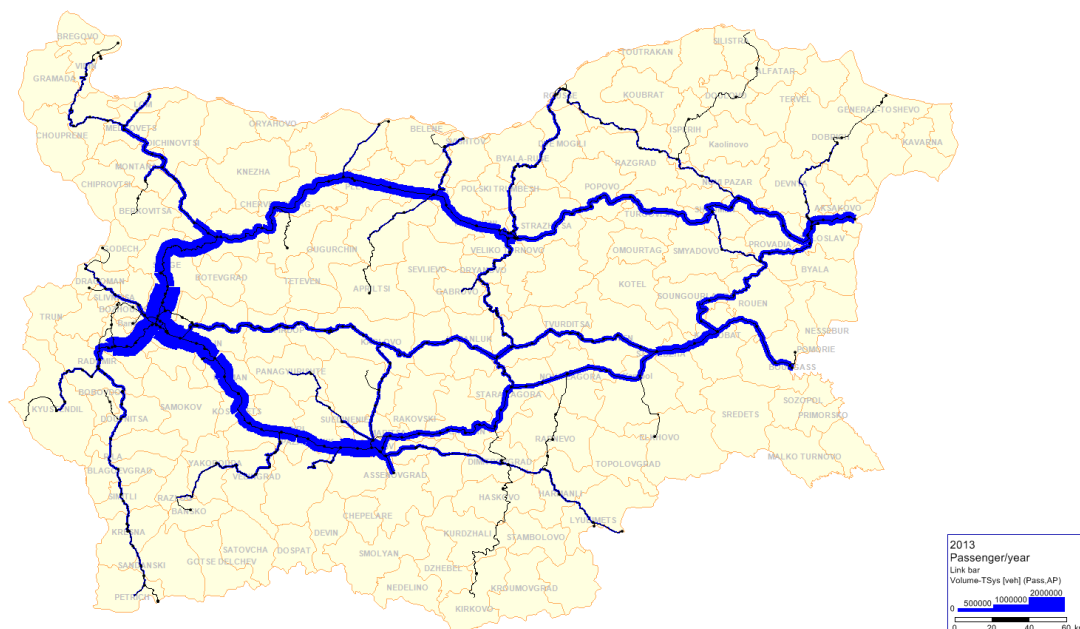
Източник: ИА Железопътна администрация

Таблица 10. Основни характеристики на извършената от жп пътнически транспорт работа за 2011

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

Съгласно ГДВ за 2012/2013 дневният брой влакове е 527, а общо извършената работа е 21.1 млн. пътнически влаккм<sup>7</sup>.

Оценката за търсенето на пътнически жп транспортни услуги (изразено в пътници/година) по жп линии за 2013 г. е представена на следващата карта<sup>8</sup>.



Източник: Оценка на Консултанта / ЕЖИС, ПАНТЕЯ/ ППМ

Фигура 14. Оценка за търсенето на пътнически жп транспортни услуги

#### 4.4.3 Товарен жп транспорт – търсене и предлагане

След либерализацията на товарните жп услуги, броят на лицензираните товарни превозвачи постепенно нараства. Освен държавният превозвач БДЖ „Товарни превози“, са лицензирани още 10 оператора, а именно:

- Българска железопътна компания АД (лиценз от април 2005); дейността на компанията е вътрешни и международни товарни превози по железница; основните стоки, превозвани от тази компания са руди и метални концентрати, химикали, горива и неметални минерали;
- Булмаркет – ДМ ООД (лиценз от октомври 2005); основната дейност е свързана с разпространението на газ пропан-бутан, дизелови, бензинови и други горива;
- ДБ Шенкер Рейл България ЕООД (лиценз от май 2010); основните товари, превозвани от компанията, са метални концентрати, метални изделия, кариерни материали, строителни материали и напоследък извършват транзитен превоз на ремаркета;
- Експрес сервиз ООД (лиценз от юни 2010); компанията извършва производство и ремонт на локомотиви;

<sup>7</sup> Източник: НКЖИ, Дирекции Управление на трафика и Финанси

<sup>8</sup> Търсенето, присвоено на жп мрежата, без да се отчетат проблемите с движението на влаковете и затварянията, свързани със строителните работи през 2013 г.



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

- Държавно предприятие транспортно строителство и възстановяване (лиценз от април 2011); компанията е една от най-големите строители фирми в страната;
- Карго транс вагон България АД (лиценз от май 2011);
- Порт рейл ООД (лиценз от април 2012);
- Газтрейд АД (лиценз от декември 2013); основната дейност на компанията е извършване на вътрешна и международна търговия с втечен въглеводороден газ (LPG) и течни горива;
- Рейл карго - Австрия АД – Виена (лиценз ЕС); това е една от най-големите европейски жп компании, извършваща превоз на товари между Централна Европа и Турция;
- Унитранском АД (лиценз от октомври 2008); лицензът е отнет през май 2014 г.

Новите превозвачи постепенно разширяват пазарния си дял и по данни на НКЖИ за 2013 г., пазарният дял на частните превозвачи в бруто ткм е 32.9%.

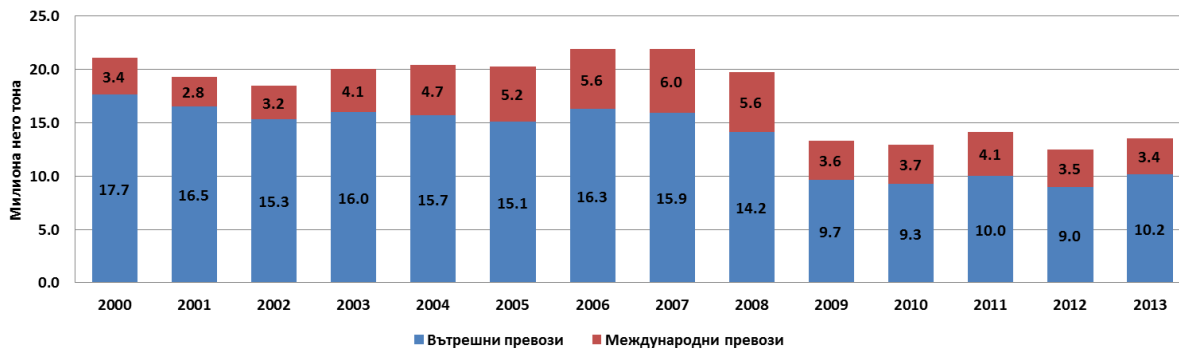
Развитието на товарния жп трафик за периода 2000 – 2013 г. е представен на следващата графика. Намалението на превозените товари след 1990 г. (с превозени 63 млн. т по железница) до 2001/2005 (с превозени 20 млн. т) се дължи главно на реструктурирането на националната икономика и преход от централизирана планова икономика, ориентирана към тежката индустрия, към пазарна икономика с преобладаващи малки и средни превозвачи, генериращи над 60% от БДС. Драматичното намаление, регистрирано през 2009 и 2010 г. се дължи най-вече на затварянето на Металургичния комбинат Кремиковци, за нуждите на който в предходните години са превозвани около 25% от товарите във вътрешно съобщение.

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Вътрешни превози</b>															
Превозени товари	000 000 т	17.7	16.5	15.3	16.0	15.7	15.1	16.3	15.9	14.2	9.7	9.3	10.0	9.0	10.2
Извършена работа	000 000 ткм	4 505	4 139	3 838	4 292	4 117	3 922	4 136	3 899	3 336	2 225	2 100	2 237	2 011	2 376
Средно разстояние	км	255	251	251	269	263	260	254	245	236	230	227	223	225	234
<b>Международни превози</b>															
Превозени товари	000 000 т	3.4	2.8	3.2	4.1	4.7	5.2	5.6	6.0	5.6	3.6	3.7	4.1	3.5	3.4
Извършена работа	000 000 ткм	1 034	765	789	982	1 094	1 241	1 260	1 342	1 357	920	964	1 054	896	870
Средно разстояние	км	302	274	248	240	232	238	224	223	244	254	261	255	255	257
<b>Общо</b>															
Превозени товари	000 000 т	<b>21.1</b>	<b>19.3</b>	<b>18.5</b>	<b>20.1</b>	<b>20.4</b>	<b>20.3</b>	<b>21.9</b>	<b>21.9</b>	<b>19.7</b>	<b>13.3</b>	<b>12.9</b>	<b>14.2</b>	<b>12.5</b>	<b>13.5</b>
Извършена работа	000 000 ткм	5 538	4 904	4 627	5 274	5 212	5 163	5 396	5 241	4 693	3 144	3 064	3 291	2 908	3 246
Средно разстояние	км	263	254	250	263	256	254	247	239	238	237	237	233	233	240

Източник: НСИ

Таблица 11. Развитието на товарния жп трафик за периода 2000 – 2013 г.

### Товарни превози по железница



Източник: НСИ

Фигура 15. Товарни превози по железница, период 2000 - 2013

Структурата на превозите по пазарни сегменти е представена в следващата таблица:

Пазарен сегмент	Превозени стоки		Извършена работа	
	Нето тона	Дял	Нето тон-км	Дял
Вътрешни превози	10 283 342	75.2%	2 395 330 351	73.4%
Внос	1 278 559	8.4%	265 515 662	8.1%
Износ	1 174 960	8.6%	248 588 529	7.6%
Транзит	933 305	6.8%	355 802 792	10.9%
<b>Общо</b>	<b>13 670 166</b>	<b>100.0%</b>	<b>3 265 237 334</b>	<b>100.0%</b>

Източник: ИА Железопътна администрация

Таблица 12. Структура на превозите по пазарни сегменти

Четири са групите стоки, които формират 2/3 от товарните превози и 60% от извършената работата през 2013 г.:

- Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ (група 2) с дял от 24.2% от общо превозените товари и 9.3% от извършената работа, които са транспортирани на средно разстояние от 92 км; големи количества, обаче, са транспортирани на много по-къси разстояния, напр. почти 1 млн. т въглища са превозени от мина Бобов дол до Голямо село (ТЕЦ Бобов дол) на разстояние от 12 км;
- Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишленост (група 3) с дял от 18.6% от общо превозените товари и 20.4% от извършената работа, които са транспортирани на средно разстояние от 261.1 км;
- Химикали, химически продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса (група 8) с дял от 12.3% от общо превозените товари и 18.8% от извършената работа, които са транспортирани на разстояние над 366 км средно;



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

- Кокс и рафинирани нефтопродукти (група 7) с дял от 10.6% от общо превозените товари и 11.5% от извършената работа, транспортирани на средно разстояние от 259 км.

Код	Вид товар Наименование	ОБЩО ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗИ				Средно транспортно разстояние км
		Превозени товари хил. т	Извършена работа млн. т/км	Дял превозени товари %	Дял извършена работа %	
1	Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство, риба и др. рибни продукти	455.6	130.0	3.3%	4.0%	285.4
2	Каменни и лигнитни въглища, суров петрол и природен газ	3 311.3	305.1	24.2%	9.3%	92.2
3	Метални руди и др. продукти на минната и каменодобивна промишл., торф, уран и торий	2 548.9	665.5	18.6%	20.4%	261.1
4	Хранителни продукти, напитки и тютюн	122.6	25.9	0.9%	0.8%	211.5
5	Текстил и текстилни изделия, гладка кожа и кожени изделия	7.2	1.5	0.1%	0.0%	211.2
6	Дърво и изделия от дърво и корк (с изключение на мебели), изделия от слама и материали за плетене, целулоза, хартия и изделия от хартия, печатни материали и записани носители	269.9	65.3	2.0%	2.0%	241.8
7	Кокс и рафинирани нефтопродукти	1 449.8	375.2	10.6%	11.5%	258.8
8	Химикали, хим.продукти и синтетични влакна, продукти от каучук и пластмаса, ядрено гориво	1 675.5	613.4	12.3%	18.8%	366.1
9	Други неметални минерални продукти	405.8	128.1	3.0%	3.9%	315.7
10	Основни метали, метални изделия, с изкл. на машини и оборудване	764.7	212.4	5.6%	6.5%	277.8
11	Машини и съоръжения, неклассифицир. другаде, канцеларска и ЕИ техника, електрически машини и апарати, неклассифицирани другаде, радио-, телевизионни и далекосъобщителни съоръжения и апарати, медицински, прецизни и оптични инструменти, часовници и часовникови механизми	48.4	13.0	0.4%	0.4%	269.4
12	Транспортно оборудване	176.1	33.7	1.3%	1.0%	191.2
13	Мебели, др. фабрични изделия, неклассифицирани другаде	0.2	0.0	0.0%	0.0%	290.0
14	Вторични суровини, битови и др. отпадъци	788.0	207.5	5.8%	6.4%	263.3
15	Поща, пратки	0.0	0.0	0.0%		
16	Оборудване и материали, използвани в превоза на товари	46.7	15.5	0.3%	0.5%	330.8
17	Товари, превозвани по време на преместване на домакинства и офиси, багаж и принадлежности, които се превозват заедно с пътниците, преместване на пътни превозни средства, свързано с ремонти, други непазарни стоки, неклассифицирани другаде	0.6	0.2	0.0%	0.0%	376.5
18	Групираны товари: смес от типове товари, които се превозват заедно	79.8	31.7	0.6%	1.0%	396.9
19	Неидентифицируеми товари, товари, които поради някаква причина не могат да бъдат идентифицирани и следователно не могат да се причислят към групи 01-16	587.0	205.5	4.3%	6.3%	350.1
20	Други товари, неклассифицирани другаде	932.1	235.6	6.8%	7.2%	252.8
	<b>Общо:</b>	<b>13 670.2</b>	<b>3 265.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>238.9</b>

Източник: НСИ

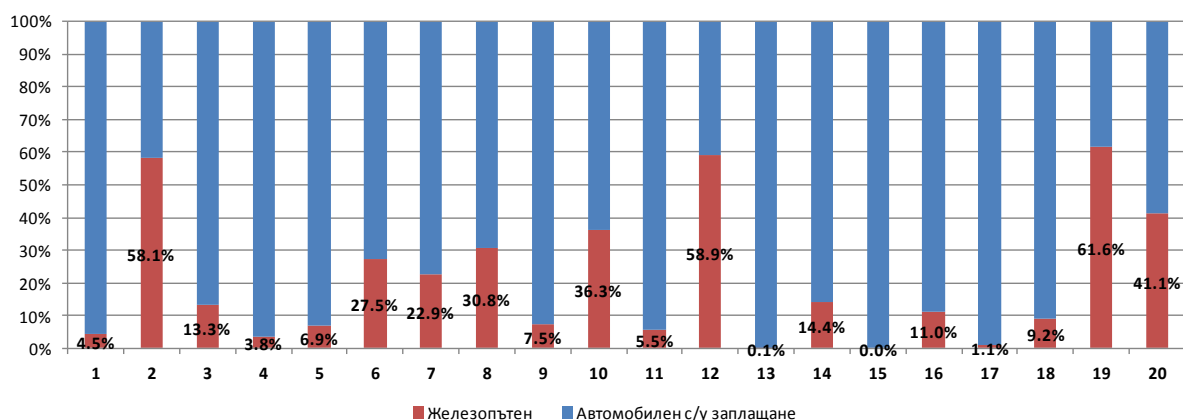
Таблица 13. Железопътни товарни превози по групи превозвани товари

Следващата графика представя относителните дялове на железопътния и автомобилния транспорт за собствена сметка по групи стоки (класификация NST<sup>9</sup>):

<sup>9</sup> Стандартна класификация на стоките в транспорта

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

### Превозени товари през 2013 по вид транспорт и групи стоки (NST)



Източник: НСИ, ИАЖА и собствени изчисления

Фигура 16. Превозени товари през 2013 по вид транспорт и групи стоки

Оценката на търсенето на товарен жп транспорт (нето т/г.) по жп линии за 2013 г. е представена на следващата карта<sup>10</sup>.



Източник: Оценка на Консултанта / ЕЖИС, ПАНТЕЯ/ ППМ

Фигура 17. Оценка на търсенето на товарен жп транспорт

<sup>10</sup> В трафик модела матриците на търсенето, присвоено по жп мрежата, без в модела на мрежата да се отразени ограниченията на влаковото движение и затварянията, свързани със строителните работи през 2013 г.



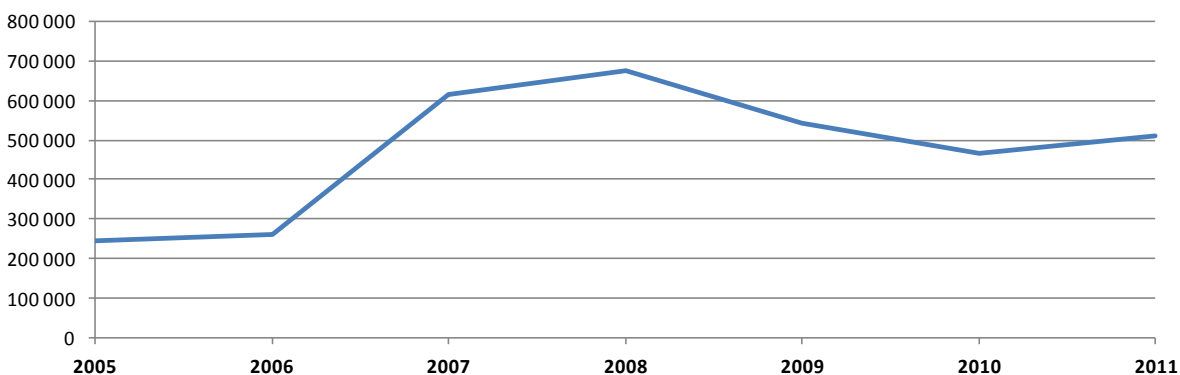
ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

## 4.5 Речен транспорт

Река Дунав е единствената плавателна река на България. Пристанищата за обществено ползване с национално значение по р. Дунав са: Видин (обхваща пристанища Видин-Север, Видин-Център, Видин-Юг и фериботен комплекс Видин), Лом (включващ пристанища Лом и Оряхово) и Русе (включва пристанища Сомовит, Свищов, Русе-Запад, Русе-Център, Русе-Изток, Тутракан и Силистра, а така също и фериботни терминали в Никопол и Силистра). Пристанищата са оборудвани със съоръжения за обработване на насипни, течни и контейнеризирани товари. Общият капацитет за обработка на товари на речните пристанища се оценява на 10 млн. т годишно.

Между българските речни пристанища не се извършват редовни пътнически превози. Целият пътнически речен трафик е туристически<sup>11</sup>.

### Пътници през речните пристанища на България



Източник: НСИ

Фигура 18. Пътници през речните пристанища на България

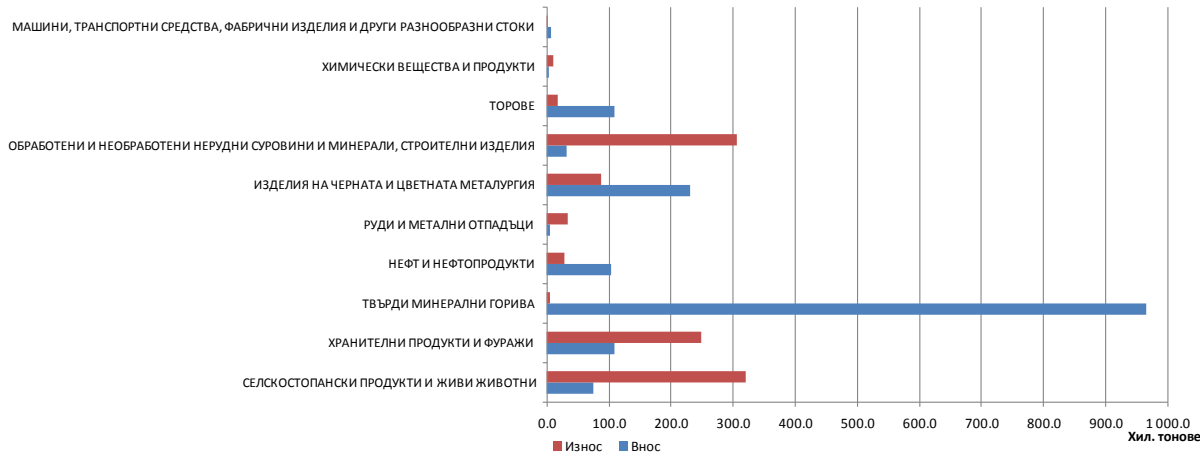
Речният транспорт обслужва между 5 и 10% от международната търговия. Подобно на вътрешните товарни превози по железница, след затварянето на Металургичния комбинат Кремиковци количествата на товарите обработени в речните пристанища намаляват. Данните за внос и износ по групи стоки в речните пристанища за 2011 г. са показани на следващата графика:

<sup>11</sup> Източник: ИА Морска администрация



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

### Внос и износ в речни пристанища по групи стоки през 2011



Източник: НСИ

Фигура 19. Внос и износ в речни пристанища по групи стоки през 2011

Броят на обработените в речните пристанища автомобили и транспортни единици варира в широки граници между 125 000 (през 2006 г.) и 415 000 (през 2008 г.). Редовни RO-RO линии има между пристанищата Видин и Пасау (Германия), както и между Видин и Калафат (Румъния). Понякога се предлагат услуги за превоз по маршрута Видин и Дегендорф (Германия). Фериботната линия Оряхово – Бекет (Румъния) се използва предимно от тежкотоварни автомобили. Фериботни услуги се предлагат също и между пристанищата Никопол и Турну Магуреле (Румъния), както и между Свищов и Зимници (Румъния).

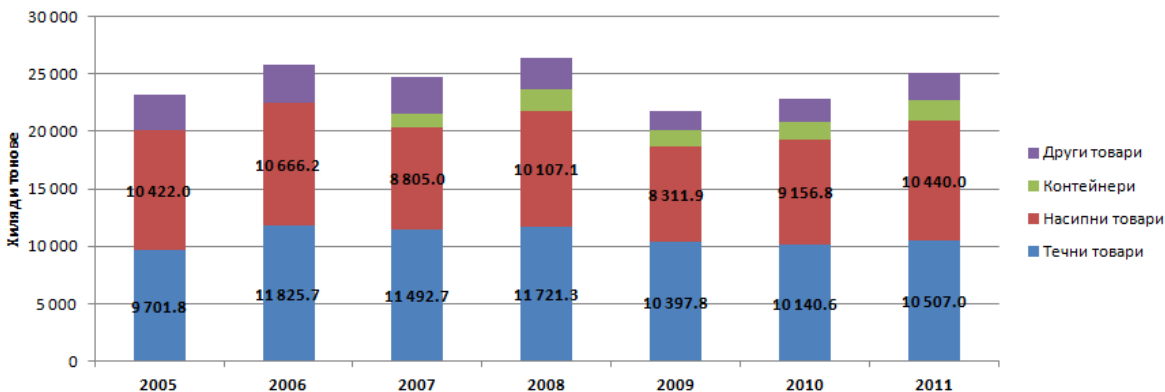
RO-RO терминали има и в района на пристанищата на Русе и Силистра. Фериботните линии Русе – Рени (Украйна) и Силистра – Калараш (Румъния) не се експлоатират от няколко години.

## 4.6 Морски транспорт

Черноморските пристанища на България са обединени в две пристанища с национално значение – Варна и Бургас. Пристанище Варна включва терминалите Варна-Изток, Варна-Запад, ТЕЦ Езерово, Петрол, Леспорт, ЖП ферибот и Балчик. Пристанище Бургас обхваща терминалите Бургас-Изток, Бургас-Запад, Росенец и Несебър. Пристанищата обработват генерални, насипни и течни товари, замразени стоки, контейнери, проектно карго и RO-RO транспортни единици. Инфраструктурата и складовете са добре развити и оборудвани с модерни съоръжения за претоварване. Пристанищата имат и добре развити връзки с националните пътна и жп мрежи.

Общият капацитет на морските пристанища се оценява на 35 до 40 млн. т годишно. Морските пристанища обслужват между 50 и 60% от международната търговия на България.

### Обработени товари в морските пристанища

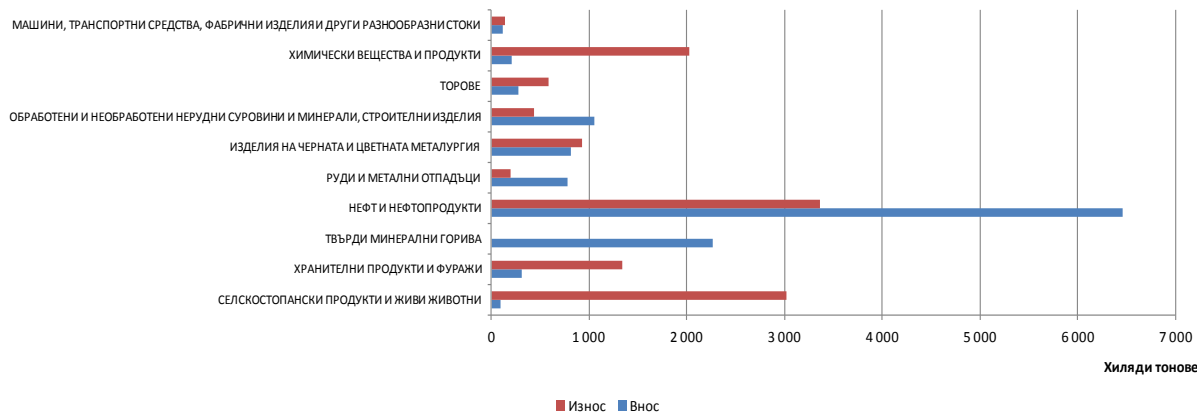


Източник: ИА Морска администрация

Фигура 20. Обработени товари в морските пристанища

Суровият петрол и нефтените продукти формират около 40% от товарооборота на морските пристанища в България (петролният терминал Росенец на пристанище Бургас). Втората по важност стока е зърното, изнасяно основно през терминалите на Балчик и Варна-Изток, следвано от химическите вещества (Варна-Запад) и от въглищата (внос през пристанища Варна и Бургас).

### Внос и износ по групи стоки през морските пристанища през 2011



Източник: НСИ

Фигура 21. Внос и износ по групи стоки през морските пристанища през 2011

Няколко RO-RO линии по разписание функционират от/до пристанища Варна и Бургас:

- Варна – Батуми/ Поти (Грузия) – Иличовск (Украйна) - Керч (Крим) – Варна;
- Варна – Поти (Грузия) – Иличовск (Украйна) – Варна;
- Керч (Крим) - Поти (Грузия) - Иличовск (Украйна) - Варна;
- Иличовск (Украйна) – Варна - Батуми (Грузия) - Иличовск (Украйна), и
- Варна – пристанище Кавказ (Русия).

Поради липса на плавателни съдове линията Бургас - Поти (Грузия) – Новоросийск (Русия) – Бургас не е била в експлоатация за известен период от време, но е възстановена през август 2014.



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

## 4.7 Интермодален /комбиниран транспорт

### 4.7.1 Инфраструктура

Железопътните маршрути на територията на България, включени в АГТС споразумението (Европейско споразумение по важните международни връзки за комбиниран транспорт и свързаните с тях съоръжения), са следните:

- Русе – Горна Оряховица - Дъбово – Димитровград (310 км);
- София – Мездра – Горна Оряховица – Каспичан - Варна (543 км);
- Драгоман - София – Пловдив – Димитровград - Свиленград (382 км);
- Пловдив – Зимница – Карнобат - Бургас (294 км);
- Видин - София (279 км), и
- София - Кулата (210 км).

Състоянието на жп инфраструктурата за интермодален транспорт не осигурява подходящи условия за ефективни и ефикасни интермодални услуги. От 9<sup>те</sup> терминала, съществуващи към 1990 г., понастоящем в експлоатация са: София товарна гара, Филипово (Пловдив) и Стара Загора <sup>12</sup>.

Товарна гара София е разположена в централните части на града. Капацитет за складиране е 200 TEU, а капацитетът за обработка на товари е 150 TEU/ден. Проектът за изграждане на нов терминал, в района на гара Подуяне, бе изоставен заради проблеми, свързани с отчуждаването на земи и поради това бе взето решение за извършване на ново проучване и анализ на нуждите за изграждане на нови терминали в района на гр. София в съответствие с плановете за развитие на железопътната инфраструктура в района, както и с построените напоследък частни терминали, като интермодалния терминал във Волуяк.

В процес на изграждане е нов интермодален терминал в близост до гара Тодор Каблешков, на 9 км западно от Пловдив, по жп линия 1. Строителните работи ще завършат през 2015 г.

През 2010 г. е построен Ro-La терминал в района на гара Драгоман, предназначен за натоварване/разтоварване на товарни автомобили на влакове от/до Сърбия и Турция. До сега, на този терминал не са извършвани никакви услуги.

### 4.7 Интермодални услуги

По данни от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), интермодални превози на територията на България се извършват от няколко оператора: ИНТЕРФЕРИБОУТ, ТРАНСФЕСА, АДРИА КОМБИ, ЕКСПРЕС ИНТЕРФРАХТ И ГИЗЕВ КАРГО, като най-голям дял имат транзитните товарни блок-влакове на международната компания за комбинирани превози ИНТЕРФЕРИБОУТ. През 2012/2013 г. са извършвани следните услуги:

- ИНТЕРФЕРИБОУТ (ИФБ): контейнерни блок-влакове от Шопрон (Унгария) през Сърбия до Халкаль (Турция) и обратно, с честота 3-4 чифта/седмица;
- ТРАНСФЕСА: блок влакове със сменяеми каросерии от Кьолн (Германия) през Румъния до Черкезкьой (Турция) и обратно, с честота 2-3 чифта/седмица;
- ЕКСПРЕС ИНТЕРФРАХТ: контейнерни блок-влакове по две направления от Виена (Австрия) през Сърбия до Халкаль (Турция) и обратно, както и от Гинген (Германия) през Сърбия до Черкезкьой (Турция) и обратно;

<sup>12</sup> Източник: МТИТС



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

- АДРИА КОМБИ: контейнерни блок-влакове от Любляна (Словения) през Сърбия до Халкалъ (Турция) и обратно, с честота 2-3 чифта/седмица;
- ГИЗЕВ КАРГО: контейнерни блок-влакове от Шопрон (Унгария) през Румъния до Одрин (Турция) и обратно. Превозите започнаха през април 2012.

Данни за интермодалните блок-влакове през 2011 г. са представени в следващата таблица.

Оператор	Брой влакове	Брой вагони	Брой УТ <sup>13</sup>	Бруто тона	Нето тона
ИФБ	544	10 372	19 872	631 906	389 881
ТРАНСФЕСА	285	4 423	8 846	294 605	163 935
ЕКСПРЕС ИНТЕРФРАХТ	197	3 429	5 525	202 892	108 629
АДРИА КОМБИ	142	2 811	4 721	139 673	83 394
<b>Общо</b>	<b>1 168</b>	<b>21 035</b>	<b>38 964</b>	<b>1 269 076</b>	<b>745 839</b>

Източник: МТИТС

Таблица 14. Интермодални блок-влакове през 2011

Вагоните с контейнери от/за България са включени към данните за ИФБ. Данните са отделят от влаковите композиции в гара Искър и Пловдив.

През юни 2014, ДБ Шенкер стартира нова Ro-La услуга за превоз от Халкалъ (Турция) до Кьолн (Германия) през Румъния.

От 2014, Рейл Карго Австрия развива интермодален транспорт с 3 двойки влакове на седмица.

## 4.8 Заключение:

Промените в търсенето на транспортни услуги, както за железопътния, така и за автомобилния транспорт са логически последици от демографските и социално-икономическите промени, през които премина България през последните 25 години.

Подобреното благосъстояние, по-високите доходи и либерализацията на продажбите на частни автомобили доведе до бързо нарастване на степента на мобилност и моторизация на населението. Тези процеси вече се забавят поради (I) достигане на степен на насищане, (II) концентриране на населението в големите градове, особено в Югозападната и Южната централна част на страната и (III) застаряването. Либерализирането на услугите на автомобилния транспорт в началото на 90-те години допринесе за пренасочване на търсенето от железопътния към автомобилния транспорт, който все още има значителен пазарен дял. Въпреки това, се наблюдава ясна тенденция за намаляване на броя пътници и на общата извършена работа както за железопътния, така и за автобусния транспорт. По-голямата част от пътниците, пътуващи с влак, предпочитат този вид транспорт поради по-ниските цени и предлаганите отстъпки за определени социални групи (пенсионери, студенти и т.н.).

Промените в структурата на българската икономика силно засегнаха търсенето на товарния железопътен транспорт. Отново, либерализацията на услугите в областта на автомобилния транспорт, е в полза на по-бързото развитие на този вид транспорт. Въпреки това, най-важният фактор, който повлия негативно върху производителността на железопътните товарни превози е закриването на предприятия на тежката промишленост, които дълго време са били основните железопътни клиенти. Железниците все още

<sup>13</sup> Унифицирани транспортни единици

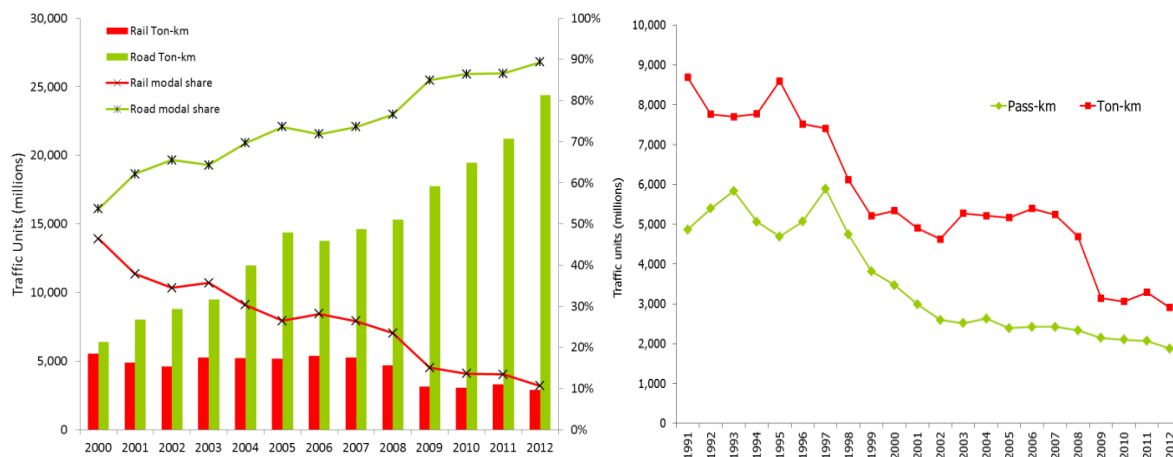


ПРОЕКТ СЪФИНАНСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ ЧРЕЗ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

служат за превоз на тежки, насипни и евтини товари, основно на вътрешния пазар и за сравнително малка част от националния износ на природни ресурси, но едва ли могат да привлекат нови нововъзникващи индустрии.

По този начин, железопътният транспорт загуби цели пазари и пазарни дялове.

Графиките по-долу са от доклад на Световната банка за железопътния сектор в България и илюстрират тенденциите в развитието на платените и наетите услуги предлагани от двата вида транспорт.



Източник: Доклад на Световната Банка, България Записка по железопътната политика

Фигура 22. Тенденции в ж.п. и автомобилния транспорт



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

## 5. Железопътен сектор в България

### 5.1 Правна база

#### 5.1.1 Европейско законодателство

Европейското законодателство, засягащо обхвата на проекта, е посочено по-долу:

- Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността, Официален вестник L 237, 24.08.1991 г., стр. 0025 – 0028;
- Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните превозвачи, Официален вестник L 143, 27.06.1995 г., стр. 0070 – 0074;
- Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност, Официален вестник L 075, 15.03.2001 г., стр. 0029 – 0046;
- Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство, текст от значение за ЕИП (Европейското икономическо пространство), Официален вестник L 343, 14.12.2012 г., стр. 32-77;

Първите три директиви: Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29.07.1991 г., Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19.06.1995 г. и Директива 2001/14/ЕО от 26.02.2001 г. са изменени значително. Тъй като са били необходими повече изменения, директивите са преработени и обединени в един законодателен акт с цел постигане на по-голяма яснота – Директива 2012/34/ЕС.

Директива 2012/34/ЕС посочва в чл. 65 **Отменя**, че *Директиви 91/440/ЕИО, 95/18/ЕО и 2001/14/ЕО, изменени с директивите, посочени в част А от Приложение IX, се отменят, считано от 15 декември 2012 г., без да се засягат задълженията на страните-членки относно сроковете за транспониране в националното законодателство на директивите, посочени в част Б от Приложение IX. Позоваванията на отменените директиви се считат за позовавания на настоящата директива и следва да се ползват съгласно таблицата на съответствието от Приложение X.*

Освен това, в чл. 64. на тази директива се указва задължението за транспониране на страните – членки *„Страните-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, в съответствие с настоящата директива, включително по отношение на спазването им от страна на превозвачи, оператори, заявители, органи и други заинтересовани лица, до 16 юни 2015 г.. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.*



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

*Когато страните-членки приемат посочените разпоредби, в тях следва да се съдържа позоваване на настоящата директива или такова следва да се направи при официалното им публикуване. Те съдържат също така декларация, че позоваванията в действащите закони, подзаконови и административни разпоредби на директивите, отменени с настоящата директива, следва да се тълкуват като позовавания на настоящата директива. Условиата и редът на позоваване, както и редакцията на декларацията, се определят от страните-членки.“*

Ето защо, особено Глава IV “начисляване на такси за използването на железопътната инфраструктура и разпределяне на железопътен инфраструктурен капацитет“ на Директива 2012/34/ЕС е основна при изготвянето на таблица за съответствие на българското законодателство със закона на ЕС днес. Към тази глава има и приложения от I до XIII на Директивата.

## 5.1.2 Българско законодателство

Развитието на железопътната система в България е част от процеса на реструктуриране на националната икономика през последните години, в съответствие с политиката на ЕС - както с принципите на пазарната икономика, либерализирания пазар и свободната конкуренция, така и с изпълнението на функции от общ икономически интерес.

Независимо от факта, че срокът за изпълнение от страните членки на ЕС на Първи железопътен пакет беше 15.03.2003 г. , в България е взето политическо решение за изпълнение на началните изисквания (от директива 91/440) до 30.06.2002 г. Аргументите довели до това решение са следните:

- 1998-2002 е период на силен спад в обема на превозите,
- Нормативната уредба за функциониране на железопътната система е много остаряла и се превърнала в пречка за навлизане на пазара. Съществуващата система за управление на железниците не може да осигури стабилно и ефективно функциониране в новите условия
- Финансовото състояние на железопътната компания (НК БДЖ) е критично;
- Бъдещото развитие на железопътната транспортна система на България задължително трябва да се основава на интеграция с Европейската при единни стандарти.

Програмата за реструктуриране на железниците, базирана на Европейското законодателство стартира през 2001 г с влизането в сила от 1 януари 2002 г. на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ).

Основните резултатите от изпълнението на тази програма за реструктуриране към 2002 г. са:

- Учреден е регулаторния орган Изпълнителна агенция “Железопътна администрация” (ИАЖА) за координация и управление на железопътния транспорт и контролни функции, свързани с лицензии, сертификати и безопасност на движението. ИАЖА е създадена през юни 2001 г. в съответствие с изискванията на Закона за Железопътния транспорт с ПМС № 167. Така ИАЖА е създадена, шест месеца преди официалното създаване на правоприемниците на Национална компания БДЖ.
- Създадено е еднолично акционерно дружество с държавно имущество "Български държавни железници" ЕАД, правопримник на пътническите и товарните превози, извършвани от НК БДЖ.



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

- На 01.01.2002 г. е създадена Национална компания “Железопътна инфраструктура” (НКЖИ), правоприменник на НК БДЖ за поддържане, ремонт и експлоатация на железопътната инфраструктура.

В периода 2002 – 2014 г. нормативната уредба, касаеща железопътния сектор в България е променяна/допълвана многократно за да бъде преведена в съответствие с европейското законодателство.

През този период бяха транспонирани в българското законодателство основни директиви на ЕС, но въпреки това до момента Директива 2012/34/ЕС не е напълно транспонирана в националното законодателство.

Списък на основното българското законодателство в областта на железопътния транспорт в България:

- Закон за железопътния транспорт (ЗЖТ), приет на 28 ноември 2000 г. и в сила от 1 Януари 2002 г.;
- Постановление на Министерския съвет № 92 от 4-ти май 2012 г. за приемане на нова методика за изчисляване на инфраструктурните такси събирани от управителя на инфраструктурата;
- Наредба № 41 от 2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура;
- Наредба № 42 от 2001 г. за лицензиране на железопътни превозвачи за превоз на пътници и/или товари
- Наредба за възлагане и изпълнение на задълженията за предоставяне на обществени транспортни услуги в сектора на железопътния транспорт от 2001 г.;
- Наредба № 43 от 2001 г. за железопътен транспорт на пътници, багаж и колетни
- Наредба № 44 от 2001 г. за жп превоз на товари;
- Наредба № 59 от 2006 г. за управление на безопасността на железопътния транспорт
- Наредба № 53 от 2003 г. за комбиниран превоз на товари (обн. дв. бр.18 от 25 февруари 2003г.)
- Наредба № 57 от 2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на европейския съюз (загл. изм. - дв, бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., бр. 5 от 2012 г.), (обн., дв, бр. 55 от 25.06.2004 г., в сила от 26.06.2005 г., попр., бр. 60 от 9.07.2004 г., изм. и доп., бр. 91 от 15.11.2005 г., в сила от 1.01.2007 г., бр. 55 от 7.07.2006 г., попр., бр. 59 от 21.07.2006 г., изм. и доп., бр. 88 от 2.11.2007 г., бр. 84 от 26.10.2010 г., бр. 5 от 17.01.2012 г., доп., бр. 3 от 11.01.2013 г., изм. и доп., бр. 71 от 13.08.2013 г., бр. 106 от 10.12.2013 г.)
- Наредба за възлагане и изпълнение на задълженията за извършване на обществени превозни услуги в железопътния транспорт (загл. изм. - дв, бр. 100 от 2006 г.), приета с ПМС № 311 от 28.12.2001 г. (обн., дв, бр. 2 от 8.01.2002 г., в сила от 1.01.2002 г., изм., бр. 96 от 30.11.2005 г., в сила от 1.12.2005 г., изм. и доп., бр. 100 от 12.12.2006 г., бр. 31 от 23.04.2010 г.)



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

## 5.2. Основни участници на пазара на железопътни услуги

### 5.2.1. Национална Компания Железопътна Инфраструктура – Управител на железопътната инфраструктура

Държавно Предприятие "Национална компания Железопътна инфраструктура" (ДП НКЖИ) е управител на железопътната инфраструктура в България и е държавна компания (със статут на държавно предприятие по чл.62, ал.3 от Търговския закон), учредена въз основа на разпоредбите на ЗЖТ.

Едноличен собственик на капитала на Компанията е Българската държава чрез Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС). Орган на управление на НКЖИ е министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Управителният съвет и Генералният директор са отговорни за управлението на компанията.

ДП НКЖИ има следната административно-териториална структура:

- централно ниво – Централно управление
- регионално ниво – три поделения за управление на движение на влаковете и гаровата дейност (УДВГД) в София, Г.Оряховица и Пловдив и четири железопътни секции (ЖПС) - 4 звена: в София, Враца, Г.Оряховица и Пловдив;
- три самостоятелни поделения: Поделение „Електроразпределение“(ЕРП), Поделение „Сигнализация и телекомуникации" (СиТ) и Център за професионална квалификация (ЦПК).

Предметът на дейност на ДП НКЖИ е определен в Чл. 10 от ЗЖТ, като най-общо основните дейности, извършвани от НКЖИ са свързани с управление и поддръжка на железопътната инфраструктура, осигуряване на достъп до нея, определяне и събиране на инфраструктурни такси, разпределяне на тягова електрическа енергия и други услуги, които са дефинирани в ЗЖТ.

Съгласно чл. 10, ал.2 и чл.10, ал.3 от ЗЖТ, НКЖИ не може да извършва по занятие железопътен превоз, освен за технологични нужди и не може да участва в търговски дружества, които по занятие извършват железопътен превоз. Това осигурява честна конкуренция в железопътния транспортен сектор и предотвратява конфликт на интереси.

НКЖИ организира дейността си в съответствие с

- Многогодишен договор с държавата по чл. 25, ал.1 от ЗЖТ;
- Дългосрочната програма за развитие на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура по чл. 27 от ЗЖТ;
- Годишната програма за изграждане, поддържане, ремонт, строителство и експлоатация на железопътната инфраструктура по чл. 28 от ЗЖТ;
- Годишния бизнес план за дейността на дружеството;



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

Финансирането на дейностите по поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура се извършва със средства от:

- Инфраструктурни такси за достъп платени на НКЖИ от железопътните превозвачи при използване на железопътната инфраструктура
- Приходи от други търговски дейности на управителя на инфраструктурата, включително приходите от допълнителни услуги предоставяни от управителя на инфраструктурата по ценова листа;
- Средства по програми на Европейския съюз;
- Държавния бюджет;
- Други средства, по-специално заеми.

➤ **Свързани лица с НКЖИ**

Съгласно формулировката в годишните финансови отчети на НКЖИ :

*„Свързаните лица на Компанията включват едноличният собственик, дъщерни и асоциирани дружества, ключовият управленски персонал и държавни превозвачи, с които е под общ правителствен контрол чрез Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, което упражнява правата на собственик на капитала на тези дружества”*

В този смисъл през 2013 г. са извършвани различни видове транзакции с:

Свързано лице	Тип отношение	Тип транзакция
"ТРЕН" ЕООД	Дъщерно предприятие	Извършени услуги Разпределени дивиденди
Фьосталпине ФАЕ София ООД	Асоциирано предприятие	Извършени услуги Стрелкови части и други услуги Разпределени дивиденди
ХОЛДИНГ „БДЖ" ЕАД	Държавно предприятие	Ползвани площи и префактурирани услуги Дълг срещу собственост Разпределение тягова ел. енергия Лихви и неустойки Превози и други услуги
„БДЖ- ПП" ЕООД	Държавно предприятие	Инфраструктурни такси, ползвани площи и др. услуги Дълг срещу собственост Разпределение тягова ел. енергия Лихви и неустойки ЖП билети и други услуги
„БДЖ- ТП" ЕООД	Държавно предприятие	Инфраструктурни такси, ползвани площи, др. услуги и ремонт Дълг срещу собственост Разпределение тягова ел. енергия Лихви и неустойки Превози и други услуги
ДП „ТСВ"	Държавно предприятие	Инфраструктурни такси и други услуги Строителни услуги и ремонти. Лихви и неустойки

Източник : НКЖИ – Годишен отчет за дейността, 2013 г.

**Таблица 15. Свързани лица с НКЖИ**

НКЖИ е едноличен собственик на дъщерното дружество "ТРЕН" ЕООД с капитал от 5000 лв. Основната дейност на дружеството е търговия с електрическа енергия.



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

➤ **Приходи от дейността на НКЖИ**

**Влаккилометри, брутотонкилометри и приходи на НКЖИ от инфраструктурни такси за достъп**

През 2013 г. се отчита увеличение на извършената работа с 384 567 или с 1,38% във влаккилометри и с 222 611 122 или с 1,89% в брутотонкилометри спрямо 2012 г.:

Натурални и стойностни измерители	Влаккилометри	Брутотон километри (хил.)	Приходи от инфраструктурни такси (хил. лв.)
Отчет 2013 г	28 184 496	12 018 754	68 594
Отчет 2012 г.	27 799 929	11 796 143	87 413
<i>Изменение 2013/2012 (+/-)</i>	<i>384 567</i>	<i>222 611</i>	<i>-18 819</i>
<i>Изменение 2013-2012 в (%)</i>	<i>1,38%</i>	<i>1,89%</i>	<i>-21,53%</i>

Източник : НКЖИ – Годишен отчет за дейността, 2013 г.

**Таблица 16. Реализирана влакова работа през 2012 и 2013**

По видове превози изменението на превозната работа е както следва:

- за пътнически превози - увеличение с 4,90% във влаккм. и с 5,61% в брутотонкм.;
- за товарни превози - спад с 6,35 % във влаккм. и с 0,21% в брутотонкм.;
- за изолирани локомотиви - спад със 17,5% във влаккм. и с 15,71% в брутотонкм.

Структурата на приходите от инфраструктурни такси по видове превози за 2013 г. е :

Видове превози/движение	Дял от общите приходи от инфраструктурни такси
Товарни превози	47,21%
Пътнически превози	51,33%
Изолирани локомотиви	1.46 %

Източник : НКЖИ – Годишен отчет за дейността, 2013 г.

**Таблица 17. Структура на приходите т инфраструктурни такси за 2013**





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

Структурата на приходите по компоненти на инфраструктурните такси за 2012 и 2013 г. е:

Компонент на инфраструктурните такси	2013 в хил.лв	2012 в хил.лв
Приходи от преминаване	68 025	72 245
Приходи от заявен и неизползван капацитет	569	-
Приходи от резервация	-	15 168
Общо	68 594	87 413

Източник : НКЖИ – Годишен отчет за дейността, 2013 г.

**Таблица 18. Структура на приходите по компоненти от инфраструктурни такси през 2013**

Според НКЖИ намалението на приходите от инфраструктурни такси за 2013 г. спрямо 2012 г. се дължи на влизането в сила от 01.01.2013 г. на нови намалени тарифни ставки, изчислени по нова Методика. По конкретно, вече не съществува такса за резервиране на трасе. За 2013 г. тарифните ставки са в размер на 0,8203 лв. за влакилометър и 0,0038 лв. за брутотонкилометър.

Средните инфраструктурни такси са:

- За пътнически превози: 1,66 BGN за влакилометър
- За товарни превози: 4,78 BGN за влакилометър

➤ **Достъп до разпределение на електрическа енергия и свързани с това приходи**

През 2010 г. Държавната комисия за енергийно и водно регулиране (ДКЕВР), издаде и връчи на ДП НКЖИ лицензия № Л-327-19/17.05.2010 г. за разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт. Лицензията е единствена за територията на страната и е за срок от 35 години. В качеството си на разпределително дружество ДП „НКЖИ“ сключи и необходимите по закон договори с енергийните дружества НЕК ЕАД и ЕСО ЕАД. На основание издадения лиценз от 01.01.2013 г. ДП „НКЖИ“ (чрез поделение „Електроразпределение“) практически стартира дейността „разпределение на тягова електрическа енергия на жп превозвачи“. Според Годишния отчет за дейността на НКЖИ приходите от тази дейност за 2013 г. са в размер на 21 418 000 лв., а в предходните години съответно не се посочват реализирани такива приходи.



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

## 5.2.2 Железопътни превозвачи, осъществяващи дейност в България

История на промените в Националния железопътен оператор "БДЖ" ЕАД след създаването му през 2002 г.:

През 2007 г. БДЖ ЕАД е реструктурирано като холдинг със следните дъщерни дружества:

- „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД,
- „БДЖ – Товарни превози ЕООД“ и
- „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)“ ЕООД

В момента на преобразуването през 2007 г., "БДЖ" ЕАД остава единствен длъжник за всички натрупани краткосрочни и дългосрочни задължения.

През септември 2010 г., в Търговския регистър към Агенцията по вписванията, „БДЖ - Тягов подвижен състав (Локомотиви)“ ЕООД е заличено като търговец поради вписване на вливане в БДЖ ЕАД.

През 2011 г. с Решение на МТИТС, името на компанията е променено от "Български държавни железници" ЕАД на "Холдинг Български държавни железници" ЕАД. „Холдинг БДЖ“ ЕАД е дружество, което е 100% собственост на българската държава като правата на държавата се упражняват от министъра на транспорта. 100% собственост на Холдинг БДЖ ЕАД са дъщерните дружества:

- „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и
- „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

Правата на едноличен собственик се упражняват от Съвета на директорите на "Холдинг БДЖ" ЕАД. Дъщерните дружества са пряко отговорни за своите резултати, за производителността на използваните активи и работна сила.

### 5.2.2.1. Пътнически железопътен транспорт и пътнически железопътни превозвачи

Единственият лицензиран превозвач за превоз на пътници е **„БДЖ – пътнически превози“ ЕООД** дъщерно дружество на „Холдинг БДЖ“ ЕАД.

През последните години пътническия трафик в българските железници постепенно намалява, поради множество фактори:

- Голяма продължителност на пътуването, поради бавната скорост на движение свързана с лошото състояние на железния път;
- Значително намаляване на броя на вагоните в експлоатация, поради необходимостта от ремонт на стария подвижен състав, като по този начин намалява капацитета за превоз на пътници и честотата на предлаганата услуга;



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

- Качеството и количеството /честотата на предлагане на услугите не отговарят на изискванията на пътниците;
- Закриване на т.нар нерентабилни линии.

През 2013 г. отчетените натурални и стойностни измерители показват увеличение с 4,90% във влаккм. и с 5,61% в брутотонкм., спрямо 2012 г.

Наименование на показателите	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Превозени пътници - хил.</b>	<b>33747.6</b>	<b>34112.7</b>	<b>33283.0</b>	<b>33757.8</b>	<b>31360.2</b>	<b>30101.9</b>	<b>29308.2</b>	<b>26523.2</b>	<b>26071.5</b>
в т. ч. вътрешни превози	33571.7	33904.4	32978.1	33301.6	30928.8	29670.9	28920.3	26173.8	25727.3
международни превози	175.9	208.3	304.9	456.2	431.4	431.0	387.9	349.4	344.2
<b>Извършена работа - млн. пкм</b>	<b>2388.5</b>	<b>2422.1</b>	<b>2423.3</b>	<b>2334.9</b>	<b>2144.3</b>	<b>2099.7</b>	<b>2067.5</b>	<b>1876.0</b>	<b>1825.8</b>
в т. ч. вътрешни превози	2344.6	2365.7	2342.4	2264.3	2088.8	2054.2	2032.0	1847.8	1795.3
международни превози	43.9	56.4	80.9	70.6	55.5	54.5	35.5	28.2	30.5

Източник : НСИ

Таблица 19. Превозени пътници и извършена работа за периода 2005-2013 г.

### 5.2.2.2 Товарен железопътен транспорт и железопътни превозвачи

Действително либерализацията на превозите на товари в България започва в средата на 2005 г. с лицензирането на първите частни товарни жп превозвачи, които към момента са , както следва:

- **“Булмаркет ДМ” ООД** е лицензирана през 2005 г. за превоз на товари. Компанията се занимава основно с дистрибуция на газ пропан-бутан и в по-малка степен с дистрибуция на дизелово гориво, нефт и други горива.
- **“Българска железопътна компания” АД** е лицензирана за превоз на товари през 2005 г. Дружеството е с предмет на дейност предоставяне на железопътни услуги за превоз на товари във вътрешно и международно съобщение. Дружеството е създадено през 2004г. със 100% частен капитал.
- **„Унитранском” АД** е лицензирана през 2008 г. за превоз на товари. Дружеството се занимава основно с превозни сделки, вкл. железопътни превози и товари във вътрешно и международно съобщение, производство, ремонт и продажба на товарни вагони, резервни части и окомплектовки, отдаване под наем и лизинг на товарни жп вагони и други активи, търговско



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

представителство и посредничество, комисионни сделки, спедиционни сделки, складови сделки (Лицензът е отменен със заповед № РД-08-240/19.05.2014.)

- „Газтрейд” АД е лицензирана през 2008 г. за превоз на товари. Дружеството е с основна дейност външна и вътрешна търговия с LPG (втечен въглеродороден газ) и течни горива.
- „Ди Би Шенкер Рейл България” ЕООД е лицензирана през 2010 г. за превоз на товари.
- „Експрес Сервиз” ООД е лицензирана през 2010 г. за превоз на товари. Дружеството извършва производство и ремонт на локомотиви.
- Държавно предприятие „Транспортно строителство и възстановяване” е лицензирано през 2011 г. за превоз на товари. Компанията е с основна дейност транспортното строителство.
- „Карго транс вагон България” АД е лицензирана през 2011 г. за превоз на товари.
- „Порт Рейл” ООД е лицензирана през 2012 г. за превоз на товари.
- „Рейл карго-Австрия АД – извършва превозна дейност на територията на България с Европейската си лицензия и получи сертификат за безопасност за товарни превози на територията на България през 2014 г.

Докато до 2007 г. се наблюдава леко увеличение на товарните превози, то в периода 2008 -2010 г. превозените товари отбелязват съществено намаление. Най-значителен е спадът през 2009 и 2010 г, който основно е резултат от ликвидирането на основни товародатели на железницата (превозвачи от тежката промишленост като "Кремиковци", част от химическите заводи и др.) и негативното влияние на световната икономическа криза. Оттогава, обемът на товарните превози е около 13 млн.т.

*Забележка: През 80-те години, обемът на товарните превози е достигал около 100 млн. т за приблизително същата железопътна мрежа.*

Наименование на показателите	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Превозени товари - хил. тона</b>	<b>20298.3</b>	<b>21881.5</b>	<b>21904.6</b>	<b>19715.5</b>	<b>13284.4</b>	<b>12939.5</b>	<b>14152.0</b>	<b>12469.8</b>	<b>13538.9</b>
в т. ч. вътрешни превози	15080.7	16263.0	15887.1	14159.3	9663.2	9252.0	10016.3	8953.4	10152.0
международни превози	5217.6	5618.5	6017.5	5556.2	3621.2	3687.5	4135.7	3516.4	3386.9
<b>Извършена работа - млн. ткм</b>	<b>5163.3</b>	<b>5396.2</b>	<b>5241.4</b>	<b>4693.3</b>	<b>3144.5</b>	<b>3063.5</b>	<b>3291.2</b>	<b>2907.6</b>	<b>3246.0</b>
в т. ч. вътрешни превози	3922.5	4135.9	3899.4	3336.0	2224.8	2099.7	2237.1	2011.3	2376.2
международни превози	1240.8	1260.3	1342.0	1357.3	919.7	963.8	1054.1	896.3	869.8

Източник : НСИ

Таблица 20. Обем на товарните превози, период 2005 – 2013 г.

Пазарен дял на превозвачите в товарните превози:



Фигура 23. Пазарни дялове на железопътния товарен транспорт (2013 г.)

- **Има данни, че пазарът на железопътни товарни превози в България работи, но е изправен пред някои предизвикателства (проведени срещи с представители в бранша)**

Както се вижда на горната графика, частните превозвачи са доста силни конкуренти на исторически наложилите се превозвач БДЖ. След проведените срещи с железопътните превозвачи се установиха няколко проблема свързани с традиционния железопътен оператор БДЖ, като например:



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

- Дъмпинг на цените от страна на БДЖ Товарни Превози и/или
- Липса или просрочване на плащанията на стойността на инфраструктурните такси на НКЖИ, което поставя частните превозвачи в неизгодна от конкурентна гледна точка позиция.

Проблемът на дъмпинговите цени, който също е често срещана практика в други държави членки на ЕС, може да бъде разрешен чрез действия, предприети от Комисията за защита на Конкуренцията съвместно или не с Железопътния регулаторен орган.

По отношение на НКЖИ, основен проблем за жп превозвачите са продължителните и непланирани закривания на линии, водещи до по-високи разходи и допълнителен спад на конкурентоспособността на жп транспорта спрямо автомобилния. Въпреки че сумите дължими за инфраструктурни такси се компенсират от НКЖИ, железопътните превозвачи трябва да плащат допълнително за потреблението на електрическа енергия при използването на алтернативен маршрут, което не се компенсира от страна на клиентите. Това важи и за разходите за допълнителните часове работа на персонала, както и за по-големия брой подвижен състав, които следва да се ползва.

Ремонтните дейности и закриването на линии водят до проблем с разпределението на капацитета. Според железопътните превозвачи е доста трудно да се получат необходимите трасета, и по-специално, когато има значителни закъснения на международните влакове. Въпреки че съществува процедура за подаване на жалби, железопътните превозвачи нямат чувството, че тази процедура би била ефективна и затова рядко я използват.

### Списък на големи товародатели

- Минна промишленост – Чукурово, Бели брег, Бобов дол, Марица изток – Димитровград, Станянци, Перник;
- „Аурубис“ България“ – Пирдоп;
- “ЛУКОЙЛ Нефтохим Бургас” АД;
- КЦМ АД - Пловдив
- "Стомана Индъстри" АД – Перник;
- „Промет Стиил”АД – Дебелт
- „Метаком” - Плевен
- "Зърнени храни България" АД;
- “Каолин” АД - Сеново
- "ГОРУБСО - Мадан".
- OMV България ЕООД
- „Инса ойл" - Раковски
- Химически заводи в Девня и Димитровград



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

- Циментови заводи в Девня, Димитровград, Плевен, Бели извор, Златна панега

В допълнение, големи чуждестранни спедиторски фирми и железопътни превозвачи използват услугите на българските железопътни превозвачи за превози до Турция и Гърция, както и за двустранен транспорт.

### 5.2.3 Изпълнителна агенция „ Железопътна администрация“

Координацията и контролът на дейността в областта на железопътния транспорт се осъществяват от **Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" (ИАЖА)**. Съгласно ЗЖТ ИАЖА е :

- регулаторен орган в железопътния транспорт;
- национален орган по безопасността в железопътния транспорт;
- орган за контрол по прилагането на Регламент (ЕС) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт
- орган за контрол по прилагането на Регламент (ЕС) № 1371/ относно Задълженията за Обществени Услуги
- орган за контрол относно обществените услуги за пътнически превоз, съгласно чл. 7, ал.1 от ЗЖТ. Регламент (ЕС) № 1370/ 2007, валиден както за железопътни, така и за автомобилни пътнически обществени превози, все още не е транспониран в българското законодателство.

В допълнение ИАЖА е:

- Юридическо лице към МТИТС като финансирането на дейността на ИАЖА се осъществява чрез:
  - o таксите за издаване на лицензии, сертификати, свидетелства, удостоверения и разрешения по ЗЖТ, както и за издаване на документи за правоспособност и за признаване на правоспособност;
  - o средствата от глобите и имуществените санкции по ЗЖТ;
  - o лихви по депозитите на собствени средства и по просрочени плащания;
  - o средства от МТИТС;
  - o собствени приходи
- е самостоятелно структурно и административно звено към МТИТС





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

- осъществява компетенциите си чрез териториални звена към главната дирекция в София, Пловдив и Горна Оряховица, които са със статут на отдели

По-съществените регулаторни правомощия на ИАЖА, които тя изпълнява в ролята си на регулаторен орган и национален орган по безопасност са:

- следи за осигуряване на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура на всички лицензирани железопътни превозвачи;
- следи за осигуряване на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура по коридорите в съответствие с чл. 20 от Регламент (ЕС) № 913/2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз;
- в условия на бедствия определя приоритетите в разпределението на капацитета на железопътната инфраструктура и предлага на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за одобряване на мерки за предотвратяване и преодоляване на последиците от бедствия и аварии, засегнали железопътната инфраструктура;
- произнася се с мотивирано решение по жалби във връзка с достъпа до железопътната инфраструктура;
- проверява изпълнението на изискванията и предлага на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да издаде или отнеме лицензия за железопътен превоз на пътници и/или товари;
- контролира изпълнението на задълженията за обществени услуги;
- определя дали основната цел при международен превоз на пътници е превоз между железопътни гари, разположени на територията на Република България, и дали този превоз би нарушил икономическото равновесие на договора за обществена превозна услуга;
- издава сертификат за безопасност на железопътните превозвачи и удостоверение за безопасност на управителя на железопътната инфраструктура;
- организира управлението и ползването на железопътната инфраструктура, когато удостоверението за безопасност на управителя на железопътната инфраструктура бъде отнето;
- прави предложения до Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за привеждане на националното законодателство в областта на железопътния транспорт в съответствие с правото на Европейския съюз;
- предлага на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията проекти на подзаконовни нормативни актове в областта на железопътния транспорт.
- Има правото да осъществява собствени инициативи (ex officio право).

ИАЖА упражнява контрол и извършва проверки по своя инициатива или по жалба на заинтересувано лице за начина, по който се третират отделните превозвачи от НКЖИ, по отношение на:

- доклада за фактическото състояние на железопътната инфраструктура и критериите, заложи в него;
- процедурата за разпределение на капацитетите;



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

- прилагането на тарифите;
- приложението на изискванията за наличие на сертификат за безопасност;
- контрола върху нормите и правилата за безопасност.

За изпълнението на посочените по-горе функции, на ИАЖА може да изисква информация от НКЖИ, от кандидатите за разпределение на капацитет и други заинтересовани страни.

Функциите на агенцията като регулаторен орган и национален орган по безопасност се изпълняват съответно от две специализирани дирекции: „Регулиране“ и „Главна дирекция „Железопътна инспекция““.

Регулаторният орган на железопътния транспорт в България се занимава само с регулиране на железопътния сектор.

Независимостта на регулаторните органи в ЕС е важен въпрос с оглед на гарантирането на справедлив и недискриминационен пазарен достъп и пазарно поведение, което да е база за привличане на нови железопътни превозвачи и създаване на добри основи за конкуренция с автомобилния транспорт.

Независимите правомощия на регулаторния орган са преформулирани и разширени в чл. 55 от Директива 2012/34 ЕС. Изрично се посочва, че "това е самостоятелен регулаторен орган, който по отношение на организацията, функциите, йерархията, и вземането на решения е юридически самостоятелен и независим от всякакви други публичноправни или частноправни субекти".

Тъй като последната директива все още не е транспонирана в българското законодателство, остава да се види какво ще бъде реструктурирането на Регулаторния Орган. Факт е, че в момента ИАЖА не е в пълно съответствие с чл. 55 от Директива 2012/34 / ЕС.

#### 5.2.4 Министерство на транспорта, информационните технологии и комуникациите (МТИТС)

МТИТС е отговорно за държавната транспортна политика и за нейното изпълнение. Министерството представлява държавата като собственик на НКЖИ и БДЖ Холдинг и неговите дъщерни дружества. Също така МТИТС е националният орган, отговорен за организирането и закупуване на транспортни средства за обществени услуги.

##### ➤ Транспортна политика и нейното изпълнение:

МТИТС е отговорно за създаване и поддържане на железопътния сектор, който осигурява адаптирани и достъпни транспортни услуги за обществото и икономиката на страната в съответствие с транспортната политика на ЕС.

Компетенциите в областта на железопътния транспорт се осъществяват от две основни дирекции: Дирекция координация на програми и проекти, в частност управлението на Оперативна Програма Транспорта (ОПТ) и Дирекцията за Национална транспортна политика, която е отговорна за изготвянето на национална транспортна политика и съблюдава нейното изпълнение.



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

### ➤ Собственост на държавните превозвачи и закупуване на обществени услуги

МТИТС осъществява контрол на дейността на държавните превозвачи от транспортния сектор, НКЖИ и БДЖ Холдинг и неговите дъщерни дружества както и на договорите за концесии на обществените услуги. Дирекцията отговорна за това е Дирекцията за концесии и контрол на дейността на търговските асоциации и държавните превозвачи.

## 5.3 Преглед на националната железопътна инфраструктура, характеристики и състояние

### 5.3.1 Технически параметри

#### а) Основни технически данни на железопътната мрежа :

- Обща разгъната дължина (ОРД) – 6 517 км;
  - - Единични железопътни линии с нормално междурелсие (1435 mm.) - 2 907 км (44,61% от всички жп линии)
  - - Двойни железопътни линии - 1 978 км (30,3% от всички жп линии)
  - - Гарови линии с нормално междурелсие (1435 mm) - 1 480 км (22,7% от всички жп линии)
  - - Теснолинеен железен път (760 mm) - 125 км (1,92% от всички жп линии )
  - - Теснолинейни гарови линии (760 mm) - 13 км (0,2% от всички жп линии)
  - - Гарови линии с широко междурелсие (1520 mm) - 15 км (0,23% от всички жп линии.
  - - Стрелки - 7 300
- Жп тунели - 186 бр. с обща дължина 47,5 км
- Жп мостове - 976 бр. с обща дължина 41,9 км
- Прелези - 780 от които 230 с автоматични бариери и 280 с автоматични предупредителни светлини. 270 жп прелеза не са обезопасени.

#### б) Специфични особености:

- Криви с радиус до 500 м с обща дължина 1077 км.
- Обща дължина на участъците по основните жп линии с:
  - нарушен междуремонтен цикъл — около 1700 км (25.6% от всички жп линии );
  - ограничения на скоростта на 370 км линии, 150 от които са главни жп линии (4% от всички жп линии).
- Максималното натоварване на ос почти навсякъде е 22,5 тона за вагони и локомотиви; за няколко линии, лимитът за локомотиви е 20,6 тона.
- Наклони над 20 промила има по основни линии 1, 4, 5 и 7, както и по някои второстепенни линии. По всички останали основни линии наклоните са между 10 и 20 промила.
- 2869 км линии са електрифицирани при номинално напрежение 25 kV и честота 50 Hz. Половината подстанции са дистанционно управляеми. По план, всички подстанции трябва да преминат към дистанционно управление през 2020 г.



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

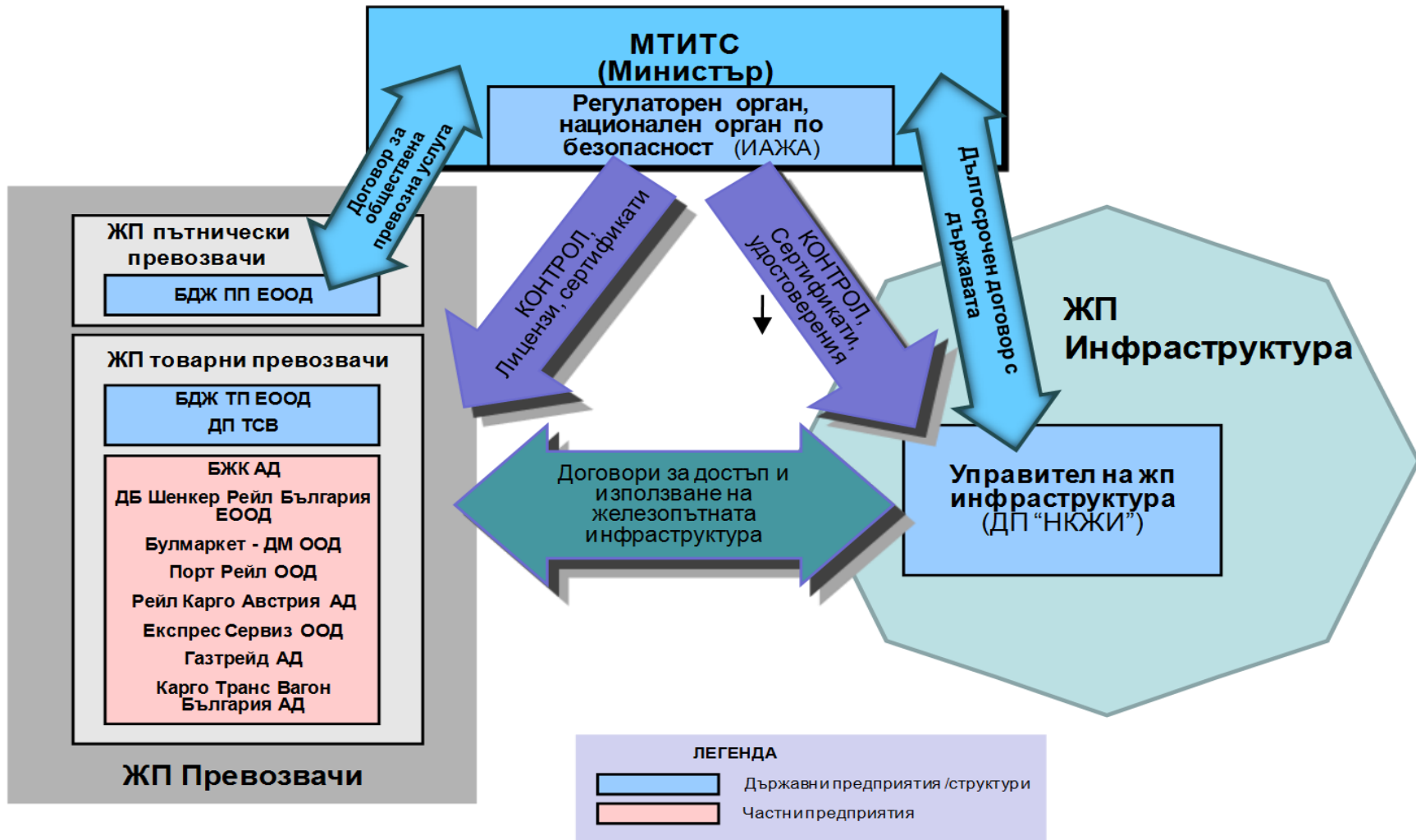
- Мрежата има 307 железопътни гари и 23 разделни поста. 272 гари разполагат със система за централизация и сигнално оборудване с местно управление. В експлоатация са различни стари и съвременни системи за сигнализация. Централизирани диспечерски системи са налични само в два участъка. При модернизация на линиите се инсталира ERTMS ниво 1.

### 5.3.2 Текущо състояние на железопътната инфраструктура

На база познанията и разбирането на Консултанта, и разговорите с представители на НКЖИ, е ясно, че:

- Цялостното състояние на железния път не е добро. Има много ограничения на скоростта, заради проблемите в състоянието на линиите.
- Има дълги участъци от основните линии, за които разписанието за пътническите влакове е базирано на ограничена максимална скорост 70-90 км/ч. Съществуват няколко участъка от линията, където разписанието се базира на скорост по-голяма от 100 км/ч.
- Системите за сигнализация са предимно стари, но функциониращи.
- Електроразпределението и контактната мрежи са в добро състояние, т.е. не ограничават планирането на движението влаковете.

## Обща схема на железопътния сектор в България



Фигура 24. Основна схема на железопътния сектор в България



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Схемата показва, че състоянието на българският железопътен сектор до голяма степен съответства на изискванията на европейската железопътна транспортна политика:

- Управителят на инфраструктурата НКЖИ е отделено и независимо предприятие от държавния железопътен оператор БДЖ и другите железопътни превозвачи.
- ИАЖА е регулаторен орган в железопътния транспорт, жалбите и решенията показват, че ИАЖА играе активна роля в железопътния сектор.
- Съществува конкуренция на железопътните транспортни услуги със значителен пазарен дял на новите участници - частните железопътни превозвачи.
- НКЖИ издава ежегоден Референтен Документ за състоянието на мрежата и сключва договори за достъп до железопътната инфраструктура с железопътните оператори.
- Многогодишния договор между правителството (МТИТС) и НКЖИ, гарантира финансирането на инфраструктурата.

Въпреки това,

- Договорът за предоставяне на обществена услуга е само един – с монополиста за пътническите железопътни превози – за период от 15 години (до 2024 г.); по този начин се затруднява достъпът на нови участници и с други думи казано, пазарът на пътнически железопътни услуги все още не е либерализиран.
- Европейската комисия е открила наказателна процедура срещу Република България във връзка с нарушения при изчисляването на таксите за достъп.
- Новата преработена директива 2012/34/ЕС все още не е транспонирана в националното законодателство.

Таблицата по-долу показва структурата на железопътната индустрия и регулаторните разпоредби (източник СНЖП 2014 г.) в Европа.



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

Категория	Отговорности на УИ	Ниво на независимост	Държави-членки
1	УИ е отговорен за всички функции на УИ (вкл. разпределяне на капацитет и таксуване)	УИ е институционално независим от всяко железопътно предприятие	Белгия, България, Чехия, Дания, Обединеното Кралство (за частта на Великобритания), Естония, Финландия, Гърция, Холандия, Португалия, Румъния, Испания, Швеция и Словакия
2	УИ е отговорен за всички функции на УИ (вкл. разпределяне на капацитет и таксуване)	Юридически независимият УИ е собственост на холдинг, който също притежава и контролира железопътното предприятие, но със силни гаранции за организационна и управленска независимост по отношение на железопътното	Латвия
3	УИ е отговорен за функциите на УИ с изключение на основните функции (разпределяне на капацитета и таксуване) под отговорността на отделен орган	УИ е интегриран в структура, отговорна за транспортните операции Отделен орган - институционално независим - е отговорен за основните функции	Унгария, Литва, Люксембург и Словения
4	УИ е отговорен за основните функции (разпределяне на капацитет и таксуване), но със специфични части от основната функция (разпределяне на капацитета) и други функции на УИ (напр. поддръжка) делегирани на железопътно предприятие	УИ е институционално независим от всяко железопътно предприятие	Франция
5	УИ е отговорен за всички функции на УИ (вкл. разпределяне на капацитет и таксуване)	Юридически независимият УИ е собственост на холдинг, който също притежава и контролира един от операторите, с ограничени гаранции за организационна и управленска независимост по отношение на железопътното предприятие	Австрия, Германия, Италия и Полша
6	УИ е отговорен за всички функции на УИ (вкл. разпределяне на капацитет и таксуване)	УИ е интегриран в структура, отговорна за транспортните операции и	Ирландия и Обединеното Кралство (за частта на Северна Ирландия)

Таблица 21. Корпоративната структура на железопътните инфраструктурни управители в ЕС





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

## 5.4. Преглед на услугите, предоставени от Управителя на инфраструктурата

Услугите, предоставени от НКЖИ, са описани Референтния документ.

Услугите са изброени в глава 6 от Референтния документ. Информация за цените на услугите се съдържа в Глава 7 на Референтния документ и Приложение 7.

Има разлика в дефинирането на групите услуги в Глава 6, 7 и Приложение 7 от Референтния документ.

В Глава 6 услугите са изброени в съответствие с Приложение II на Директива ЕО/2001/14. На тази основа е изготвен и списъкът с услуги, включен по-долу като е включен и коментар относно описанието на услугите и цената:

### 1. Услуги включени в минималния пакет за достъп.

Това са всички услуги, които се предоставят от поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“. Информация за таксите и цените за тези услуги се съдържа в Глава 7.

### 2 Услуги за обслужване и поддръжка

а) Използване на системите за захранване с тягова електроенергия, при наличие на такива.

Цените и условията за използване се съдържат в Глава 7.4.5.

б) Ползване на съоръжения за зареждане с гориво

Не е зададена цена за тази услуга и не е ясно дали се предоставя?

Останалите услуги, част от групата „Услуги за обслужване и поддръжка“ се предоставят, както са изброени по-долу, като техните цени са зададени в Приложение 7:

- Използване на сгради и други съоръжения в пътническите гари;
- Използване на товаро-разтоварни площадки или терминали;
- Използване на разпределителни гари;
- Използване на гарите за композиране на влаковете;
- Използване на коловози за гарирание на возила;
- Използване на железопътните линии за връзка с индустриални железопътни клонове
- Използване на съоръжения за поддръжка и други технически съоръжения.

### 3 Допълнителни услуги

В Глава 7 от Референтния документ, тази група услуги не се споменава, а в Приложение 7 не се съдържа ценова листа за тях. Не става ясно дали тези услуги се предоставят?

- Съдействие при експлоатацията на железопътни стрелки от/за индустриална частни коловози;
- Осигуряване на тягова енергия;
- Предварително затопляне на пътническите вагони;
- Доставка на гориво и създаване на условия за маневрена дейност;
- Изпълнение на договори за превоз на опасни товари, в т.ч. контролни дейности, съдействие при движението на специални влакови композиции.

### 4. Спомагателни услуги (наречени "Съпътстващи" услуги в Референтния документ, 2014 г. английска версия)



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

Следните услуги от тази група са включени в ценовата листа на Приложение 7, част II на Референтния документ:

- Осигуряване на достъп до телекомуникационната мрежа от поделение "Сигнализация и телекомуникации";
- Поправка и контрол на електрически съоръжения.

За останалите услуги от тази група са включени в нова категория „Други услуги“ спомената в Глава 7 и Приложение 7, част III на Референтния документ.

- Измиване и дезинфекция на вагони;
- Техническо поддържане и отдаване под наем на вагонна везна от TIS Пловдив;
- Поддръжка на влаковата радиовръзка от страна на поделение "Сигнализация и телекомуникации";
- Услуги, свързани с управление на влаковете и капацитета

Тук се включват услугите, свързани с управлението на влаковете и капацитета във връзка с планирането на влаковите трасета и прозорците за строително-ремонтни работи и диспечерските заповеди по време на годината на действащото разписание.

- Отдаване под наем на търговски площи в гари за услуги или реклама;
- Отдаване под наем на земя;
- Отдаване под наем на тежкотоварни машини на строителни фирми;
- Предоставяне на услуги за поддържане на инфраструктурата на външни лица;
- Изготвяне на експертизи на външни лица;
- Обучение.

Допълнителна информация по темата е включена в точка 6.1 на този доклад.

## 5.5. Дейност на железопътните предприятия/превозвачи

Като цяло, нивото на трафика е средно или ниско и затова проблеми с капацитета няма. Въпреки това през 2013-2014 г. броят на прекъсванията на движението заради ремонтни дейности, създава сериозни проблеми с капацитета, особено когато потенциалните обходни маршрути са затворени по същото време.

Общ брой на влаковете (2013 г.) за нормален работен ден.

- Пътническите влакове: около 600 влака на ден;
- Товарни влакове: около 200 влака на ден, от които половината са изолирани локомотиви.

Картата на фигура 25 показва броя товарни влакове годишно за 2013 г. Може да се види, че движението по линия 8 Стара Загора – Зимница е много слабо, поради дейности по модернизацията през 2013 г. Целият трафик се осъществява по обходния маршрут по линия 3.

Картата показва всички товарни влакове, без движението на изолираните локомотиви.

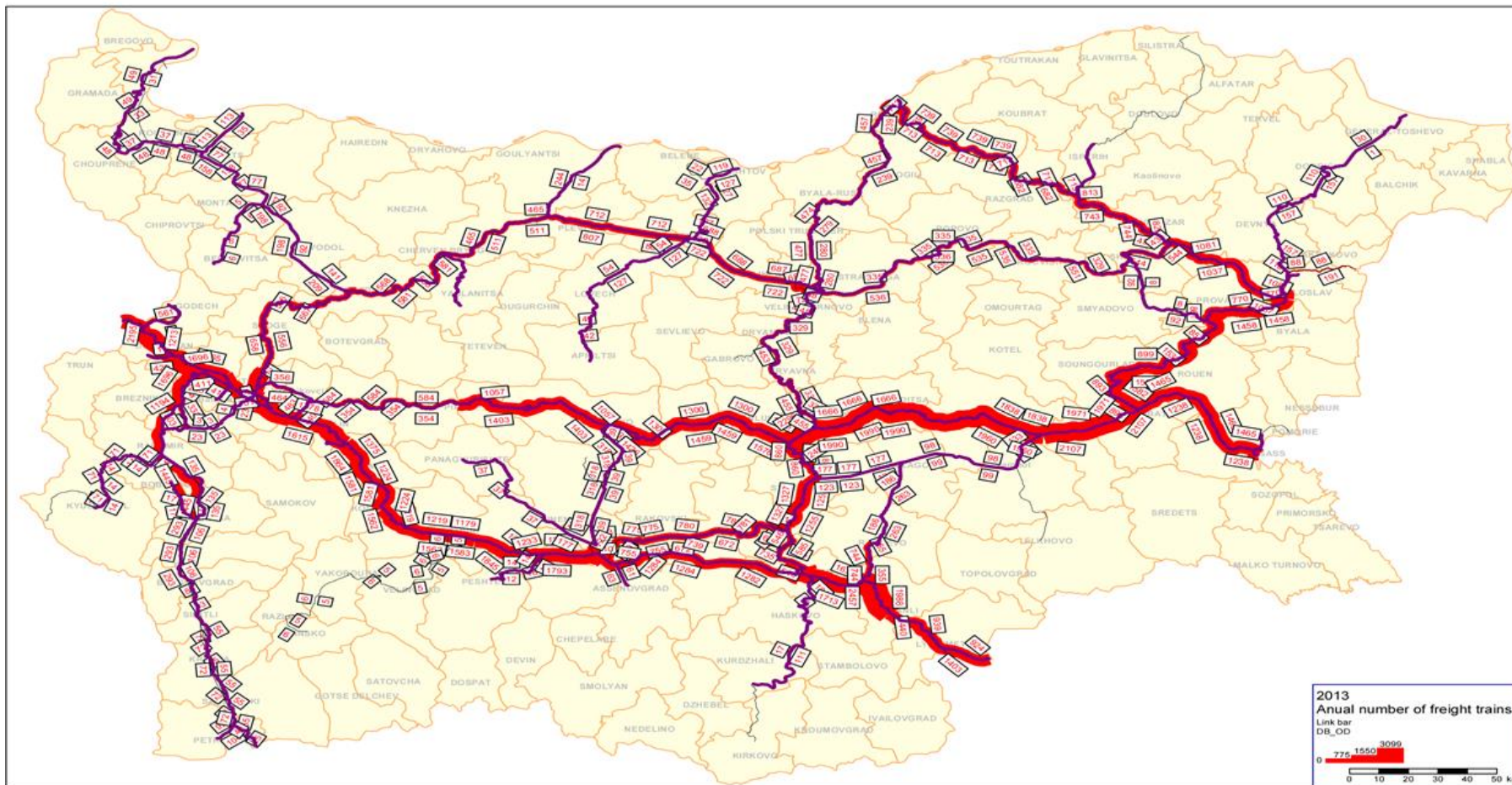
Втората карта (фигура 26) показва броя пътнически влакове на ден. Може да се види концентрацията на влакове около София и Пловдив, където се предлагат по-чести крайградски услуги.

Близо 180 от приблизително 650 влака за работен ден, тръгват или пристигат от/в София.

По-подробна информация за движението и обема на трафика ще бъде включена в доклада по Задача 2 "Пазарно проучване/Проучване на търсенето".



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT



Source: Contractor Estimations

Фигура 25. Трафик товарни влакове през 2013 г.

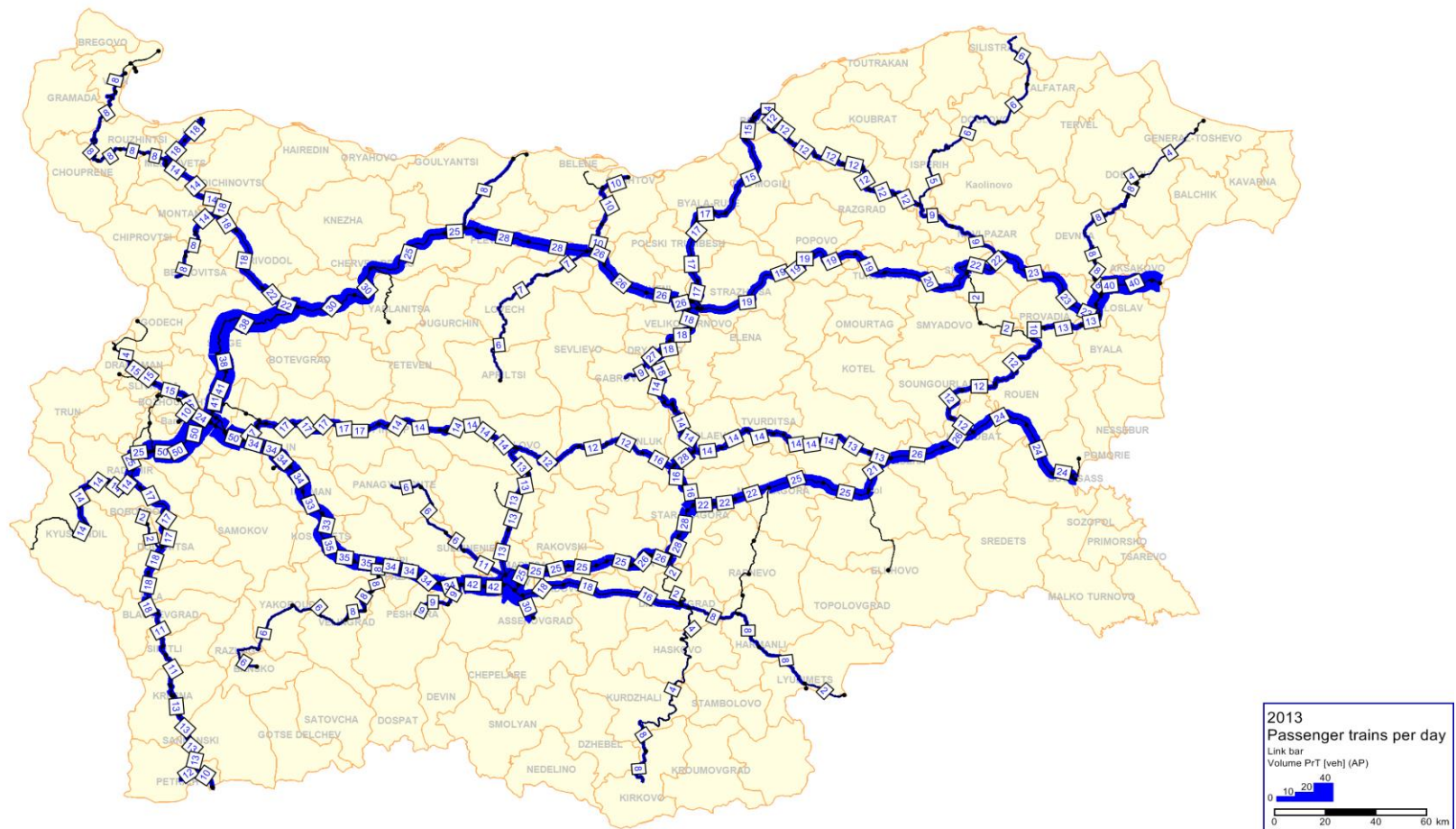




European Union



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT



Source: Contractor Estimations

Фигура 26. Трафик пътнически влакове през 2013 г.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

## 5.6 Инвестиционни проекти

Първият приоритет на Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. и приета през 2014 е:

### „Ефикасно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“

В съответствие с този приоритет са идентифицирани много проекти за развитие и модернизация на железопътната инфраструктура.

Тези проекти са представени по-долу, по период на тяхното внедряване.

### 5.6.1 Инвестиционни проекти в процес на изпълнение

#### а) Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив:

Инфраструктурните дейности включват:

- Увеличаване на проектната скорост (160/120 км/ч) по участък с дължина 53 км
- Достигане на габарит GC
- Подобряване на безопасността и инсталиране на SCADA, ETCS (ниво 1) и GSM-R.

Проектът се финансира по Оперативна програма транспорт (ОПТ) 2007 – 2013. Обща стойност на проекта по одобрен от ЕК формуляр за кандидатстване (ФК) е 630 626 259 лв. с ДДС; допустимите разходи са 521 181 204 лв. и безвъзмездната финансова помощ от Кохезионния фонд е 200 000 000 лв. Останалите разходи се съ-финансират от националния бюджет и НКЖИ. Срокът за завършване на проекта е 30.09.2015 г.

#### б) Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас, фаза 1

Проектът включва рехабилитация на железния път за скорост 100-160км/ч по следните жп участъци:

- Михайлово- Калояновец (10.656 км);
- Стара Загора – Зимница (91.249 км);
- Зимница – Карнобат (14 км) и
- Карнобат – Бургас (61.525км) с обща дължина дължина 177.4 км.

Проектът се финансира по ОПТ 2007 – 2013. Стойността на проекта съгласно одобрен от ЕК ФК е 595 159 216 лв. с ДДС; допустими разходи – 393 403 707 лв. и безвъзмездна финансова помощ от Кохезионния фонд в размер на 343 182 673 лв. Останалите разходи се съ-финансират от националния бюджет и НКЖИ. Срокът за завършване на проекта е не по-късно от 30.09.2015 г.

#### в) Електрификация и реконструкция на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: Първомай- Свиленград

Проектът включва:

- Електрификация, увеличаване на проектната скорост (160/120 км/ч) и частично удвояване на линията;
- Изграждане на захранващи под-станции;
- Подобряване на безопасността и инсталиране на ETCS (ниво 1) и GSM-R системи по участък с дължина 65.6 км.

Проектът се финансира по ОПТ 2007 – 2013 г.. Общата стойност на проекта съгласно одобрен от ЕК ФК е 391 800 000 лв. с ДДС; допустимите разходи са 326 500 000 лв. и безвъзмездната финансова помощ от Кохезионния фонд е 281 279 749 лв. в. Останалите разходи се съ-финансират от националния бюджет и НКЖИ. Срокът на проекта е удължен и трябва да завърши не по-късно от 31.12.2015 г.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

### г) Изграждане на интермодален терминал в Южен-централен район на планиране за България – Пловдив

Проектът включва изграждане на терминал за интермодални превози в района на гара Тодор Каблешков, част от ж.п. възел Пловдив.

Проектът се финансира по ОПТ 2007 – 2013 г.. Обща стойност на проекта съгласно одобрен от ЕК ФК е 16 422 860 лв. с ДДС; обща стойност на разходите по проекта на база проведени и предстоящи тръжни процедури съгл. ДБФП - 13 940 446 лв., допустими разходи - 11 703 046 лв. Безвъзмездната финансова помощ от Кохезионния фонд възлиза на 7 038 721 лв. Изграждането на терминала стартира през юни 2014 и срокът за изпълнение на проекта е декември 2015 г.

## 5.6.2 ЖП проекти за строителство, предвидени за изпълнение в периода 2014 – 2020

Одобреният от Правителството Проект на Оперативна Програма Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 – 2020 предвижда изпълнението на следните проекти:

### а) Модернизация на железопътната линия Елин Пелин – Септември:

Проектът е продължение на проекта за модернизация на Септември – Пловдив и е разделен на два участъка Елин Пелин – Ихтиман (32.84 км) и Ихтиман – Септември (46.284 км). Проектът включва работи за увеличаване на проектантната скорост (160/120 км/ч), модернизиране на контактната мрежа, достигане на товарен габарит GC, намаляване на надлъжните наклони, подобряване на безопасността и инсталиране на SCADA, ETCS (ниво 1) и GSM-R.

Индикативната стойност на проекта е EUR 978 746 000, без ДДС. Проектът ще кандидатства за финансиране с безвъзмездна финансова помощ от КФ. Предвижда се проектът да стартира през 2016 г.

Модернизацията на жп линията София – Пловдив, заедно със завършването на проектите за реконструкция и електрификация на жп линия Пловдив – Свиленград и електрификация и реконструкция на линията Свиленград – граница Турция, финансирани в рамките на ОП Транспорт 2007 – 2014, ще осигурят по-висока оперативна съвместимост, надеждност и качествено обслужване по линията София – Пловдив – Истанбул, която е част от маршрута на Изток/Източно Средиземноморския коридор (ИИС).

### б) Рехабилитация на жп инфраструктурата в участъци от жп линията Пловдив-Бургас, фаза II:

Този проект е продължение на Фаза 1, който се изпълнява в момента в рамките на ОПТ 2007 – 2014. Втората фаза на проекта ще включва:

- рехабилитация на железопътен участък Пловдив – Оризово (27.545 км);
- модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово(39.221 км) и
- модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой.
- модернизация на системите за сигнализация и телекомуникации по цялата жп линия Пловдив – Бургас (оптичен кабел и ETCS ниво 1).

Индикативната стойност на проекта е 488 659 729 лв. без ДДС. Проектът ще кандидатства за финансиране с безвъзмездна финансова помощ от КФ. Предвижда се проектът да стартира през 2015 г.



**в) Модернизация на железопътната линия София - Елин Пелин (23.674 км):**

Проектът обхваща част от жп възел София.

Индикативната стойност се оценява на 128 441 000 лв., без ДДС. Съгласно решение на МТИТС, този проект ще кандидатства за финансиране в рамките на Механизма за свързване на Европа (МСЕ).

**г) Модернизация на железопътната линия Видин-София: железопътен участък Видин-Медковец:**

Проектът включва следните инфраструктурни дейности:

- частично удвояване на линията и постигане на проектна скорост (160/120 км/ч) по участък с дължина 61.9 км;
- постигане на товарен габарит GC;
- намаляване на надлъжните наклони,
- модернизиране на контактната мрежа;
- подобряване на безопасността и инсталиране на SCADA, ETCS (ниво 1) и GSM-R.

Индикативната стойност на проекта за тази отсечка е 737 347 910 лв., без ДДС. Съгласно решение на МТИТС, този проект ще кандидатства за финансиране в рамките на Механизма за свързване на Европа (МСЕ).

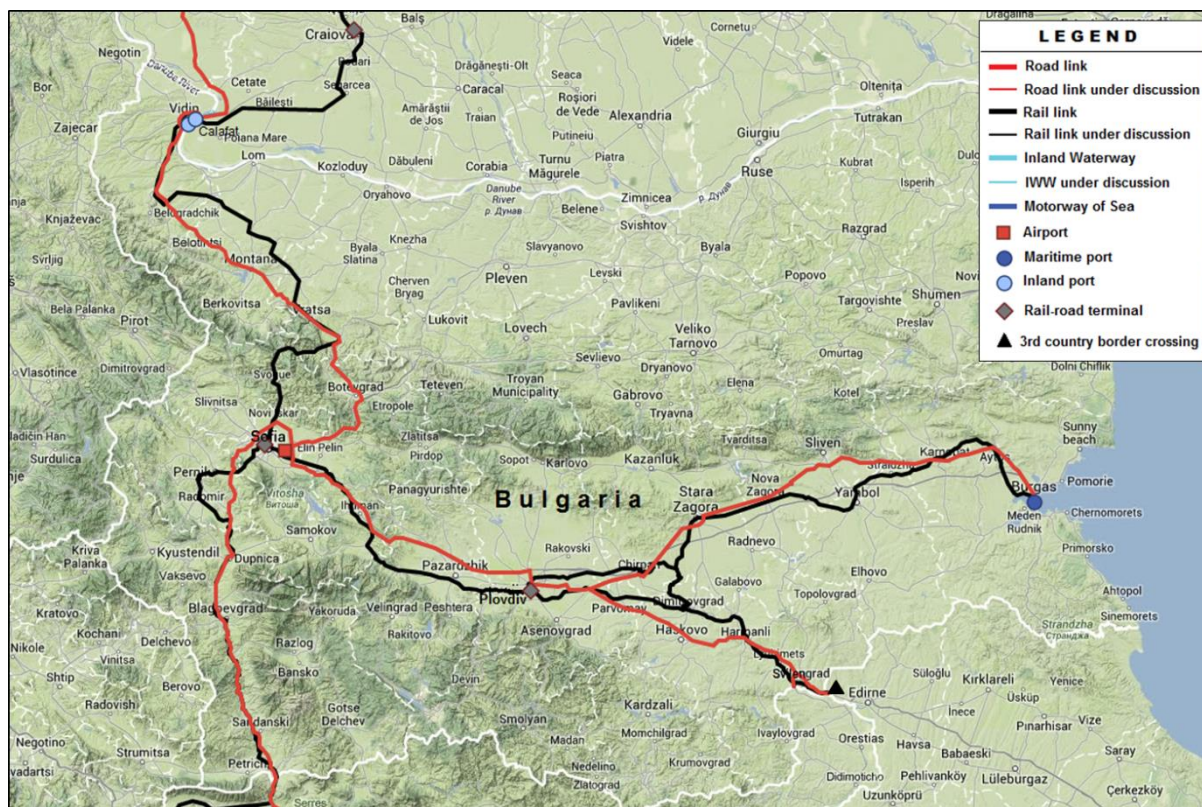
**5.6.3 Други инвестиционни проекти**

Съществуват и други проекти, които са подготвени или са в процес на подготовка, но за които, не са идентифицирани подходящи източници за финансиране. Измежду тези проекти, с най-голям приоритет ще бъдат проектите по основната TEN-T мрежа и по-точно по Коридор ОИС (Ориент/Източно Средиземноморски).



Фигура 27. TEN-T жп линии на територията на България





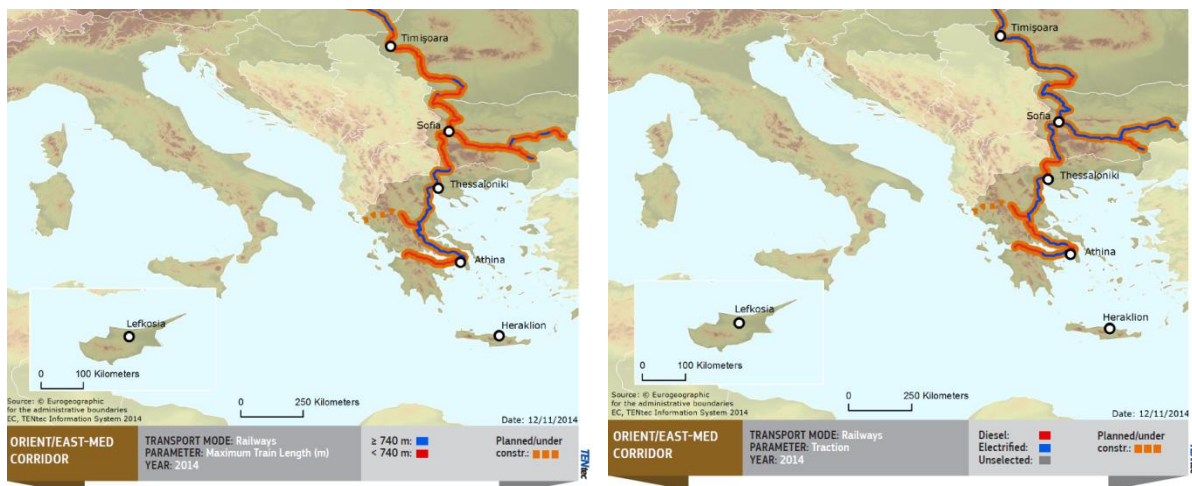
Фигура 28. Коридор ОИС на територията на България

Съгласно TEN-T Регламента 1315/2013, железопътните линии по направленията на основната TEN-T мрежа трябва до 2030 г. да отговарят на следните изисквания:

1. Изцяло електрифицирана (включително и гарови коловози, където е необходимо);
2. Натоварване от 22.5 т/ос по основните товарни трасета (при скорост 100км/ч);
3. Скорост от 100 км/ч за основните товарни линии (няма изисквания за скорост за пътническите линии);
4. Дължина на влак по основните товарни линии 740 м;
5. ERTMS
6. Новите линии да отговарят на UIC стандарта за междурелсие (1 435 мм), изключение при определени обстоятелства.

Разположените в България участъци по основната TEN-T мрежа са проектирани за натоварване на ос от 22.5 т, но такова натоварване не е възможно по всички участъци при скорост 100 км/ч.

На следващите карти са показани участъците от ИИС коридора, по които изискванията за дължина на влака и ERTMS не се покриват понастоящем.



Фигура 29. ОИС коридор и нужда от внедряване на ERTMS

В тази връзка и вземайки предвид националната транспортна стратегия, са определени и други инвестиционни проекти, а именно:

- Модернизация на железопътната линия Видин-София: железопътен участък Медковец-Руска Бяла – София (Столник). Индикативната стойност е 2 196 397 090 лв. без ДДС
- Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир – индикативната стойност на проекта е 703 271 257 лв. без ДДС
- Модернизация на железопътната линия Радомир – Кулата; пред завършване са предпроектното прочуване и идейния проект, в рамките на които ще се оцени индикативната стойност на проекта
- Модернизация на жп линията София-Драгоман – проектът е разделен на два участъка, София – Петърч и Петърч – Драгоман; индикативната инвестиционна стойност на проекта е 258 681 037 лв. без ДДС
- Развитие на жп възел София - индикативната стойност на проекта е 252 302 070 лв. без ДДС
- Развитие на жп възел Бургас и системите за сигнализация и телекомуникации - индикативна стойност на проекта е 61 413 062 лв. без ДДС
- Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Мездра – Г. Оряховица - индикативна стойност на строителството: 647 663 000 лв. без ДДС
- Модернизация на железопътната линия Карнобат–Синдел (comprehensive network) с индикативна стойност на инвестиционния проект е 338 400 000 лв. без ДДС

Възстановяване на проектните параметри на жп линията Русе –Варна - индикативна стойност на инвестиционния проект: 749 082 890 лв. без ДДС



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

## 5.7 Финансово състояние на железопътния сектор

### 5.7.1 Рамка за финансиране на НКЖИ

- Държавата участва във финансирането на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Размерът на финансирането се определя в рамките на 5-годишен договор между Държавата, представявана от министъра на финансите и от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, от една страна, и НКЖИ, от друга страна.

Действащият към настоящия момент Договор между Държавата и НКЖИ е за срок от 5 години и е в сила от 29.12.2010 г. В съответствие с неговите разпоредби Държавата предоставя на НКЖИ субсидии и капиталови трансфери съгласно годишните закони за бюджета на Република България.

От своя страна НКЖИ използва получените средства в съответствие с „Програма за развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура за периода 2011-2015 г.“ и „Годишна програма за изграждане, поддържане, ремонт, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура“.

Допълнително НКЖИ разработва и одобрява Годишен бизнес-план съдържащ финансова и инвестиционна програма.

Тези предприети действия от страна на заинтересованите страни в процеса са в пълно съответствие с чл.8 на Директива 2012/34 на ЕС.

На този етап не ни беше възможно да определим дали и до каква степен се спазва процедурата за преговори между Държавата и НКЖИ при подготовката на Договора.

Детайлен анализ на процесите по планиране и разходване на получените средства по Договора с Държавата ще бъде извършен като част от Задача 3 и Задача 4 по настоящия проект.

- Друг основен източник на приходи за НКЖИ са инфраструктурните такси.

Размерът на инфраструктурните такси се публикува в годишния доклад за фактическото състояние на мрежата и се определя от управителя на железопътната инфраструктура съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на инфраструктурата, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Действащата към настоящия момент Методика е приета с ПМС от 14.05.2012 г., обнародвана е в ДВ 36/2012.

Тя е основана на преките разходи при извършването на влаковата услуга. Съгласно годишния финансов отчет на НКЖИ за 2013 г. и в резултат от последните изменения на Методиката, приходите от инфраструктурни такси се разходват изцяло за поддържането на железопътната инфраструктура, като се покриват разходите на управителя на инфраструктурата, произтекли директно като вследствие на извършването на влаковата услуга.

Детайлен анализ на Методиката е показан в т. 8.4. от настоящия доклад.





PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

## 5.7.2 Финансова рамка на Задълженията за Обществени Услуги

Действащият в момента договор за "Извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт" между МТИТС и "БДЖ ПП" ЕООД е сключен на 25.06.2009 г. в резултат от проведена открита процедура за възлагане на обществена поръчка и за срок от 15 години, до 2024 г.

Ще бъде установено дали договорът е в съответствие с 4-ти железопътен пакет, когато 4-ти железопътен пакет влезе в сила.

Обществената поръчка е възложена в изпълнение на Решение 530 на Министерски съвет от 18.09.2008 г. за избор на превозвач, който да осъществява обществени превозни услуги по железница. Предмет на обществената поръчка е превозът на пътници на територията на страната с бързи (междурегионални) и пътнически (крайградски и регионални) влакове.

Съгласно Договора за извършване на обществени услуги с железопътен транспорт БДЖ ПП ЕООД получава субсидии за компенсиране на непокритите разходи, направени за извършване на превозните услуги, възложени от Държавата и компенсации за извършване на безплатни и с намалени цени пътувания за някои категории граждани.

Съгласно Договора за извършване на обществени услуги с железопътен транспорт, БДЖ ПП ЕООД се извършва превози по определена с Договора от държавата транспортна схема, която следва да се въведе като График за движение на влаковете с интер-регионални (бързи) влакове, крайградски и регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии и регионални превози по второстепенни ж.п. линии, по намалени тарифи.

## 5.7.3 Финансови потоци между основните участници на пазара на железопътни услуги в България

Целта на предхождащата информация беше да направи съпоставяне между изпълнение на разпоредбите на нормативната уредба в ЕС и местното законодателство в България. Прегледът на нейното изпълнение ни дава достатъчно основание да направим заключението, че рамката за финансиране на железопътния сектор в страната е в съответствие с разпоредбите на чл.8 от Директива 2012/34.

Нивата на наличното финансиране ще бъдат разгледани подробно в обхвата на задачи 3 и 4 от настоящия проект.

Анализът на годишните финансови отчети на железопътните превозвачи и НКЖИ в България дават основание да опишем следните финансови потоци за 2013 г. в железопътния сектор в страната както следва:

- по Договора между Държавата и НКЖИ, през 2013 НКЖИ получава от държавата субсидия (129,8 млн. лв.) за основна дейност и текуща поддръжка и капиталов трансфер(90 млн. лв.) за модернизация и развитие на мрежата
- Приходи от инфраструктурни такси за НКЖИ – 68,6 млн. лв.;
- Приходи от разпределение на тягова енергия - 21.4 млн. лв;

- Други приходи за НКЖИ (продажби на ел.енергия, наеми, продажби и др.) -53,9 млн.лв.;
- Приходи от субсидии/компенсации по Договор ЗОУ за БДЖ ПП ЕООД - 170 млн. лв.;
- Приходи от продажби на транспортни услуги за БДЖ ПП ЕООД - 85,4 млн. лв.;
- Приходи от продажби на транспортни услуги за БДЖ ТП ЕООД - 128,7 млн. лв.;
- Приходи от продажби на транспортни услуги за „БЖК" АД – 33,5 млн. лв.;
- Приходи от продажби на транспортни услуги за „Булмаркет ДМ" ООД – 14,4 млн. лв.;
- Приходи от продажби на транспортни услуги за „Ди Би Шенкер Рейл България" ЕООД – 24,5 млн. лв.;
- Приходи от продажби на транспортни услуги за ДП ТСВ, „Експрес Сервиз ООД" ООД, „Унитранском" АД, „Газтрейд" АД, „Рейл Карго Австрия" АД, „Карго Транс Вагон България" АД и „Порт Рейл" ООД - 4 млн. лв.



Източник: НКЖИ годишен отчет за дейността

Фигура 30. Парични потоци в железопътния сектор в България

Таблицата показва паричните потоци на пазарните участници в железопътния сектор в България.

\* „Разпределение на тягова енергия“ е отдел на НКЖИ и по тази причина сумата е една и съща.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

## 6. Услуги на НКЖИ и свързаните с тях приходи и разходи

Основните услуги, предоставяни от НКЖИ, са вече представени в т. 5.4.1. Те са свързани основно с услугите за достъп и използване на железопътната инфраструктура, предлагани на железопътните превозвачи.

Настоящата глава посочва начина, по който тези услуги се предоставят, таксуват и фактурират на потребителите и тяхното заплащане.

Тъй като управителите на железопътната инфраструктура са главно монополни доставчици на услуги, публична собственост, тяхната дейност се регулира и следва да съблюдава установени и наблюдавани правила. Повечето правила са посочени в Референтния документ (РД), който всички управители на инфраструктурата на ЕС трябва да публикуват и спазват всяка година. Съдържанието на Референтния документ и графика за публикуване са установени в европейското законодателство.

### 6.1 Процедури на закупуване на услуги за достъп и използване на железопътната инфраструктура, предоставяни от НКЖИ

Отделът на НКЖИ „Управление движението на влаковете и железопътния капацитет“ отговаря за разпределянето на капацитета, управлението на трафика, контрола на движението на влаковете, управлението на гарите, регистрирането на движението на влаковете и изготвянето на фактури за използването на мрежата и различните услуги.

Планирането се осъществява от централно звено и три регионални звена. Управлението на трафика също се разделя между едно централно и три регионални звена. Движението на влаковете в почти всички гари се регулира от един стрелочник и един ръководител движение. В момента има ограничен брой гари, контролирани дистанционно.

Като цяло, публикуването на Референтния Документ, както и разпределянето на капацитета и планирането на графика са съобразени с изискванията на ЕС и стандарта на Европейската Железопътна Мрежа (ЕЖМ).

За изготвянето на графика за движение на влаковете се използва собствен софтуер, чрез който се съставят диаграмите и таблиците. Системата не притежава функции за съдействие и анализ подобно на съвременните търговски системи. Няма средство за назначаване на влакови маршрути при международни заявки за пунктове за комплексно обслужване. Предвижда се осигуряване на модерен, съвременен софтуерен пакет. Това ще улесни комуникацията между НКЖИ и ЖП и ще подпомогне взимането на по-бързи и изгодни решения относно използването на капацитета.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

## 6.1.1 Анализ на Референтния документ за железопътната мрежа

### а) Референтен Документ за железопътната мрежа: състояние и период на валидност:

Референтният Документ е основният документ за разпределянето на капацитета, условията за достъп и предоставяне на услугите. Неговата структура във вид на раздели и заглавия отговаря на стандарта на Европейската Железопътна Мрежа. Основният текст в документа е по-скоро обобщаващ, той описва процедурите и съдържа правна информация и информация за политиката на компанията. Към него има 7 анекса, множество таблици, няколко карти и отделен документ за режима на работа.

Някои забележки и коментари:

- Референтният Документ и анексите към него не посочват ясно периода на валидност и годината на графика за движение, за която той важи. Единствено датата на документа показва годината на публикуване, което означава, че е валиден за година  $n+1$ .
- На уебстраницата на НКЖИ се виждат две версии на РД с дата м. февруари 2013 г. и м. февруари указание за периода на валидност. Основният документ е актуализиран няколко пъти: към настоящия момент РД за 2013 г., валиден за график 2014 г. представлява версия 6 от 30.10.2013 г.;
- За РД 2014 г. настоящата версия е версия 7 от 21.10.2014 г.;
- Промяната в цените за достъп за комбинирани влакове, валидна от м. април 2014 г., е посочена единствено в РД 2014 г., версия 2 и 3;

От скоро е достъпна и нова версия на двата РД, версия 8, съдържаща показател за валидност.

Документът е в съответствие с европейския календар за процеса на разпределяне на капацитета и планиране на влаковете. Описанието на календара се съдържа първо в раздел 5 от РД и по-подробно - в Анекс 4.

Съгласно Анекс 4, първата версия на РД (10 февруари) ще бъде последвана от допълнителна информация относно техническите промени и прозорци за ремонтни работи (10 март).

РД гласи, че цените за достъп могат да се променят по време на срока на изготвяне на разписанието.





PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

**От Референтен Документ на НКЖИ за 2014 г.**

**7.5. Промяна на таксите**

**7.5.1. Процедура по промяна на таксите за достъп**

*Всяка година, до 30.06 НКЖИ предоставя на ИАЖА информация за фактически извършените разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура за предходната година и определя нивото на таксите за достъп за следващата година.*

*Надбавки, компенсации и/или концесии, произтичащи от реализацията на инфраструктурни проекти, трафик за движение на влаковете и от изискванията на транспортния пазар, могат да се приложат по различен начин и за част от мрежата и следва да се обявят публично.*

Най-малко 3 месеца преди влизане в сила на промяната в размера на таксите за достъп тя трябва да се обяви публично.

Това води до следната ситуация:

- ЖП основава исканията си за маршрути съгласно версията 10 февруари на Референтния документ за настоящата година;
- В актуализираната версия от м. септември на РД цените могат да бъдат променени. Промяната може да повлияе на решението на ЖП, в случай че той знае за това в началото;

През 2013 г. – за изготвянето на графика за 2014 г., това се случи с цената за разпределяне на електричество, която се променя от 90 на 158 лв./MW, от части компенсирана от намаление на цената за достъп и използване на инфраструктурата, изразена във влакилометри и брутотонкилометри.

През 2014 г. решението за отстъпка за комбинирани влакове (05.04.2014 г.) е приложено във версията за м. септември 2014 г. на Референтния Документ (за график 2015 г.). В действителност, отстъпката е също така валидна и за график 2014 г. до края на годината – от м. септември до м. декември.

В глава 7.2.3 на РД се посочва как доклада от м. юни на НКЖИ, който ще се разглежда от Регулаторния Орган, се използва за определяне на тарифата за достъп до железопътната инфраструктура за графика, който започва през м. декември същата година (година n). Конкретно, това следва да важи за следващото публикуване на РД и за графика за годината, започваща през м. декември следващата година (12 месеца по-късно или м. декември, година n+1).



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

#### От Референтен документ 2014 г.

*Определянето на дела на компонентите влак – км и бруто тон-км е както следва:*

- *За влаккилометър – преките разходи, произтекли директно в следствие на извършването на влаковата услуга „Сигнализация и телекомуникации“ и „Управление на движението на влакове“ за предходната година, отнесени към реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура, изразена във влак километри за същия период;*
- *За бруто тонкилометър – преките разходи в „Железен път и съоръжения“ и „Разходи за поддръжка на тежка пътна механизация и стрелки в гаровите колотовози“ за предходната година, отнесени към реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура, изразена в бруто тонкилометри за същия период.*

Изглежда, че английската версия не е актуализирана по същия начин както българската версия.

В т. 2.6 на последния раздел се посочва, че съгласно Наредба № 41/2001, Референтния документ може да бъде актуализиран по време на периода на валидност. Причина за подобни актуализации могат да бъдат измененията в закона или важни инвестиции. Това изглежда, че е в противоречие с намерението на ЕС Референтният Документ да предоставя на ЖП сигурност и доверие, за това, което може да закупи и да очаква за определен период, основно в периода на валидност на графика.

#### **б) Референтен Документ, глава 3 и 4: Общи условия за достъп до железопътната инфраструктура и описание на железопътната инфраструктура**

Референтният Документ посочва, че за получаване на достъп е необходимо сключването на договор с НКЖИ. Не е ясно дали това е споразумението за достъп, за което се споменава в наредбите на ЕС. В Анексите към РД няма проект на споразумение или договор, а само кратък текст относно търговските условия. След подписване, договърът е валиден 5 години. Подписването трябва да се извърши в рамките на 6 месеца след издаване на лиценз на ЖП.

Единствено в края на РД, Глава 7, се споменава, че е необходимо сключване на договор с електроразпределителен отдел/дружество. Посочва се, че е необходимо подписването на отделни договори с други отдели на НКЖИ.

Условията за технически достъп не са навсякъде описани с точност (поне не и в английската версия на РД).

- За лицензи, сертификати за безопасност и др. се споменават наредби, което е правилно.
- Относно изискванията за радио и друго оборудване, текстът предоставя техническа информация, но не и ясно описание на задълженията (споменават се неуточнени наредби, издадени от МТИТС);
- Във връзка с ERTMS и GSM-R (за 2015 г.) няма информация относно сроковете и планирането на изискванията за влаковите съоръжения;
- Анексите, картите и таблиците съдържат данни за всички технически ограничения;



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Във връзка с електрозахранването, в Глава 4 от РД се посочва, че дружеството ТРЕН ЕООД продава електрическа енергия на железопътните оператори, като я разпределя според реализираните брутотонкм. Глава 6 от РД предоставя списък на услуги, сред които са и "Услуги за обслужване и поддръжка" - Използване на системи за снабдяване с тягова енергия, ако има такива. В Глава 7 от РД се посочва, че услугите за обслужване и поддръжка, както и техните цени са включени в част 1 от Анекс 7 на РД. Но в раздел 7.4.5. на Глава 7 от РД, се предоставя цената за разпределение на тягова енергия чрез дистрибуторската мрежа на железопътния транспорт (в сила от 01.01.2013 г.), но не се споменава отделен конкретен договор както и описание на формулата за конвертиране на брутотонкм в MWh. Анекс 7 не предоставя никаква друга информация относно достъпа до електроенергия.

В техническото описание и възможностите на железопътната инфраструктура, информацията за планираните прекъсвания на трафика поради предвидени ремонтни дейности по железния път е посочена като задължителна процедура.

Относно предоставянето на информация за ремонтните работи: таблица 3.3 в Анекса от Референтния документ, представя вида ремонт, дължина на трасето, участъка, продължителност на планирания прозорец в часове на ден и брой необходими дни. Графата, обозначаваща срока/календара е празна. Липсата на тази информация затруднява ЖП. ЖП няма необходимата информация, за да планира и да реши кои маршрути да заяви и трябва да гадае коя ще бъде най-вероятната дата за край и продължителност на ремонтите по трасетата, от които той се интересува.

#### **в) Референтен Документ: Глава 5: описание на процеса на разпределение на капацитета и процедури**

##### **➤ Процедура за разпределяне на капацитета:**

Процесът на разпределяне на капацитета за годината започва с публикуването на РД. Процесът и времевият график са посочени в глава 5 и Анекс 4 на РФ.

Информацията относно техническите промени и планираните затваряния на линии/прозорци се предоставя на ЖП на 10 март. Прозорците са за трамбоване и други ремонтни дейности / поддръжка и могат да бъдат с продължителност от максимум 6 часа.

От третия понеделник на м. януари в продължение на 8 седмици, се предвижда период за консултации за анализиране на наличния капацитет. В началото на м. май следва втори период за консултации за адаптиране на стандарти и принципи на планиране.

По всичко изглежда, че през последните 2 години тази процедура по консултиране е пренебрегната поради непрекъснати промени в планирането.

Процесът на разпределяне на капацитета, както е описан в РД, е съобразен с европейското разписание за международни влакове (година +2 и година +1) и национални влакове (проучвания година +2 и разпределение година +1).

Новото работно разписание се „закрива“ на 15 ноември. Промените могат да се извършат единствено след влизането в сила на новото годишно разписание (13.12. 2014 г.).

Всяко ЖП получава принтирано копие на списък с влакове, включени в работното разписание от 15.11, подписано от директора на НКЖИ като договорен документ.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Всеки месец от годината на графика се изготвя списък с промени в работното разписание, заявени от ЖП; това може да са допълнителни влакове за товарни превози, работни влакове и др.

Списъкът се разпространява до всички ЖП и подписва от директора на НКЖИ като допълнение към договора. ЖП трябва да потвърдят и подпишат договора.

#### ➤ **Анулиране на влакови трасета**

През последните години януарското разписание за година *n* показва голям брой анулирани пътническите влакове на БДЖ. Това се дължи на факта, че субсидията на БДЖ по договора за извършване на обществена услуга се одобрява окончателно през м. декември година *n-1*. Тъй като бюджетът обикновено е по-малък отколкото се предполага да бъде при вече приетото разписание от 15.11, известен брой влакове, включени в годишното разписание за ноември година *n-1* се премахват, за да се изравнят разходите на БДЖ Пътнически Превози с нейните приходи.

Товарните превозвачи – особено частните – заявяват само ограничен брой влакове в годишното разписание. До 2013 г. тарифната политика е включвала такса за резервация, която е трябвало да бъде платена, ако не се използва влаково трасе, заявено в годишното разписание. В момента, при прилагането на новите такси за достъп, е въведена и такса за анулиране, в случай че заявеният маршрут не се използва.

Процедурата за анулиране е описана в РД, глава 5.7. За анулиране на трасета, ЖП следва да заплати такса. Анулирането може да бъде заявено в месечната процедура за актуализация. Важно е да се отбележи следното правило: за товарни влакове трасето се счита за използвано, ако влака преминава 60 минути преди и 60 минути след планираното време. Извън тези граници от 120 минути, трасето се смята за анулирано и таксата за анулиране става задължителна. Номерът на влака не може да се използва повторно същия ден и трябва да се определи ново трасе за преминаване.

#### ➤ **Наличност на влакови трасета**

Не би следвало да съществува проблем в разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура на България, тъй като преди 20 години железопътната дейност по същата мрежа е била значително по-голяма. Тази мрежа е била в добро състояние.

На практика, поради многото ремонтни работи по трасетата, на определени линии има недостатъчен капацитет, което ограничава наличните трасета за краткосрочни заявки за влакове, особено за допълнителни влакове.

#### ➤ **Процедура за нови или променени влакови трасета**

Процедурата за нови или променени трасета по време на годишното разписание е посочена в Глава 5 и Анекс 4 на РД.

В НКЖИ съществува процедура, с която се съобщават нови/допълнителни и временни трасета. ЖП може да поиска промяна на влаково трасе поради промяна във влаковата композиция и др. В случаите, в които е възможно използването на същото трасе, това не се заплаща допълнително; ако обаче се налага разпределянето на ново трасе, ЖП трябва да плати такси съгласно условията на Анекс 7 II-4. Цената се увеличава, когато искането е заявено по-малко от два дни предварително.

Процедурата за извършване на промени в същия работен ден е описана в Анекс 4. ЖП трябва да използва формуляри, съдържащи се в Анекс 6 на РД, за да посочи какво е променено и какво



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

предстои в рамките на до 120 минути преди отпътуването на влака. Промените, извършвани в същия ден се издават като нареждане от главния диспечер в един от трите регионални офиса. Тези нареждания се заплащат съгласно Анекс 7 II-4 от РД.

#### ➤ **Планиране за прозорци при поддръжка и ремонтни дейности**

В момента има много проекти за възстановяване или подновяване на линиите по железопътната инфраструктура. Повечето от тях са отлагани неколкосткратно. Участията в търгове и планирането не позволяват осъществяването на работите според предвиденото. Тъй като повечето от тези работи са финансирани от Оперативна Програма Транспорт, те трябва да се завършат до края на 2015 г.

Поради това, в настоящия РД, не се съдържа ясна и достоверна информация относно важни инфраструктурни ремонти, които ще предизвикат закриване на линии и проблеми при разпределение на трасетата и движението на влаковете.

НКЖИ отговаря за ремонтите и планирането както следва:

- НКЖИ организира среща с всички ЖП, на която се предоставя информация за проекти, които се очакват през следващата година.
- Такава среща с ЖП е проведена през пролетта на 2014 г. Всички очаквани проекти за 2015 г. и актуализация на ремонтните дейности предвидени за 2014 г., които могат да окажат влияние на разписанието, са били представени от НКЖИ;
- Всички присъстващи на срещата са подписали протокол, с който потвърждават, че са получили тази информация.
- Списъкът с ремонтните дейности, подписан от директорите на НКЖИ като договорен документ, се изпраща до всички ЖП. ЖП връщат документа на НКЖИ след като го подпишат. По този начин НКЖИ приема, че ЖП са получили информацията и приемат последствията от ремонтните дейности.
- При това ЖП са предупредени, че ако трасето на един влак трябва да бъде сменено с по-дълго такова, поради ремонтни дейности, ЖП трябва да заплати повече влаккилометри.
- В случай на краткосрочно закриване на линии поради спешни ремонтни дейности, както настоящите край Пирдоп, влаковете също следва да сменят маршрута си с по-дълъг такъв, но в случая ЖП заплащат единствено цената за влаккилометър съгласно оригиналното разписание. Независимо от това, те не могат да предоставят услугите на клиентите си според предвиденото и това води до допълнителни разходи (за електричество, подвижен състав, персонал), за които не е предвидена компенсация. Ситуацията в момента се разглежда от ИАЖА.

В сегашния работен график много влакове имат от 2 до 3 алтернативни разписания за отклонения, промяна на маршрути и др.

#### г) **Референтен Документ, Глава 6: Описание на услугите, предоставяни от НКЖИ**

Глава 6 посочва услугите, предоставени от НКЖИ на железопътните превозвачи. Във връзка с определянето на услугите Глава 6.2 от РД посочва следните услуги съгласно таблицата по-долу:



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

## **От Глава 6 на Референтния Документ**

### **6.2. Минимален пакет услуги**

Услуги, включващи се в минималния пакет услуги за достъп до железопътната инфраструктура са:

1. *Обработка на заявките за ползване на капацитета на инфраструктурата;*
2. *Право за използване на предоставения капацитет;*
3. *Използване на железопътните коловози в експлоатационните пунктове;*
4. *Сигнализация, регулиране, управление на движението на влаковете, комуникация и информация за движението на влаковете;*
5. *Друга информация, необходима за извършването на услугата, за която е предоставен капацитет;*

### **6.3. Обслужване и поддръжка**

Обслужването и поддръжката включват:

1. *Използване на системите за разпределение на тягова енергия при наличие на такива;*
2. *Ползване на съоръжения за зареждане с гориво;*
3. *Използване на сгради и други съоръжения в пътническите гари;*
4. *Използване на товаро-разтоварни площадки и терминали;*
5. *Използване на разпределителни гари;*
6. *Използване на гарите за композиране на влакове;*
7. *Използване на коловози за гарирание на возила;*
8. *Използване на съоръжения за поддръжка и други технически съоръжения;*

### **6.4. Допълнителни услуги**

Допълнителните услуги са:

1. *Осигуряване на тягова енергия;*
2. *Предварително затопляне на пътническите вагони;*
3. *Доставяне на гориво и създаване на условия за маневрена дейност;*
4. *Изпълнение на договори за превоз на опасни товари, в това число контролни дейности, съдействие при движението на специални влакови композиции;*

### **6.5. Съпътстващи услуги**

Съпътстващите услуги са:

- 1 *Осигуряване на достъп до телекомуникационната мрежа;*
2. *Предоставяне на допълнителна информация;*
- 3 *Осигуряване на технически контрол по подвижния състав и други.*

Горепосочената таблица в английската версия на РД трябва да използва думите, използвани в Директивата с цел по-лесно разбиране и анализиране.

Горепосочената таблица е в пълно съответствие с Анекс II на Директива 2001/14/ЕО, но не и с Анекс II на новата преработена Директива 2012/34/ЕС, която все още не е транспонирана в българското законодателство. Най-важният проблем остава с „използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, когато има такава“, което в новата Директива е част от минималния пакет за достъп. Консултантът се затруднява да определи как съществуващата ситуация в България





PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

ще бъде отразена в новото българско законодателство след транспонирането на новата Директива 2012/34/ЕС.

В глава 7.4 от РД се посочват цените на услуги в Анекс 7 на РД (вижте текста по-долу).

Допълнителните услуги от глава 6.4 не се споменават в глава 7.4. Въведена е и нова група, под името „други услуги“. Тази група включва „услуги, свързани с управлението на влаковете и капацитета“. Анекс 7 III-4 от РД представя тарифа за изготвяне на нови или променяне на съществуващи влакови трасета и диспечерски заповеди за промени в трасетата на влаковете от разписанието в реално време. Анекс 4 от РД показва в кои ситуации е необходимо заплащането на тези такси.

Не е ясно дали част от тези услуги трябва да бъдат част от минималния пакет услуги.

#### **д.) Референтен Документ, Глава 7: Такси**

Глава 7 на РД се отнася за таксите за достъп до железопътната инфраструктура и други такси за услуги, предоставяни от НКЖИ.

##### **От Глава 7 на Референтния документ**

##### **7.4.2. Цени за обслужване и поддръжка**

*Услугите за обслужване и поддръжка, заедно с цените за използването им, са включени в Раздел I на Анекс 7 от Доклада (Референтния документ)*

##### **7.4.3. Цени за съпътстващи услуги**

*Съпътстващите услуги, заедно с цените за използването им, са включени в Раздел II на Анекс 7 от Доклада (Референтния документ).*

##### **7.4.4. Цени за други услуги, предлагани от НКЖИ**

*Списък с други услуги и съответните цени са дадени в Раздел III на Анекс 7 от Доклада (Референтния документ).*

В раздел 7.2 е описана методологията за изчисляване на таксите за достъп. По-конкретно е обяснено как таксите за достъп се основават на преките разходи на НКЖИ, като се разграничават преки разходи за достъп до железопътната инфраструктура и преки разходи за достъп до разпределителната система за електрическа енергия. Този раздел посочва също и как се определят таксите и изчисляват за влакилометри и брутотонкилометри. Таксите за анулиране/запазване също са посочени и е обяснено как те се определят на база анулиран влакилометър .

В Раздел 7.3 от РД са зададени формулите за изчисление на таксите. Системата за регистриране, използвана от регионалните диспечери предоставя всички необходими данни за изчисление на таксите. Регистрираните данни се изпращат на ЖП, което подписва/потвърждава или изисква корекция. На по-късен етап, подписаната регистрация служи за база за издаване на фактура. Процедурата по фактуриране и плащане е посочена в Анекс 5 на РД.

Раздел 7.4.5 съдържа информация относно цените за разпределяне на електрическата енергия. Не е посочено, че те не се изчисляват само на база преки разходи съгласно Директива 2012/34/ЕС, а и на база общи разходи на НКЖИ, съгласно българското законодателство за разпределяне на електрическата енергия.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

В отделен документ от Раздел 7.7 без индикация за периода на валидност се представя схемата за функциониране. Изглежда, че схемата работи добре. Преди 2013 г. плащанията към НКЖИ (неустойки от страна на ЖП) и от НКЖИ (бонуси за ЖП) са повече или по-малко изравнени. В момента поради многото проблеми, свързани с планирането и промените в трасетата, НКЖИ плаща повече на ЖП, отколкото те на НКЖИ. Администрирането на тези плащания се извършва от регионални диспечери: те дават предложение за това коя страна е виновна за забавянията, обвинената страна може да потвърди твърдението или да започне преговори. В случай на несъгласие между Управителя на инфраструктурата и ЖП следва да се прилага българското законодателство.

#### е) Разпределяне на електрическа енергия

Достъпът до електрическа енергия е една от услугите, които НКЖИ предоставя на ЖП. Процедурата за достъп е накратко описана в РД, раздел 7.4.5. Процедурата е в сила от 01.01.2013 г.

През 2012 г. НКЖИ получава лиценз за разпределяне на електрическа енергия и създава юридическо лице с оглед извършване на таксуването на достъпа до електроенергия. Таксуването се извършва на база kWh, консумирани от ЖП.

В последствие ЖП сключва договор с националната електрическа компания за осигуряване на самото електричество.

При таксуването на достъпа до разпределение на електроенергия са налице две възможности.

- ЖП имат устройства за измерване на kWh в локомотивите си или друг подвижен състав: НКЖИ отчита показанията на тези средства и докладва на ЖП колко MW са консумирани. След потвърждаване/подписване от ЖП месечната фактура може да бъде изготвена;
- ЖП няма инсталирани подобни измервателни устройства (БДЖ пътнически и БДЖ товарни превози). В този случай процесът е както следва: всички разпределени kWh, които не са доставени до влаковете с такова устройство се зачисляват на БДЖ. БДЖ използва формули за разделяне на общите kWh между товарни и пътнически влакове. Съществува специален договор, регулиращ тази процедура.

### 6.1.2. Регистриране на данни и изготвяне на фактури

Процедурата по регистриране на данни и фактуриране е посочена в Анекс 5 на РД.

Както е посочено по-горе, преди края на ноември, преди влизането в сила на годишното разписание, в средата на м. декември и след това ежесечно в рамките на периода на валидност на годишното разписание, НКЖИ изготвя списък с влакове за всяко ЖП. Този списък се приема за договорен документ и се подписва от НКЖИ и ЖП.

Допълнителните влакове или променените в кратък срок влакови трасета се прибавят към списъка с влакове, като в този случай, ЖП трябва да плати за изготвянето на нови трасета или за диспечерска заповед за промени в реално време.

Регионалните диспечерски центрове регистрират данни за всички движения на влакове по участъци от линията:



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

- Номер и вид на влак;
- Композиция на влак и данни за теглото. За товарните влакове регистрацията показва празните вагони и пълните вагони +натоварените тонове.
- Влаккилометри за участъка;
- ЖП, което управлява влака

Регистрираните данни се окомплектоват ежедневно и изпращат за съгласуване до ЖП. Ако ЖП не е съгласно може да се обсъди алтернативна регистрацията. След одобрение от ЖП, регистрацията се използва като база за издаване на фактури. Фактури се издават всеки месец.

Информацията относно забавянията и причините за тях се регистрира от регионалните диспечерски офиси. Отново ЖП може да изрази несъгласие с това „кой е виновен“ и да води преговори.

Регистрираните данни се подписват на всяка смяна, отчетът за дължимите суми и различните ЖП се изготвя всеки месец. Процедурата е описана накратко в глава 7.7 от РД и подробно в отделен документ, който в английската версия се посочва като „схеми отчитащи функционирането“.

Анулираните влакове, промените в разписанието, диспечерските заповеди и паркирането на возилата се регистрират от регионалните офиси. Регистрацията служи при ежемесечното издаване на фактури.

### 6.1.3. Процедура за закупуване на други услуги на НКЖИ

Всички други услуги като наемане на гарово пространство, наемане на земя се уреждат чрез отделни договори, които описват процедурите по закупуване на услугите и издаване на фактури.

### 6.1.4 Заключение по референтния документ

- Структурирането на допълнителните услуги не е прозрачно, нито в Референтния Документ 2014 г., нито в бизнес плана или финансовите отчети;
- Структурата на разделите, които се отнасят до услугите (Глава 6) и таксите (Глава 7 и Анекс 7) не отразява структурата, определена в Анекс II от 2012/34/ЕС;
- Техническият термин на ЕС „спомагателни услуги“ се означават в английската версия на РД 2014 като „съпътстващи услуги“, което изглежда буквален превод от български език;

В английската версия на РД 2014 не е използвана терминологията на Директивата.

## 6.2. НКЖИ Контрол на движението на влаковете и изготвяне на разписанието

Звеното на НКЖИ за „Управление на движението на влакове и капацитета“ отговаря за разпределяне на капацитета, управление на трафика, контрол на движението на влаковете, управление на гари, регистриране на движения и изготвяне на фактури за достъп и използване на мрежата и други различни услуги.

Планирането на влаковото движение и изготвянето на графика (годишно разписание с вариантите в реално време) се прави съгласно процес, описан в РД, Глава 5 и по-горе в раздел 6.1.1, в).

Планирането се извършва от централно звено и 3 регионални звена (София, Пловдив, Горна Оряховица). Управлението на трафика се извършва със същата организация - централно звено и три регионални. Контролът на движението на влаковете в почти всички гари се извършва от стрелочник и ръководител движение. В момента има много малко гари, които се управляват дистанционно.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Мрежата има 307 гари и 23 разделни поста с 4450 души персонал за контрол на движението на влаковете и управление на гарите.

Има три района със седалище в София, Горна Оряховица и Пловдив. Всеки регионален център разполага с планировчици за съставяне на графика и диспечери. Работата по движението на влаковете, които се движат в съответния район, може да се поеме изцяло от служителите, изготвящи разписанието и диспечерите. Влаковете, които преминават през 2 или 3 района се управляват от централата.

Гарите са разделени в под-райони:

Район	Под-район	Гари	Персонал
София	5	117	1415
Горна Оряховица	5	104	1411
Пловдив	5	108	1483

Източник: РД на НКЖИ

**Таблица 22. Гари и персонал**

Повечето гари, с изключение на няколко малки такива, имат 1 началник гара, 5 диспечери и 5 механици, поддържащи осигурителната техника. Големите гари и разпределителните гари разполагат с повече персонал.

Общо 4400 служители работят по гарите като те поемат сравнително малък брой влакове на ден. Това се дължи на факта, че почти всички гари имат локални системи за сигнализация. Броят на персонала е намален с около 700 души за изминалите 10 години.

В регионалните диспечерски центрове работят 42, 46 и 39 служители съответно в София, Пловдив и Горна Оряховица, общо 177 служители.

Принципно цялата работна организация е планирана за 7 дни в седмицата, 24 часа в денонощието.

В Пловдив съществува специално звено, което разполага с вагонен платформен кантар.

Общите разходи за 2013 г. за съставяне на разписанието, управление на разпределянето на капацитета, контрол на движението на влаковете и таксуване на достъпа възлизат на 48,8 милиона лв.

### **Процес на изготвяне на разписанието**

Разписанието се изготвя на базата на влаковите характеристики, посочени от железопътните превозвачи при заявяване на капацитет. При изготвянето се взима предвид информацията за скоростта, особено ограниченията, както и други географски данни съгласно Приложенията на РД.

Планирането се осъществява от вътрешна софтуерна система, която не притежава качествата на съвременните търговски системи, които се използват днес от повечето управители на инфраструктурата.

Годишното разписание се финализира и затваря на 15.11 година n-1 (на практика влиза в сила в средата на м. декември година n-1) и след това се разпространява чрез брошури, диаграми и влакови списъци. Единствено на тези списъци могат да се видят делничните дни или периода от годината, през който ще се движи влака.

Първият списък влакове към ЖП е подписан от директорите на НКЖИ и изпратен за подпис от ЖП. Списъкът се подписва от двете страни и представлява договорен документ и като такъв е част от споразумението за достъп до инфраструктурата, сключено между НКЖИ и ЖП.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Всеки месец се публикува и подписва нов списък с допълнителни влакове, промени в ежедневното или периодично движение. За работата си по планирането регионалните офиси използват диаграми и влакови списъци. Диспечерите използват единствено влакови списъци.

Освен ограниченията в капацитета във връзка с настоящите ремонтни дейности по железопътната инфраструктура, не съществуват други проблеми с капацитета.

Около София и Пловдив има планирани едночасови и двучасови трасета за крайградски услуги. Между тези пътнически трасета се създават повече или по-малко редовни линии за товарни влакове. На единичните железопътни линии пропускателните пунктове са на една и съща гара

В момента не се използват предварително планирани трасета. Това спомага създаването на фиксирани интервали за влакови трасета, които да оптимизират използването на капацитета. Ползването на фиксирани интервали е регулярно в сегашното разписание, но като цяло системата е близка до подобно планиране. Моделите на движение са доста еднотипни и разписанието изглежда ефективно. Това важи за годишното разписание, което включва редовен ежедневен прозорец за поддръжка, но не се отнася до безразборното планиране на прозорци, което се наблюдава в момента.

Досега тази процедура е работила добре. В последните години обаче, процедурата описана в РД не се спазва поради ограниченията в планирането, свързани с инвестиционни проекти (които следва да стартират в съответния финансов период) и ремонтите по обновяването на железния път (проблеми с планирането на обществените поръчки). Това води до неочаквано закриване на линии/трасета и затруднява железопътните превозвачи и техните клиенти. Европейският принцип, който гласи, че ремонтните работи следва да се предвиждат паралелно с планирането на влаковете, не е действащ в България за 2014 /2015 г.

## 6.3 Други производствени дейности на НКЖИ

За да предоставя безопасни, надеждни и достъпни влакови трасета на железопътните превозвачи, НКЖИ трябва да поддържа и модернизира съществуващата инфраструктура и съоръженията към нея.

Три производствени звена в НКЖИ са ангажирани с тези функции:

- Подделение „Железен път и съоръжения“ (отдел “Железен път”);
- Подделение "Сигнализация и телекомуникации";
- Подделение „Електроразпределение“;

### 6.3.1 Подделение за поддръжане на железния път.

Поделиението обхваща 4 регионални структури (жп секции): София, Враца, Г.Оряховица и Пловдив. Всеки секция има от 4 до 6 подсекции с групи по поддръжката. Обхватът на жп подсекциите и броят на служителите варира в зависимост от географското положение и съоръженията по железния път.

Екипите за механична поддръжка са под управлението на жп. секция Враца и обслужват всички секции. Поддръжката на машини също се извършва от жп. секция Враца.

Отделно от жп секциите по поддръжането на железния път, в самите жп. Секции са обособени групи по поддръжането на мостове и тунели, за помощ на аварирани влакове, както и механични работилници.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

	Секции по поддръжката			
	София	Враца	Г. Оряховица	Пловдив
Групи по поддръжка на железния път	24	7	12	26
Персонал	600	635	881	1091
Специализирани групи	6	17	11	14
Персонал	136	398	134	235

Източник : Референтен документ, НКЖИ

**Таблица 23. Структура на поделението за поддръжане на железния път, НКЖИ**

Общият брой на персонала е 4200, включително ръководния състав, или около 900 човека по-малко, отколкото преди 10 години.

Общите разходи за поддръжане на железния път са 149.5 милиона лева през 2013 г.

### 6.3.2. Организация на поделение "Сигнализация и телекомуникации"

Съществуват три регионални структури с регионални главни управления в София, Пловдив и Горна Оряховица, които са същите както при контрола на движение на влаковете.

На всеки регион се падат по 2 подрегиона за сигнализация, ремонт и поддръжка. В обхвата на тези подрегиони има звена за определена жп линия или жп възел, с техници отговарящи за определена железопътна отсечка или възел. По повечето линии, техниците са разположени в няколко гари (по 3 души на място), но има и места, където е локализирана по-голяма група. Това зависи от системите за сигнализация и географското положение. За да се постигне разумно време за реакция в случай на дефекти в системата за сигнализация, железопътните стрелки или железопътните прелези, монтажните звена определят дали персоналят да се мобилизира в много на брой малки или в няколко по-големи групи. Важен фактор е, че гъстотата на пътната мрежа в провинцията не е голяма, и кратки срокове за реакция често могат да бъдат постигнати само чрез разпръснато разполагане на персонала.

Регион /Под-регион	Звена Сигнализация	Служители	Телефонни звена	Служители	Радио звена	Служители	Звена по Електрозахранване	Служители	Работилници	Служители
София	5	166	7	76	0	17	5	31	1	22
Мездра	5	65	1	42	0	9	1	18	0	4
Горна Оряховица	5	119	5	83	0	22	4	29	1	14
Варна	3	63	1	21	0	9	1	11	0	2
Пловдив	9	120	7	56	0	14	5	23	1	11
Ст. Загора	3	75	2	33	0	10	1	17	0	3

Източник : РД на НКЖИ

**Таблица 24. Организация и структура на поделение Сигнализация и телекомуникации, НКЖИ**





PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Групите по телекомуникация за системите за сигнализация и командните системи, са по-големи от групите по сигнализация, но пак са разпръснати по протежение на железопътните линии, с цел да се постигне по-добро време за реакция в случай на авария. Радио- звената покриват по-голяма площ. Групите по електроразпределение се грижат за електрозахранването на системите за сигнализация, железопътните прелези и телекомуникационното оборудване.

Съществува метрологична работилница за поддръжка и ремонт на релета (за безопасност) и др.

Общият брой на служителите е около 1300, включително 62 позиции в централното управление. За десет години броят на служителите е намален с около 600 човека.

Общите разходи за поделение „Сигнализация и телекомуникации“ за 2013 г. са в размер на 39.3 милиона лева

### 6.3.3. Организация на поделение „Електроразпределение“

Подделение „Електроразпределение“ има три региона. Във всеки регион има няколко групи по поддръжката, и като се има предвид, че не всички подстанции са дистанционно управляеми, има още и превключватели / оператори за подстанциите.

Освен това всеки регион разполага със звена за ремонт и обновяване, оборудвани със специални превозни средства за ремонт и подмяна на контактната мрежа.

Около половината от подстанциите са дистанционно управляеми, а програмата, с която трябва всички останали да бъдат приведени към дистанционното управление, би трябва да приключи през 2019 г. Модернизирането на подстанциите също ще подобри характеристиките на фазовото отклонение.

Регион	Подрегион	Секции по поддържането и превключване	Служители	Групи по поддръжка и ремонт
София	3	21	332	4
Г. Оряховица	3	23	291	3
Пловдив	2	14	242	4

Източник : РД на НКЖИ

Таблица 25. Организация и структура на поделение „Електроразпределение“, NRIC

Общият брой служители по поддръжка и експлоатация е 1094 човека, включително управленския състав. Числеността на персонала е сравнима с тази от преди 10 години.

Общите разходи през 2013 г. на поделение „Електроразпределение“ са 61.7 милиона лева.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

### 6.3.4 Реконструкция и модернизация

#### а) Принципи за планиране на поддържането на релсовия път и оборудването

Този раздел се фокусира върху поддържането на релсовия път. Това е програма от дейности със широк обхват, които са свързани със затваряне на линии или трасета за няколко часа или повече. Освен това тя представлява най-значимото перо от разходи, което следва да се отчита при изчисляването на разходите на НКЖИ.

*По принцип за по-важните строителни работи – обновяване, средносрочен ремонт и трамбоване – прозорците за техническа профилактика по предвидени в годишното разписание. Освен това, при модернизация или обновяване, в тръжните документи се описва колко нощи и почивни дни могат да се използват за работа и намаляване на максималния трафик.*

За график 2013-2014 година, в края на месец май 2013 г. беше публикуван списък с всички очаквани ремонтни дейности, които биха оказали влияние върху предвидения капацитет за влаковете. Този списък беше актуализиран за втората половина на 2014 г. през месец април 2014 година.

На теория това би трябвало да работи.

Списъкът показва колко нощи със затворени линии ще бъдат необходими, за да завърши строителството, колко уикенда със затворени линии са предвидени, дали е необходимо напълно затваряне на участъци от линиите и ако да, в кой период ще се състои затварянето.

Въпреки това, заради провалени търгове, проектите за модернизация се изпълняват със закъснение, природни бедствия са наложили спешни ремонти и на практика се регистрира един непредвидим процес, при който, за съжаление, в момента на затваряне на линиите не са налични алтернативни обходни маршрути. Това води до сериозни оплаквания от страна на железопътните превозвачи. В допълнение, това по никакъв начин не е в съответствие с политиката на ЕС, според която планирането на прозорци за ремонтни дейности трябва да бъде част от процеса на разпределяне на капацитета и следва да се обсъди по време на консултациите за изготвяне на годишното разписание.

*За ремонтни дейности, които могат да се извършват през нощта – като трамбоването – системата работи повече или по-малко; прозорците за ремонти се планират в различен период от прогнозираното.*

Трамбоването беше извършено по план през 2012 г., а 2013 г. беше дори още по-добра година. През 2014 г. обаче, планираното трамбоване няма да бъде извършено, защото почти всички машини се нуждаят от спешен ремонт. Машинният парк е стар – повечето от машините са закупени със средства от безвъзмездната помощ на Световната банка през 1997-2000 г., а пари за нови машини няма.

*За модернизирани линии се смята, че ще е необходима по-малко поддръжка, отколкото в момента и ще бъдат набавени нови машини, които ще се използват само за тези модернизирани линии. Персоналът, който остава незаеет, поради необходимостта от по-малко ежедневна поддръжка, ще бъде прехвърлен на други линии.*



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Има достатъчно бюджет, за закупуване на материали за спешни ремонти и ежедневна поддръжка. Все още липсва транспортно оборудване, уреди и инструменти, което да направи екипите по поддръжката по-мобилни. Изглежда, че предложеното в миналото реструктуриране на системата за поддръжка, все още не е изпълнено.

Планирането на обновяването и средносрочни ремонти, които могат да подобрят скоростта на линиите не се прави подред, а на отделни места по мрежата. Това означава, че реално увеличение на скоростта, което би било от полза за железопътните превозвачи, ще има едва след няколко години. Като цяло, петгодишният план, който е част от многогодишния договор с държавата се следва, но често строителни или ремонтни работи се отлагат за следващата година.

Връзката между обема на трафика и планирането на разходите по поддръжката, ще бъде анализирана в следващата фаза на проекта.

#### **б) Реконструкция на железния път през следващите 5 години**

Съгласно 5-годишния план за развитие на железопътната инфраструктура за периода 2015 – 2020 около 450 км железен път ще бъде подновен с нови материали, така както е това представено на следващата таблица.

Общо разходите за подновяване за целия период се оценяват на 760 млн. лв.

PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Жп линия	Междугарие / гара	Проектна скорост (км/ч)	Скорост по книжка разп. (км/ч)	Дължина (км)	Обща стойност (хил. лв)	Година
II	Курило - Реброво път №2	70	50	11.500	21 800	2015
III	Стряма - Клисуре	85	85	9.100	18 900	2015
III	Клисуре - Христо Даново	100	90 / 70	14.332	15 530	2015/2016
III	Иганово - Сопот	120	80	6.107	11 000	2015
III	Свежен - Калофер	100	70	5.190	8 560	2015
III	Калофер - Тъжа	100	70	8.140	14 652	2015/2016
III	гара Калофер II к-з	100	70	0.740	1 200	2015/2016
IV	Жп. надлез км. 1+545				2 000	2014/2015
IV	Стара Загора - Змейво	65	55	12.925	24 560	2015
IV	г. Радунци - преустройство	65	65		6 000	2015
V	Батановци - Радомир път №1	80	40	8.000	6 480	2015
V	Делян - Дяково	70	50	2.563	4 100	2015
II	Бов - Лакатник път №2	70	70	6.492	12 330	2016
III	Клисуре - Христо Даново	100	90/70	14.332	10 830	2015/2016
III	Сопот - Карлово	120	80	5.200	8 840	2016
III	Калофер - Тъжа	100	70	8.140	6 126	2015/2016
III	г. Калофер II к-з	100	70	0.740	1 200	2015/2016
III	Дунавци - Казанлък	100	70	8.623	1 315	2016/2017
III	Подвис - Ведрово	85	60	9.624	18 200	2016
III	Ведрово - Завет път №1	130	80	5.428	0.16	2016/2017
III	Завет - Люляково път №1 и път №2	130	80	11.578	1 027	2016/2017
III	Люляково - Дъскотна	85	60	10.414	19 800	2016
IV	Долапите - Иваново 22+510 - 24+100 и II к-з Долапите	65	65	2.607	5 000	2016
IV	Борово - Морунци 60+511 - 61+900	60	60	3.859	7 330	2016
IV	Бяла - Полски Тръмбеш	70	70	6.715	11 410	2016
IV	Дъбово - Радунци	65	65	7.345	13 955	2016
IV	Змейво - Тулово	65	60	12.321	23 410	2016
V	Владая - Драгичево	90	80	2.800	4 760	2016
VII	Криводол - Ракево	85	80	6.500	11 050	2016
II	Реброво - Своге път №2	70	70	8.800	16 300	2017
II	Елисейна - Зверино, път №1	70	70	5.378	10 500	2017
III	Копривщица - Стряма	100	40	6.800	24 000	2017
III	Дунавци - Казанлък	120	70	8.623	15 931	2016/2017
III	Ведрово - Завет път №1	130	80	5.428	10 800	2016/2017
III	Ведрово - Завет път №2	130	80	5.428	10 800	2017
III	Завет - Люляково, път №1 и път №2	130	80	11.578	21 100	2016/2017
IV	Бяла-Морунци /72+834- 4+999, 75+160-75+465 /	60	60	2.470	4 900	2017
IV	Димитровград - Хасково	65	40	3.400	6 120	2017
IV	Хасково - Книжовник	65	40	10.000	18 000	2017
II	София север - Илиянци път №1	110	70	1.803	3 240	2018
II	София север - Илиянци път №2	110	70	1.803	3 240	2018
II	г. Илиянци път №1	110	70	0.806	1 450	2018
II	г. Илиянци път №2	110	70	0.806	1 450	2018
II	Асеново - сп. Горица път №2	100	80	4.496	8 093	2018
II	сп Горица - Славяново път №2	65	65	8.752	15 754	2018
III	сп. Орешак - Гавраилово	65	65	4.255	7 660	2018
III	Тъжа II к-з	100	70	0.675	1 210	2018
III	Тъжа - Съхране	120	70	10.519	18 930	2018
III	Съхране - Дунавци	120	70	6.194	11 150	2018
IV	Русе - Долапите	65	65	2.086	3 750	2018
VI	Храбърско - Разменна	70	70	4.100	7 380	2018
VI	Храбърско - Разменна	70	70	12.800	23 040	2018
VI	Радомир - Ал. Димитров	90	65	9.900	17 820	2018
VI	Ал. Димитров - Земен	70	50	15.200	27 360	2018
II	Джулоница - Стражица път №1	130	80	8.944	16 500	2019
III	Карлово - Ботев	100	70	5.735	12 430	2019
IV	Книжовник - Мост	55	40	10.000	18 000	2019
IV	Мост -Кърджали	65	40	10.000	18 000	2019
VI	Земен - Ръждавица	65	40	15.180	28 840	2019
VI	Ръждавица - Копиловци	90	40	6.000	10 800	2019
VI	Копиловци - Кюстендил	75	40	7.100	12 780	2019
VI	Кюстендил - Гюешево	60	25	34.100	61 380	2019

Таблица 26. Програма за подновяване на железния път с нови материали за периода 2015 - 2019 г.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Програмата за модернизация на системите за сигнализация включва 10 проекта на обща стойност 100 млн. лв.:

- Модернизация на системите за сигнализация и телекомуникации в участъка София - Мездра (37 млн. лв., с ДДС);
- Рехабилитация на съоръженията и устройствата на осигурителната техника в железопътния участък Пирдоп - Карлово (10.7 млн. лв., с ДДС.);
- Изграждане МКЦ на гара Червен бряг (10 млн. лв.);
- Рехабилитация на система за контрол за движение на влака ERTMS/ETCS (1 млн. лв.)
- Иновация на междугарова апаратура (3 млн. лв.);
- Иновация на апаратурата в действащи АПУ по приоритетен списък (12 млн. лв, с ДДС);
- Модернизация на апаратурата за АПУ и пресъоръжаването им по приоритетен списък (4 млн. лв.);
- Изграждане на релейни централизации (в т.ч. г. Карлуково, г. Михайлово и др.; 9 млн. лв.);
- Диспечерска централизация (СТС) София - Карлово (6 млн. лв.);
- Модернизация на гара Горна Оряховица (8 млн. лв.).

Дейностите, планирани за модернизация на телекомуникационните системи, са обобщени в следващата таблица. Общият бюджет на 5-годишната телекомуникационна програма е 68.15 млн. лв. с ДДС.

		2015	2016	2017	2018	2019
<b>1.</b>	<b>Проектиране и изграждане на оптични връзки и телекомуникационно оборудване /по направления/:</b>	<b>10.75</b>	<b>6.30</b>	<b>13.00</b>	<b>12.65</b>	<b>8.35</b>
1.1.	Провадия - Синдел - Варна	1.95				
1.2.	Червен бряг - Левски	3.10				
1.3.	Левски - Горна Оряховица, Бутово - Недан	2.70				
1.4.	Горна Оряховица - Бяла	2.10				
1.5.	Русе - Бяла	0.90	3.00			
1.6.	Горна Оряховица - Каспичан		1.00	6.00	2.70	
1.7.	Мездра - Червен бряг		0.50	2.00	0.50	
1.8.	Разменна-Волуяк		0.30	1.00	0.60	
1.9.	София - Карлово		1.50	4.00	3.60	
1.10.	Карлово-Тулово				1.50	2.60
1.11.	Пловдив - Карлово				1.50	2.40
1.12.	Димитровград-Михайлово				0.75	1.25
1.13.	Симеоновград - Нова Загора				1.50	2.10
1.14.	Радомир - Благоевград				2.00	2.40
<b>2.</b>	<b>Проектиране, изграждане на оптични връзки, телекомуникационно оборудване и внедряване на GSM-R система</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>6.50</b>	<b>10.60</b>
2.1.	Русе - Горна Оряховица				4.80	4.50
2.2.	Горна Оряховица - Каспичан				1.70	2.70
2.3.	Мездра - Горна Оряховица					3.40

Таблица 27. Дейности, планирани за модернизация на телекомуникационните системи



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

По отношение на електрозахранващата инфраструктура, програмата предвижда следните шест големи проекта с общ бюджет 7 млн. лв. С ДДС:

- Модернизация на външно гарово осветление (въвеждане на LED осветление и изграждане на автоматизирани системи за управление на осветлението);
- Въвеждане на "Система за дистанционно отчитане на статични електромери в ДП „НК ЖИ“ в ССТ - София, Г. Оряховица и Пловдив;
- Подобряване енергийната ефективност в железопътните гари;
- Изграждане на автоматизирани системи за управление на отоплението на стрелки и перони;
- Модернизация и автоматизация на съоръженията за електроснабдяване;
- Модернизация на трафопостове и остарели кабелни линии.

### в) Планиране и реализиране на модернизацията и развитието на инфраструктурата

Модернизацията и развитието на железопътната инфраструктура се финансират от държавния бюджет или със средства на ЕС или чрез заеми от международни финансови институции (МФИ). По такъв начин планирането им е свързано с политическите приоритети.

Географското положение на България и нейното важно място в основната Трансевропейска транспортна мрежа между Европа и Турция (коридор Ориент-Източно Средиземноморие през Видин-Калафат и част от коридора Рейн-Дунав до Бургас и Турция) са фактори, които могат да стимулират Европейския Съюз и българското правителство да дадат приоритет на проекти по тези коридори.

### 6.3.5 Планиране и предоставяне на "Други дейности и услуги"

Терминът "други производствени дейности" включва всички производствени дейности, извън дейностите по поддръжката, движението на влаковете, реконструкцията, модернизацията и развитието. Специфична особеност е, че подобни дейности обикновено носят допълнителни приходи на управителя на железопътната инфраструктура.

Освен споменатите по-горе "съпътстващи услуги", могат да се извършват и следните дейности:

- Отдаване под наем на сгради, помещения, жилища и парцели;
- Продажба на излишни неоперативни дълготрайни активи, материали и скрап;
- Обучение провеждано в Център за Професионално Обучение;
- Координация на генерални планове, разработване на проекти, използване на технически документация и т.н.
- Отдаване под наем на паркинг пространства и помещения за различни дейности и събития.

Отчетът за доходите на НКЖИ прави разлика между "други услуги" и "други основни услуги" (включващи съпътстващите услуги и допълнителни услуги). Затова може да се каже, че "другите услуги" на НКЖИ не отговарят на структурата на приложение II към Директива 2012/34/ЕС.





PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

## 6.4 Цени и тарифи за услуги на НКЖИ

### 6.4.1 Цени за минималния пакет за достъп

Както се посочва във „Встъпителния доклад“ , „Описание на резултатите от Задача 1“ , Консултантът следва да анализира съществуващите такси за достъп до инфраструктурата, включително методологията за тяхното изчисляване. Цялостен анализ е предоставен в раздел 8, по-специално т. 8.4 (метод на изчисление) и т. 8.2 (Развитие на таксите за достъп в България).

В глава 7 от Референтния документ за мрежата е описан подробно минималния пакет за достъп, както и методиката за изчисление.

Минималният пакет за достъп включва всички услуги в железопътна инфраструктура, описани в раздел 6.2 на Референтния документ. Техните цени следва да се основават на преките разходи, определени като разходите произтекли директно в следствие на извършването на влаковата услуга (Директива 2012/34/ЕС).

Подробно описание на цените на услугите от минималния пакет за достъп, както и коментари от потребителите на услугите, са представени в глава 8 на този доклад.

Минималният пакет за достъп трябва да включва използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, когато има такава. Понастоящем, това не се отнася за България

### 6.4.2 Ценова листа за услуги, предоставяни от НКЖИ

Този раздел на Доклада анализира Ценовата листа на ДП НКЖИ, съгласно Анекс VII от Референтния Документ за фактическото състояние на железопътната инфраструктура за периода 2010-2014.

Ценовата листа на ДП НКЖИ, съгласно Анекс VII от Референтния документ за фактическото състояние на железопътната инфраструктура, е одобрена за първи път с Решение на Управителния съвет на НКЖИ от 24.07.2008 г. и е влязла в сила от 01.08.2008 г. Впоследствие Ценовата листа е изменяна и допълвана неколккратно, като действащата в момента Ценова листа е в сила от 01.10.2012 г.

По своя характер Ценовата листа съдържа в по-голямата си част услуги, описани в Приложение II на Директива 2012/34 „Услуги, предоставяни на железопътните превозвачи“. Ценовата листа включва три основни групи услуги, както следва:

#### ***I. Услуги за обслужване и поддръжка***

- предоставяне за ползване на сгради и други съоръжения в пътнически жп гари. Жп гарите са разделени на I категория (София, Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора, Горна Оряховица и Русе) и II категория (всички останали жп гари), като цените са за 1 кв.м за месец поотделно за открита и закрыта площ. Услугата е в сила от 01.07.2009 г. и цената не е променяна до настоящия момент.

- предоставяне за ползване на коловози за гарирание на подвижен състав. Цената на услугата се изчислява на база полезна дължина и тип на коловоз, на линеен метър за 24 ч. престой. Услугата е в сила от 01.07.2009 г. и цената не е променяна до настоящия момент.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

- предоставяне на железен път за връзка с индустриални жп клонове и коловози. Цената на услугата се изчислява на база брой преминавания на подвижен жп състав и полезна дължина на железния път, на линеен метър за 24 ч. Това е сравнително нова услуга и е в сила от 01.08.2012 г. и цената не е променяна до настоящия момент.

- - Достъпът до разпределение на електрическата енергия в размер на 90 лв / MWh се заплаща на управителя на инфраструктурата. В случаите когато подвижния състав не е оборудван с устройство за измерване на използваните MWh, железопътните предприятия трябва да заплатят консумираната електроенергия въз основа на брутотонкм в съответствие със споразумението за разпределение на тягова електроенергия, подписано между железопътните предприятия и НКЖИ. В РД липсва повече информация относно това споразумение.

## **II. Съпътстващи услуги**

- осигуряване на достъп до телекомуникационната мрежа. Услугата е в сила от 01.01.2010 г. и цената не е променяна до настоящия момент. В сила от 01.07.2010 г. са допълнени две нови дейности към услугата.

- осигуряване на технически контрол на подвижния състав и други. Услугата е в сила от 01.07.2009 г. и цената не е променяна до настоящия момент.

## **III. Други услуги**

Това представлява най-голямата група услуги. Голяма част от тези услуги по вид и цена не са променени от периода 2009-2010 г. и затова няма да бъдат споменавани на този етап. По-основните от тази група услуги са следните:

- измиване, дезинфекция и дезинсекция на вагони и контейнери. Цената на услугата е по видове вагони за 1 брой вагон. Действащата в момента цена е в сила от 01.10.2012 г., като е увеличена средно с около 20-25% спрямо предишните нива от 2010 г.

- ползване на вагонна везна. Цената на услугата е измерване на 1 вагон. Действащата в момента цена е в сила от 01.10.2012 г., като е увеличена с около 65% спрямо предишните нива от 2010 г.

- услуги, свързани с управление на влаковете и капацитета. Цените на дейностите към тази услуга не са променени от тяхното първоначално одобрение през 2008 г. В сила от 27.04.2011 г. е въведена една нова дейност към тази услуга.

Това включва всички видове дейности, свързани с подготовката за нови влакови маршрути, като например:

- Нарещдане на диспечера за директна промяна в реално време
- Планиране на допълнителни или променени влакови маршрути; цените са се увеличили за искания с по-кратко предизвестие. Цената се изчислява на влаккилометър и има мултиплициращ механизъм за заявки <48 часа и <24 часа.
- Подготовка на прозорец за ремонтни работи или за изпитване на влаковете.
- Изпитване на гаровия осигурителен персонал от външни фирми.

- Тарифите за планиране и проследяване на опасни товари не се събират. НКЖИ не е в състояние да контролира процеса на транспорта; ЖП отговаря за всички аспекти на безопасността на тези превози.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

- предоставяне на машини, използвани при извършване на ново строителство, ремонт, поддържане и обезопасяване на железния път и съоръженията. Цената е за машиносмяна на типове машини разделени на тежка пътна механизация, специализирани машини и вагони, релсови самоходни специализирани машини и лека пътна механизация. Допълнително цената е отделна за период на ползване на машините съответно до 4 часа, 6 часа, 8 часа и 12 часа. Новите цени за ползване на машините са в сила от 01.08.2010 г., като са променени от предишните нива на цени от 2009 г. с около +/- 10%.

- предоставяне на възстановителни средства. Цената е за машиносмяна на типове машини, като цената е отделна за период на ползване на машините съответно до 4 часа, 6 часа, 8 часа и 12 часа. Новите цени за ползване на машините са в сила от 01.08.2010 г., като са променени от предишните нива на цени от 2009 г. с около +/- 10%.

Извършеният анализ на Ценовата листа на ДП НКЖИ показва, че не е налична Методика за определяне на отделните видове услуги.

Услугите по поддръжка на железопътната инфраструктура, както са описани в ценовата листа на НКЖИ (Приложение 7 към Референтния Документ) са основно услуги, които са описани в §2 от Приложение II на Директива 2012/34/ЕС. Тези услуги следва да се предлагат на цена, базирана на преките разходи за предоставяне на тези услуги. Нищо не се споменава по отношение на методиката, която се използва за определяне на тези цени.

Цените на допълнителните услуги следва да се определят по себестойност на разходите, а съпътстващите услуги следва да се определят на пазарен принцип. Ето защо трудно може да се установи дали те са изчислени по себестойност или отразяват пазарните цени.

Допълнителни резултати от анализа:

- Приложение 7 не е структурирано в съответствие с приложение II на Директива 2012/34/ЕС, както и Директива 2001/14/ЕО (както вече бе споменато в раздел 6.4.5).

## 6.5 Приходи на НКЖИ

Приходите на НКЖИ са приходи от продажби и субсидии от държавния бюджет.

### 6.5.1 Приходи на НКЖИ от продажби

Приходите от продажби са осигурени от:

- инфраструктурни такси за достъп (минимален пакет);
- такси за достъп до разпределението на електрическата енергия;
- такси за достъп до основни съоръжения;
- такси за допълнителни и помощни услуги;
- продажби на други услуги.

Следващата таблица е от Бизнес План на НКЖИ за 2014 г. и дава информация за планираните и очакваните приходи за 2013 г., както и приходите, планирани за 2014 година.

НЕТЕН ДОХОД (в хиляди лв)		Бизнес План 2013 г.	Очакван резултат 2013 г.	Бизнес План 2014 г.	Разлика между очаквания резултат за 2013 г. и 2014 г.
<b>1</b>	<b>Приход от инфраструктурни такси</b>	<b>66400</b>	<b>68000</b>	<b>54500</b>	<b>-20%</b>
<b>2</b>	<b>Приход от електроразпределение</b>	<b>30200</b>	<b>30000</b>	<b>45600</b>	<b>52%</b>
<b>3</b>	<b>Приход от други услуги</b>	<b>14200</b>	<b>10000</b>	<b>10600</b>	<b>6%</b>
	от ремонти и услуги	11200	8500	8800	4%
	от дезинфекционни станции и гранични пунктове	300	60	60	0%
	от вагонни везни	680	730	800	10%
	от жп карieri и жп ландшафт	300	200	300	50%
	от други спомагателни услуги	200	5	5	0%
	от други услуги	1520	505	635	26%
<b>4</b>	<b>Други приходи от основна дейност, включително</b>	<b>15000</b>	<b>25400</b>	<b>13400</b>	<b>-47%</b>
	продажба на дълготрайни активи, материали и скрап	5000	4000	3000	-25%
	от отдаване под наем на дълготрайни активи	7000	5400	5400	0%
	други доходи от основна дейност	3000	16000	5000	-69%
<b>5</b>	<b>Печалба от продажба на неоперативни активи</b>	<b>5000</b>	<b>4000</b>	<b>9000</b>	<b>125%</b>
	<b>Общо нетни приходи от продажби (1+2+3+4+5)</b>	<b>130.800</b>	<b>137.400</b>	<b>133.100</b>	<b>-3%</b>

Източник: Бизнес план на НКЖИ, 2014г.

Таблица 28. Планирани и очаквани приходи за 2013 г., както и планирани приходи за 2014г.

Трябва да се отбележи, че горната таблица не е направена така, че да показва приходите на НКЖИ от инфраструктурни такси и пряко свързаните с тях услуги от една страна, и от други дейности, от друга страна.

Тя не показва ясно приходите от недвижими имоти, които също могат да бъдат идентифицирани като дейност освен предоставянето на услуги, пряко свързани с дейността на железопътните превозвачи.

Следва да се отбележи, че около 25% от приходите от продажби на НКЖИ са от други дейности, а не от предоставяне на услуги, пряко свързани с дейността на железопътните предприятия.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Според бизнес плана на НКЖИ, планираните приходи за 2013 г. от други услуги са определени на 14,2 милиона лева. В действителност те достигат 10 млн лв. В бизнес план 2014 г. планираният доход беше коригиран до реални цифри и определен на 10,6 милиона лева. Сравнявайки приходите от други услуги, той възлиза на **приблизително 8%** от общия доход на НКЖИ. Отчитайки също приходите от основна дейност и печалбата от продажбата на нетекущи активи, доходът, различен от този от таксите за достъп и пряко свързаните с тях услуги **е приблизително 24,8%** от общия доход на НКЖИ.

Според анализа на финансовите отчети на НКЖИ за м.януари – м.септември 2014 г., доходът от други услуги е 7,896 милиона лева, което е приблизително **8,5%** от общите приходи. Използвайки горепосочения метод за изчисление и включвайки също и други приходи от основна дейност (8,633 милиона лева), както и печалбата от продажбата на дълготрайни активи (3,490 милиона лв), действителният доход намалява до **приблизително 21,6%**. **Въз основа на по-горните данни е ясно, че реалните стойности отново няма да достигнат планираните.**

### 6.5.2. Приходи от държавния бюджет

Директива 2012/34/ЕС изисква от страните-членки да гарантират, че в рамките на разумен период от пет години, в отчета за приходите и разходите на управителя на инфраструктурата трябва да има балансиране на приходите от таксите за ползването на инфраструктурата, печалбата от други търговски дейности, безвъзмездно отпуснатите средства от частни източници и държавното финансиране.

Оттук идва и 5-годишният договор между държавата и управителя на инфраструктурата, създаден въз основа на индикативна стратегия за развитието на железопътната инфраструктура, която обхваща период от най-малко пет години, подлежи на подновяване и отчита нуждите на вътрешния транспортен пазар, както и нуждите на Съюза, когато е необходимо. Пет годишния договор е базиран също така и на 5-годишния бизнес план, който прогнозира приходите и разходите за целия период.

В 5-годишния договор между държавата и НКЖИ, държавата договаря предварителен бюджет, за да изравни салдото в отчета на НКЖИ за приходите и разходите. Държавата се съгласява да финансира капиталовите инвестиции чрез капиталов трансфер от държавния бюджет към НКЖИ. Чрез 5-годишния договор се цели да се осигури стабилност на НКЖИ за 5 години.

На практика, всяка година предвидените средства, договорени в предварителния бюджет за балансиране на салдото в отчета на НКЖИ за приходите и разходите, не са достатъчни за покриване на разходите на НКЖИ, тъй като разходите се увеличават непланирано. През последните години Правителството и Парламента се опитват да покриват нуждите на НКЖИ с коригирани по-високи суми отколкото предвидените в предварителния бюджет, в съответствие с приоритетите, заложили са използване на публични средства..

През 2013 г. държавната субсидия, която изравнява салдото в отчета на НКЖИ за приходите и разходите е 129,8 милиона лева.

Държавната помощ за инвестиции е 90 милиона лева, които основно се използват за финансиране на маршрути, които не са приоритетни за ЕС. Инвестиции за приоритетни за нуждите на ЕС маршрути се покриват със средства на ЕС по Оперативна програма Транспорт (ОПТ), управлявана от МТИТС. Допълнително, за периода 2015-2023 в рамките на ОП ТТИ със средства от държавния бюджет ще бъде отпуснато съ-финансиране в размер на 101 млн. евро.

Общо държавната помощ за НКЖИ и железопътната инфраструктура на страната е 219,8 милиона лева. Това следва да се сравни с 90 милиона лева приходи на НКЖИ от инфраструктурните такси за достъп, включително и такси за достъп до мрежата за разпределение на електроенергия.



Източник: Бизнес план на НКЖИ, 2014 г.

**Фигура 31. Нетни приходи на НКЖИ от продажби**

### 6.5.3 Фактуриране и плащане

Този анализ е изготвен въз основа на Анекс 5 и Анекс 7 от Референтния Документ за фактическото състояние на железопътната инфраструктура за 2014, Годишните финансови отчети на НКЖИ за периода 2011-2013 г. и информацията за неразплатени вземания предоставени на Консултанта от НКЖИ.

#### 6.5.3.1 Процеси за фактуриране и плащане

Процесите на фактуриране и плащане между НКЖИ и Железопътните Превозвачи (ЖП) са описани в детайли в Анекс 5 от Референтния Документ за фактическото състояние на железопътната инфраструктура и определят сроковете и начините на плащания на дължимите инфраструктурни такси както и цените на допълнителните и съпътстващи услуги и други услуги предоставяни от НКЖИ.



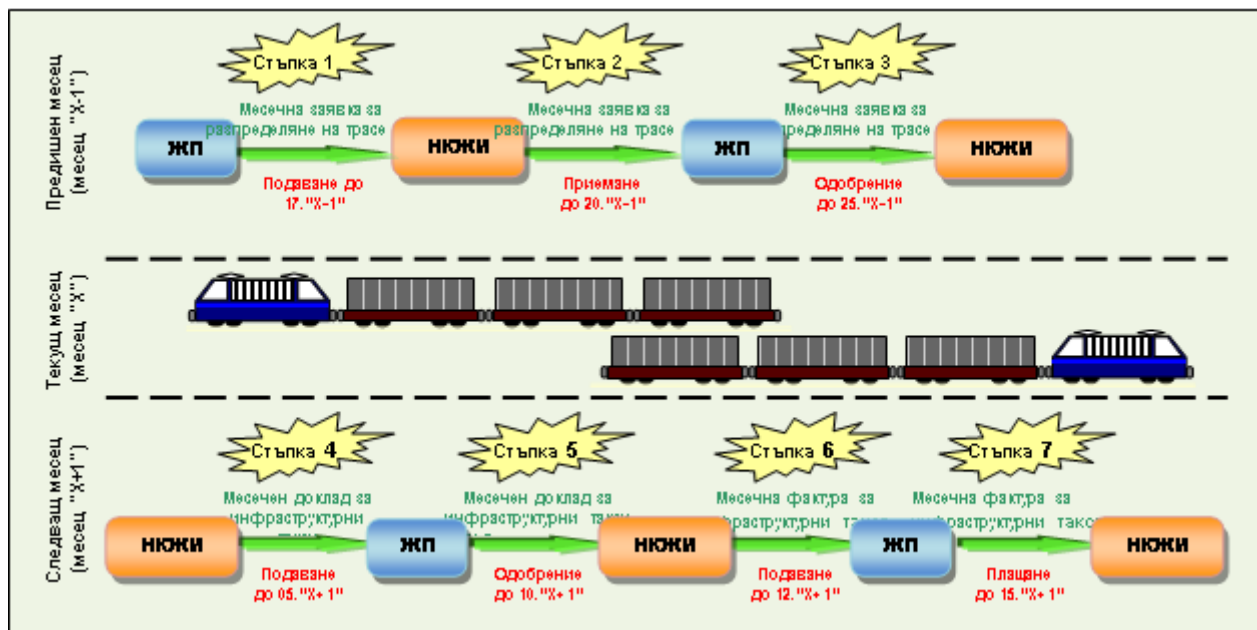
Процедурата по определянето на инфраструктурните такси за достъп е следната:

1. На основание на дейностите съгласувани в годишния договор за достъп и ползване на инфраструктурата се изчислява и формира стойността на реализираната влакова работа
2. Евентуални промени се правят и се взимат предвид ежемесечно
3. На база на фактически реализираната влакова работа издразена в влак и бруто тон километри се изготвят месечни справки, които се одобряват и от двете страни
4. След окончателното съгласуване между страните, НКЖИ издава фактура за стойността на дължимите инфраструктурни такси и начисления върху тях ДДС

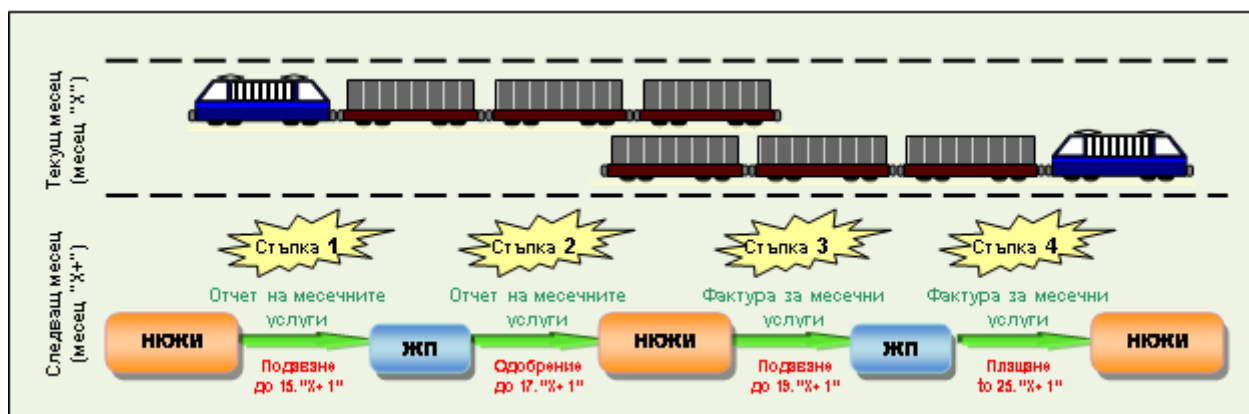
Комуникацията с Железопътните превозвачи от страна на НКЖИ се извършва от Подделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“, докато регионалните му подразделения изготвят съответните месечни справки.

Крайни срокове за промени:

- Инфраструктурни такси за достъп: заплащането на дължимите инфраструктурни такси става до 15-то число на следващия месец.
- Допълнителни услуги, според минималния пакет от услуги: заплащането на дължимите суми за тези услуги става до 25-то число на следващия месец.



Фигура 32. Документооборот във връзка с инфраструктурните такси за достъп



Фигура 33. Документооборот във връзка с услуги, които не са свързани с инфраструктурните такси

### 6.5.3.2 Анализ на плащанията за периода 01.2011-10.2014

По информация от Годишния финансов отчет на НКЖИ за 2013 г., просрочените търговски вземания на НКЖИ за 2011, 2012, до март 2013 са в размер на 62,3 млн.лв. Тази сума е почти равна на годишния приход на НКЖИ за 2013 година.

За уреждането на тези вземания с Решение №481 от 12.08.2013 г. на Министерския съвет на Република България НКЖИ е придобила недвижими имоти на обща стойност 22,8 млн. лв. За уреждане на останалите финансови задължения на 31.05.2013 г. е подписано споразумение за разсрочено плащане.

От прегледът на наличната информация, предоставена до Ноември 2014, не бяха констатирани други търговски вземания, просрочени над една година.

Важно е да отбележим, че взетите мерки от страна на правителството на Република България в началото на 2013 г. целят уреждане на търговските задължения на БДЖ.

Неразплатените вземания от към 31.10.2014 г. са показани в следващата таблица:

Срочност на задълженията	Железопътен превозвач	Дължимата сума в лв.
до 1 месец	Булмаркет -ДМ ООД	160 000,00
	ДП ТСВ	26 518,02
	Порт Рейл ООД	12 734,21
	БДЖ - Товарни превози ЕООД	1 721 320,66
	ОБЩО	1 920 572,89
от 1 месец до 3 месеца	БДЖ - Товарни превози ЕООД	2 232 774,05
	ОБЩО	2 232 774,05
от 3 месеца до 6 месеца	Ди Би Шенкер Рейл България ЕООД	7 295,04
	ОБЩО	7 295,04

Таблица 29.Неразплатени вземания от железопътни превозвачи към 31.10.2014 г.

В момента около 6% от общия годишен доход от инфраструктурни такси и други услуги е просрочен. **Забележка:** Повечето от забавените плащания се отнасят за БДЖ – „Товарни превози“ ЕООД.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

## 6.6 Счетоводство и изчисляване на разходите на НКЖИ, Дълг на НКЖИ

### 6.6.1. Счетоводство и изчисляване на разходите на НКЖИ

Осчетоводяването на разходите на НКЖИ се извършва в съответствие с българското счетоводно законодателство. Общите разходи на НКЖИ за 2013 година са 350 милиона лева, от които за основна дейност както следва:

- Управление на движението: 24,3 млн. лв.;
- Поддръжка на железния път: 149,5 млн. лв.;
- Сигнализация и телекомуникации: 39,3 млн. лв.;
- Разпределение на тягова енергия: 61,6 млн. лв.

Разходите за персонала (заплати и социални осигуровки) съставляват 41% от общите разходи. От 2010 г. досега, числеността на персонала е намаляла с 20%, но броят на заетите служители е все още е твърде важно перо, което е обвързано с предишни дейности и процедури. Както е описано в доклада на Световната банка Записка за железопътната политика, показателят на НКЖИ от 3 служители на километър е все още един от най-високите сред управителите на инфраструктурата на ЕС. Модернизацията на функционирането на инфраструктурата би позволила намаляване на броя на служителите, но също така ще изисква обучение и назначаване на нови служители, с оглед ефективно адаптиране към новите технологии.

Имайки предвид демографските и икономическите промени в страната, характеристиките и размера на железопътната инфраструктура се нуждаят от приспособяване. Такова адаптиране следва да отчита и държавната политика по отношение на железопътните транспортни услуги, които се предлагат и по-специално на тези, които покриват нуждите на пътниците в по-отдалечени райони.

Материалите и закупуването на услуги от трети лица, представляват 8,5% и 6,5% от общите разходи за дейността, докато разходите за амортизация представляват 37% и ще се нарастват успоредно с инвестициите в железопътната инфраструктура.

#### **Текущо изчисляване на преките разходи**

Преките разходи на НКЖИ са калкулирани в размер на 50 милиона лева от общо 300 милиона лева оперативни разходи. При калкулирането са изключени по-голяма част от заплатите и социалните осигуровки, както и амортизациите.

Общите разходи и преките разходи не са разпределени по видове услуги и дейности, изпълнявани по железопътната инфраструктура.

Тези общи разходи и преки разходи трябва да бъдат разпределени по участъци от линиите, поне що се отнася до разходите за поддръжка на железния път. Тази тема ще се развие по-задълбочено в Задачи 3 и 4 от Проекта.

### 6.6.2 Дълг на НКЖИ

Дългът на НКЖИ е доста малък в размер на 65 милиона лева през 2013 г. НКЖИ погасява кредитите си от Държавните субсидии, тъй като те са свързани с капиталовите инвестиции. Заемите на НКЖИ от международни финансови институции са държавно гарантирани.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

## 7. Производителност на железопътния сектор

### 7.1 Сравнителен анализ за Европейския Железопътен Сектор

Изготвен е сравнителен анализ за България с железопътните мрежи на следните страни:

- Австрия
- Хърватия
- Чехия
- Гърция
- Румъния
- Словакия
- Словения

Подборът на страните в извадката по-горе е направен въз основа на следните принципи:

- Съседни страни;
- Сходни характеристики на мрежата;
- Сходно историческо развитие по отношение на икономиката и трафика;
- Наличие на данни.

Австрия е добавена като пример за западно-европейска мрежа на транзитна страна.

Източници на данни:

- ЕВРОСТАТ;
- ОИСР;
- Международният съюз на железниците (UIC);
- ЕК (СНЖП);
- Европейската железопътна агенция.

Като цяло този анализ показва, че България е в съответствие с останалите страни по отношение на:

- гъстотата на мрежата;
- нивото на инвестициите в инфраструктура (поддръжка, рехабилитация и модернизация);
- безопасността.

Въпреки това България отбелязва сериозен спад по отношение на превозите както на товари, така и на пътници. Нивото на международния трафик е много ниско, въпреки стратегическото разположение на България. Също така, въпреки че равнището на разходите, свързани с поддръжката, рехабилитацията и модернизацията е увеличено до значителна сума, българската железопътна инфраструктура все още трябва много да се развива и навакства, за се осигури добро ниво на предлаганите услуги.

Това се дължи на:

- Изоставане в сферата на поддръжката от 1990 до 2010 г.
- Закъснения в реализирането на проекти за модернизация, което води до фокусиране в изпълнението на тези проекти за сметка на поддръжката на железния път
- Липса на стабилност и планиране по отношение на поддръжката.

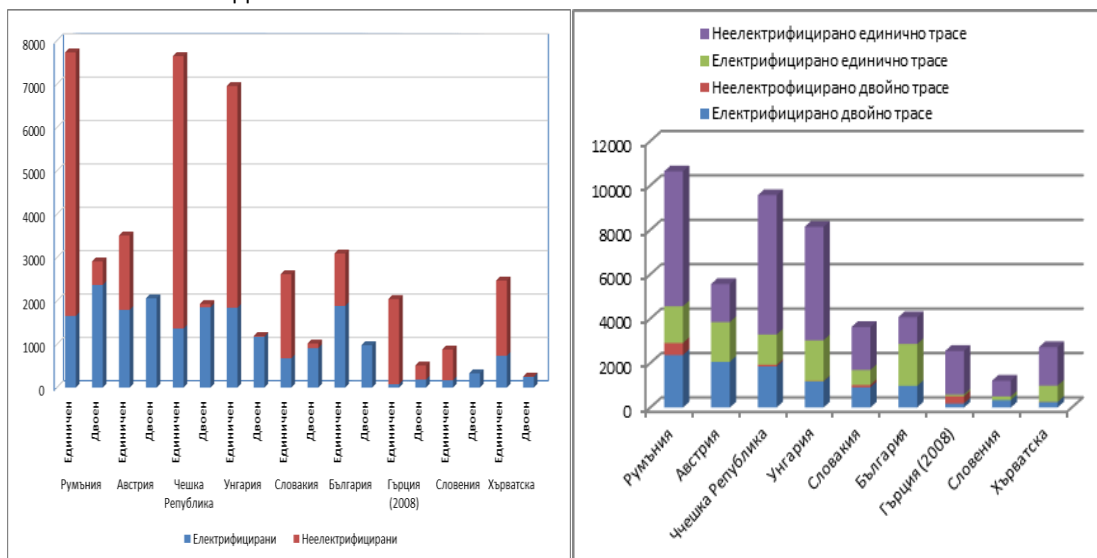
Общественото възприемане а железопътните услуги е негативно, анализирайки доклада за СНЖП. По-специално това касае честотата на движение на влаковете, достъпността и чистотата на гарите и влаковете.

### 7.1.1 Инфраструктура

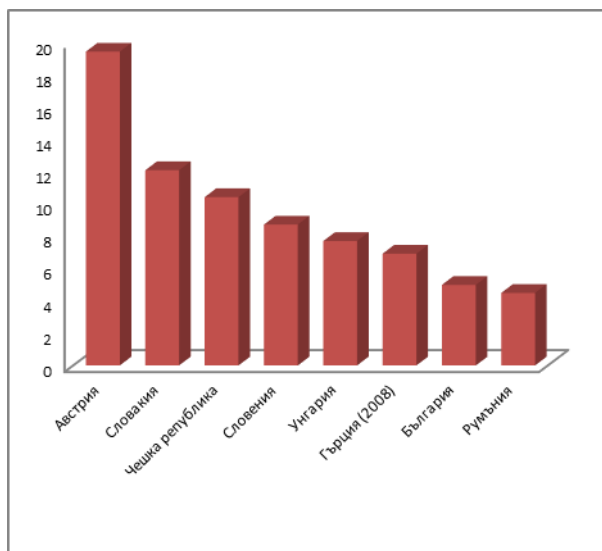
Данните се основават на информация от Евростат за 2012 г.

Гъстотата на железопътна мрежа в България спрямо населението и територията на страната е в рамките на средната (съответно 2000 жители и 25 км<sup>2</sup> на километър от жп мрежата). Българската железопътна мрежа е сред мрежите с най-висок дял на електрифицираните линии, като това се отнася до:

- Всички двойни железопътни линии;
- Повече от 50% от единичните железопътни линии.



Фигура 34 Обща дължина на мрежата по видове железопътни линии



Друга основна характеристика на българската железопътна мрежа е ниското ниво на използване в сравнение с останалите страни от извадката:

- Четири пъти по-малко от Австрия;
- Над два пъти по-малко от Чехия и Словакия.
- Единствено Румъния има по-ниска степен на използване на мрежата.

Схемата от лявата страна показва броя влакилометър на км линия.

Фигура 35. Интензивност на използване на железопътната мрежа, измерено във влакилометър на ден

По-долу е показано нивото на поддръжка, подновяване и подобрения (източник Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР)). България е изправена пред сериозно изоставане в поддръжката на жп инфраструктурата. Въпреки това, нивото е в съответствие с това на другите железопътни мрежи, като се имат предвид размерите на мрежата и нивото на трафика.

		Поддръжка	Подновяване	Подобрения	Общо
България	2011	81.5	20.8		102.3
	2012	35	41	71	147
Румъния	2011	37.8	12.9	262	312.7
	2012	37.7	12.9	26.2	76.8
Гърция	2011	1.2	2.7		3.9
	2012	6	2	0	8
Словакия	2011	94.7	46.5		141.2
	2012	104.4	76	0	180.4
Унгария	2011	114.9	60.8	224.5	400.2
	2012	104.95	64.74	387.7	557.39
Австрия	2011				1766
	2012				1507
Чешка Република	2011		378	460.6	838.6
	2012	353	0	381	734
Словения	2011	71.6	35.8		107.4
	2012	65.5			65.5

Таблица 30. Сравнителен анализ: Ниво на поддръжка, подновяване и подобрения, в млн. Евро

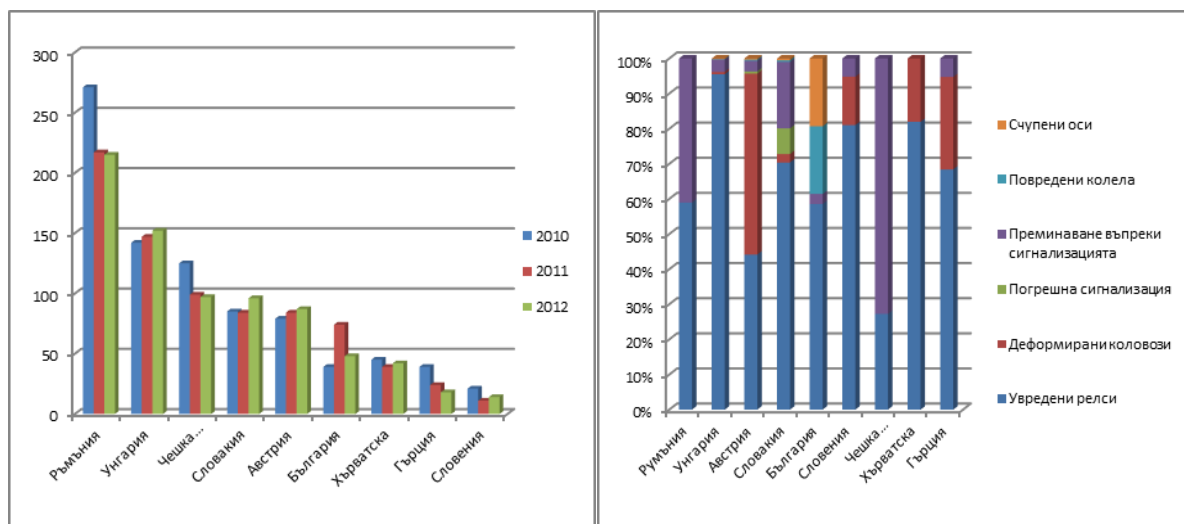


## 7.1.2 Безопасност

Данните по отношение на безопасността са предоставени от Европейската железопътна агенция.

Общият брой на произшествия на влак в България е висок в сравнение с Австрия и Република Чехия, но нивото на безопасност се поддържа на сравнително задоволително равнище, въпреки лошото състояние на инфраструктурата и подвижния състав. Трябва да се отбележи, че причина за най-голяма част от произшествията в България е подвижният състав, като произшествията, пряко свързани с дейността на НКЖИ са малко на брой. Повече от 70% от пътническите и товарните вагони са с период на експлоатация над 35 години. Почти 100% от дизеловите локомотиви са с период на експлоатация над 35 години, а 90% от електрическите локомотиви са над 25 години.

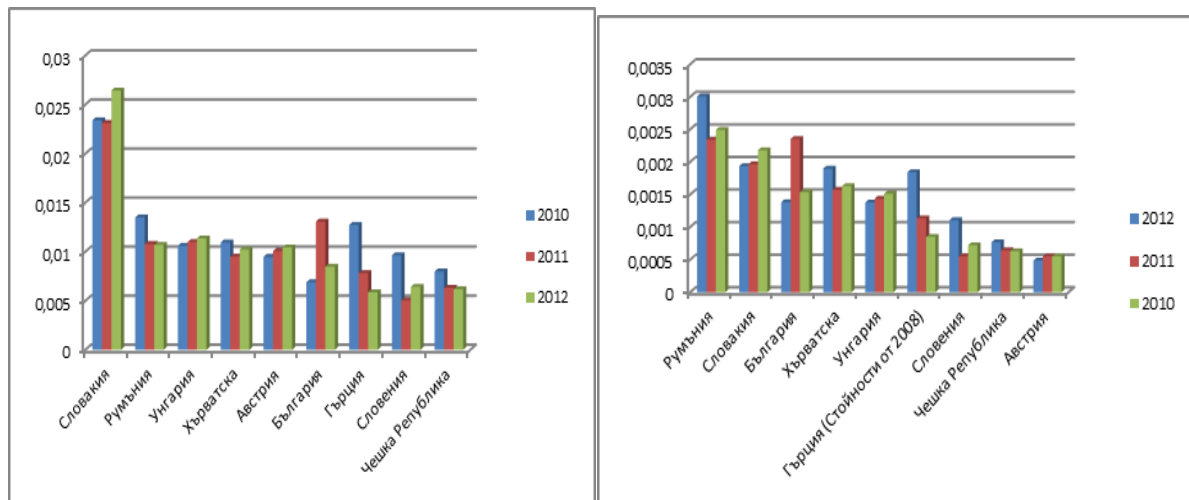
Сравнението на стойностите за 2012 г. и тези за 2010 г. показва увеличение на броя на произшествията, въпреки, че броят на произшествията през 2012 е намалал в сравнение с 2011. Това е свързано с неподновяването на подвижния състав и запазването на нивото на поддръжка на мрежата под изискванията.



Брой произшествия

Разпределение по вид на произшествието

Фигура 36. Брой произшествия и разпределение по вид на произшествието



Брой произшествия / км линия

Брой произшествия / 1000 влакилометри

Фигура 37. Брой произшествия на км линия и 1000 влакилометри

### 7.1.3. Трафик

Данните за трафика се основават на информация от Евростат за 2012 г.

#### 7.1.3.1 Пътнически превози

Железопътният транспорт в България се характеризира с лоша репутация сред населението, силна конкуренция от страна на автобусния транспорт и относително ниско качество на обслужване.

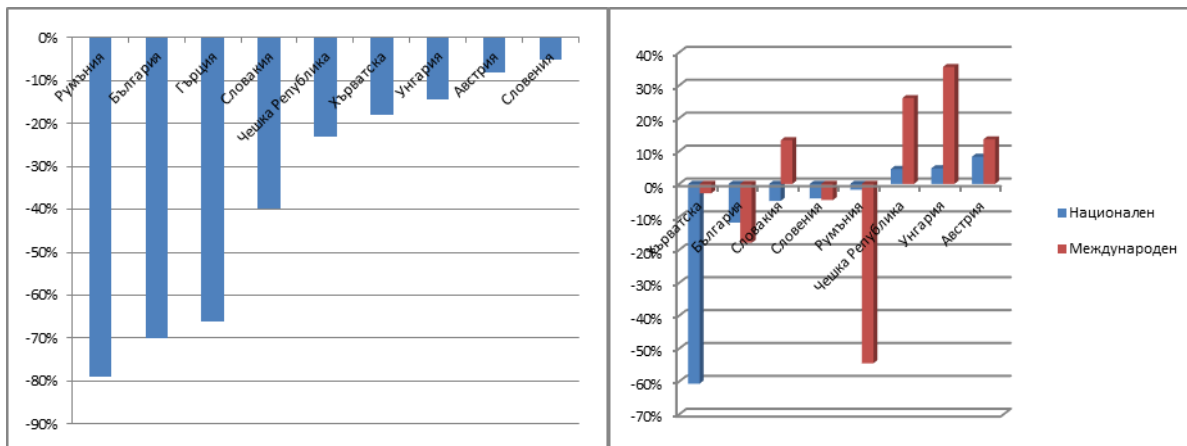
В резултат, съотношението между броя на превозените пътници годишно и броя на населението е много ниско, въпреки сравнително доброто покритие на страната и подходящата гъстота на мрежата.



Фигура 38. Съотношение между превозените пътници и населението, вътрешни превози

Намаляването на пътническия трафик през последните 15 години е особено осезаемо в Румъния, България и Гърция: в България то достига 70%. Намаляването на трафика е особено голямо при международните превози, което отразява слабата конкурентоспособност на железопътните услуги по международните линии.

PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

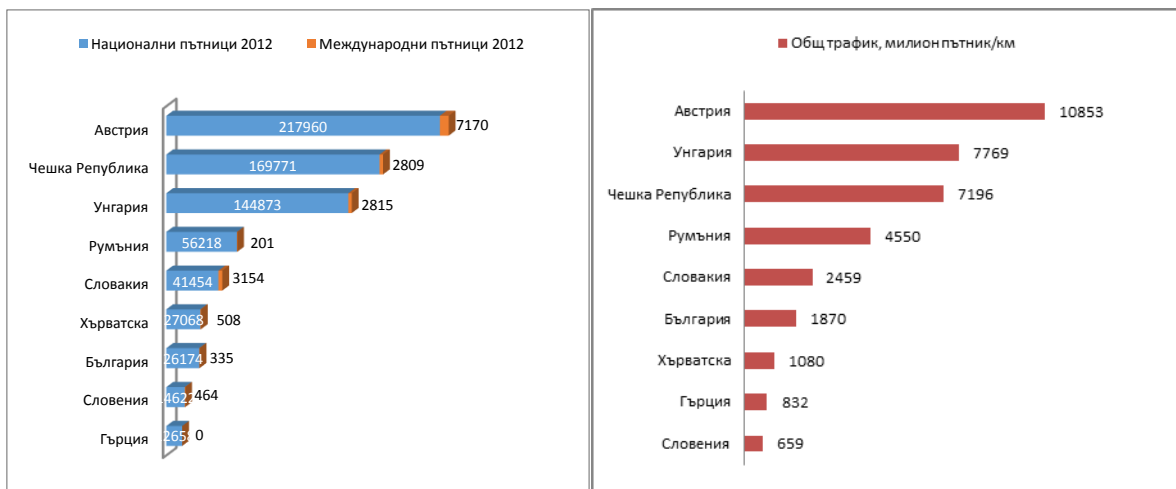


Развитие на модалния дял на железопътните пътнически превози за периода 1995–2011 г. (% изменение)

Последно развитие на вътрешни и международни железопътни пътнически превози в пътничкокилометри, през периода 2010-2012 г. (източник: СНЖП и Евростат)

Фигура 39. Развитие на модалния дял на железопътните пътнически превози за периода 1995–2011 г. (% изменение) и последно развитие на вътрешни и международни железопътни пътнически превози в пътничкокилометри, през периода 2010-2012 г.

Нивото на пътническите превози е показано на следните диаграми:



Превоз на пътници 2012 г., в хиляди

Общ трафик, млн пътничко-километри

Фигура 40. Превоз на пътници 2012 г., в хиляди, Общ трафик, милиони пътничко-километри

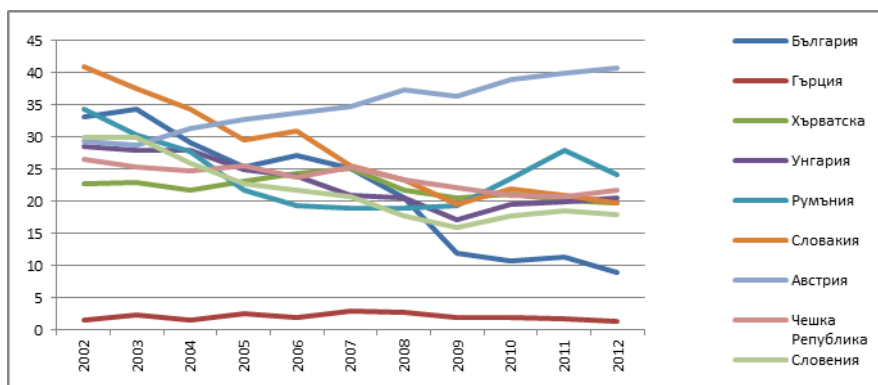
Точността на влаковете на дълги разстояния е една от най-лошите в Европа, въпреки сравнително слабото използване на железопътния капацитет и сравнително големия дял на двойните железопътни линии.



Фигура 41. Точност на крайградските, регионалните и влаковете на дълги разстояния

### 7.1.3.2. Товарни превози

Процесът на изменение на модалния дял на железопътните товарни превози показва най-голям спад за железопътния транспорт за период от 10 години в България, от почти 35% до по-малко от 10% (източник Евростат). В повечето страни се наблюдава известно увеличение на модалния дял от 2009 г. насам. Делът на железопътния транспорт в България е под средния за ЕС.

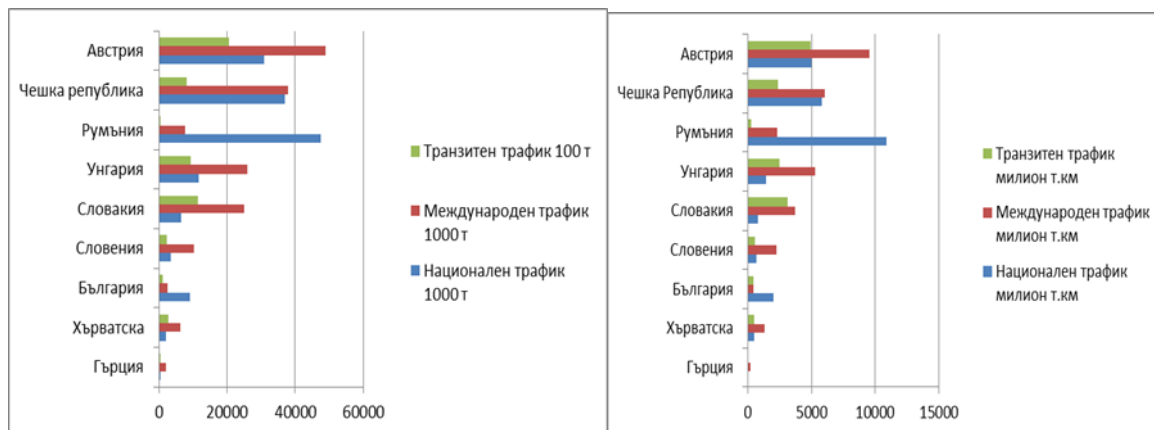


Фигура 42. Развитие на модалния дял на железопътните товарни превози

Това изменение се дължи на следните фактори:

- Намаляване на традиционния железопътен превоз в резултат на закриване на местни промишлености;
- Влошаване на качеството на железопътната услуга;
- Развитие на пътната инфраструктура;
- Строителни работи по модернизацията на няколко ключови железопътни коридори, които оказват влияние върху железопътната дейност.

От 1990 г. превозът на товари в т/км е намалял 6 пъти. От 1995 г. той е намалял почти 3 пъти. Диаграмите по-долу показват статистически данни за превоз на товари (източник Евростат).



Фигура 43. Статистически данни за превоз на товари

Независимо, че България следва да се разглежда като транзитна държава, особено поради близостта ѝ до Румъния, Гърция, Сърбия и Турция, както и разположението на двете ѝ пристанища на Черно море, нивото на транзитните превози достига едва 10% от общия товарен трафик. Международният трафик също представлява 10% от общия трафик (т/км). Транзитните и международните превози представляват повече от 50% от общия трафик за всички страни с изключение на Румъния и България.

### 7.1.4 Удовлетвореност от железопътните услуги

Европейската комисия издава всяка година Експресно проучване Евробарометър относно „Удовлетвореността на европейците от железопътните услуги“. То се провежда от TNS Political & Social network в 26 държави-членки на Европейския съюз в края на лятото. Общо 26,034 респонденти на възраст 15 и повече години от различни социални и демографски групи са интервюирани по телефона (стационарен или мобилен) на майчиния си език от името на Генералната дирекция „Мобилност и транспорт“. Използваната методика е тази от проучванията Евробарометър, провеждана от Генерална дирекция Комуникации (отдел "Стратегия, корпоративни комуникационни дейности и Евробарометър") 1 на Европейската комисия.

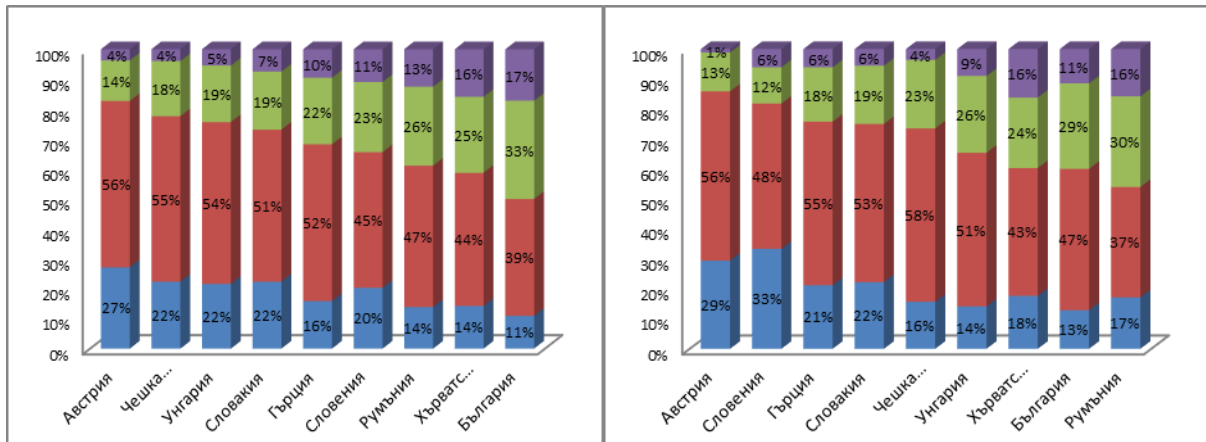
Статистическите данни за 9-те държави са взети от СНЖП 2014 г.

Легендата е както следва:

■ Много доволни ■ Доволни ■ Недоволни ■ Много недоволни

Като цяло България е зле класирана, неудовлетвореността е свързана най-вече с честотата на движение на влаковете и точността. Единствено Румъния е класирана на по-ниска позиция. Сравнението на резултатите от 2012 г. и 2014 г. показва влошаване на удовлетвореността на потребителите:

PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

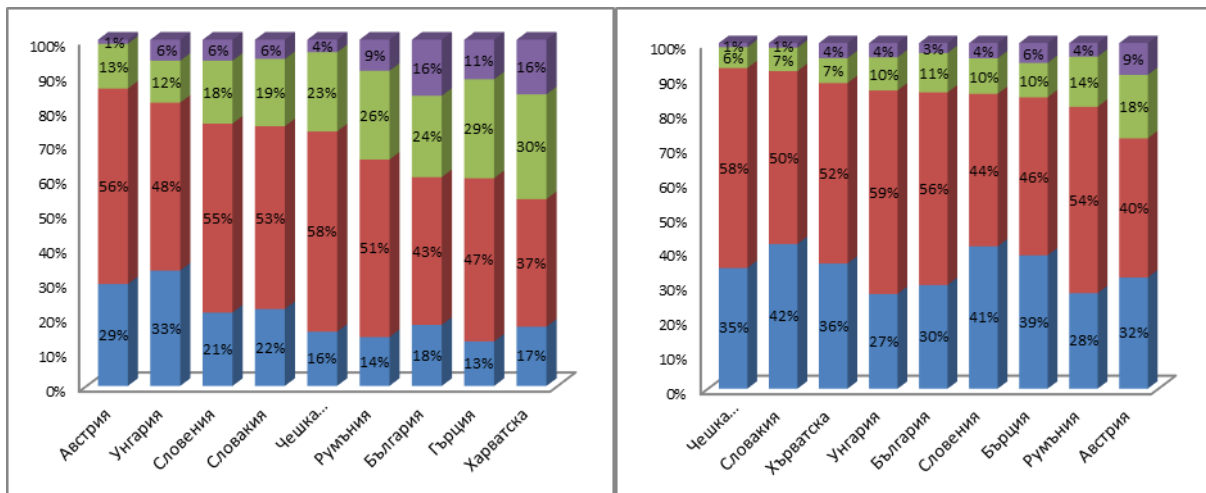


Удовлетвореност от честотата на движение на влаковете

Удовлетвореност от точността и надеждността

Фигура 44. Удовлетвореност от честотата, точността и надеждността на влаковете

- Достъпността на гарите и платформите също е незадоволителна за 16% от интервюираните. Закупуването на билети е задоволително за 86% от интервюираните.



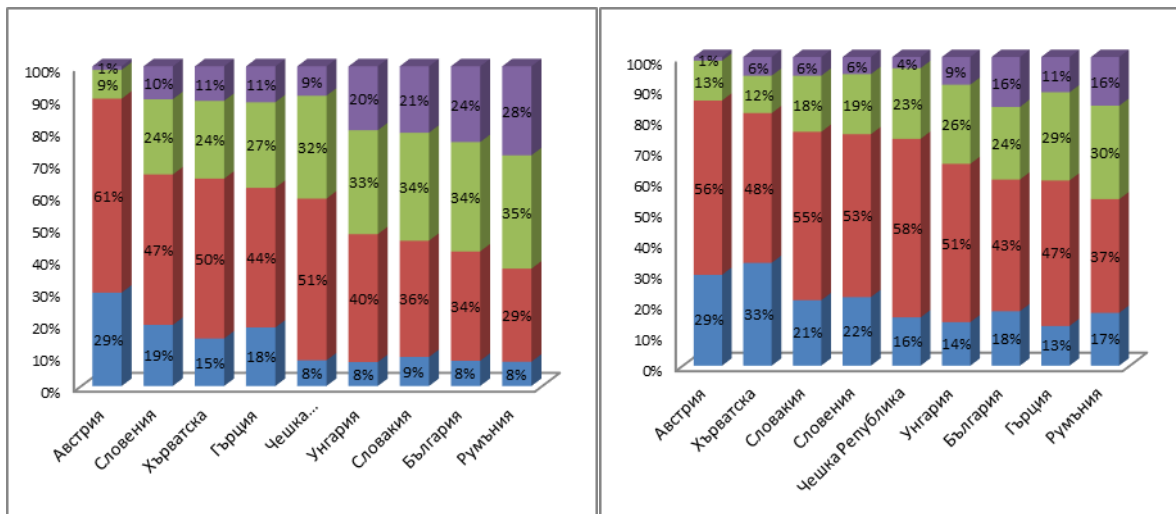
Удовлетвореност от достъпността на гари или платформи

Улеснено закупуване на билети

Фигура 45. Удовлетвореност от достъпността на гари и платформи, и услугата закупуване на билети

- Чистотата на гарите и влаковете също е незадоволителна в България, чиято позиция е точно преди тази на Румъния (съответно 58% и 40% са неудовлетворените).



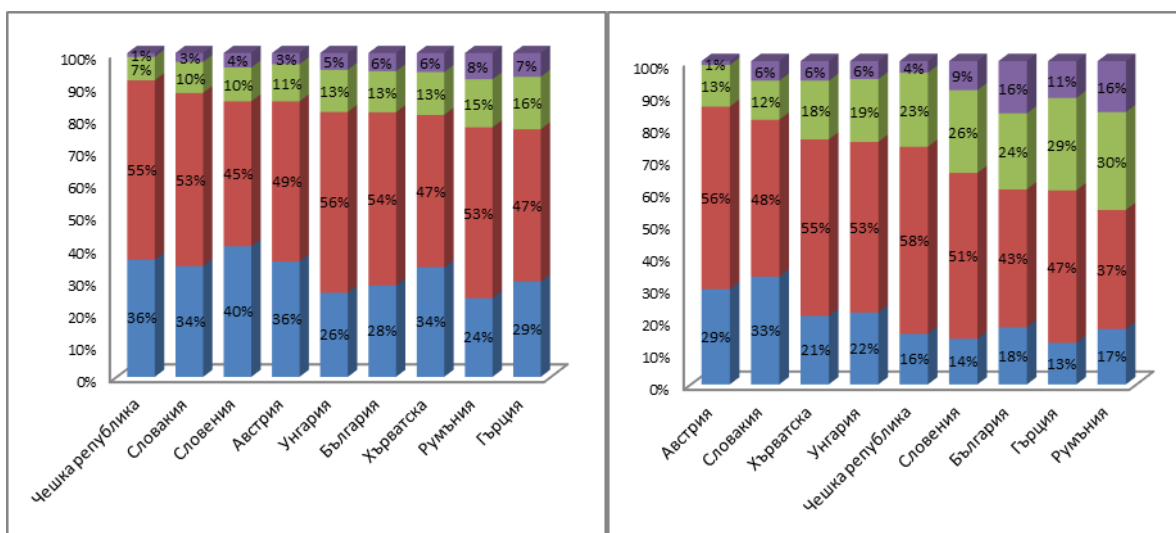


Чистота и добра поддръжка на гарите

Удовлетвореност от чистотата и добрата поддръжка на железопътните вагони

Фигура 46. Удовлетвореност от чистотата и добрата поддръжка на гарите и чистотата и добрата поддръжка на железопътните вагони

- По отношение на разписанието на влаковете позицията на България е във втората половина, особено по отношение предоставянето на информация по време на пътуването и по-специално в случаи на закъснения.



Удовлетвореност от предоставянето на информация относно разписанията на влаковете

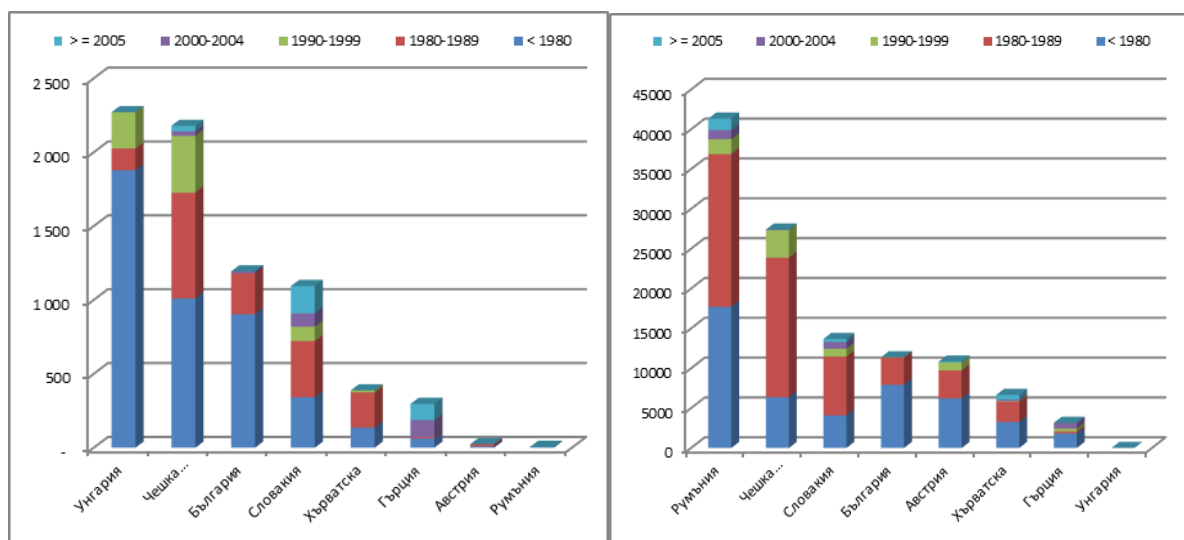
Удовлетвореност от предоставянето на информация по време на пътуването, по-специално в случаи на закъснения

Фигура 47. Удовлетвореност от предоставянето на информация относно разписанията на влаковете и предоставянето на информация по време на пътуването, по-специално в случаи на закъснения

## 7.1.5 Подвижен състав

В тази глава се прави оценка на железопътния подвижен състав, използван от основните жп превозвачи. Данните са въз основа на източници на Международния съюз на железниците (UIC).

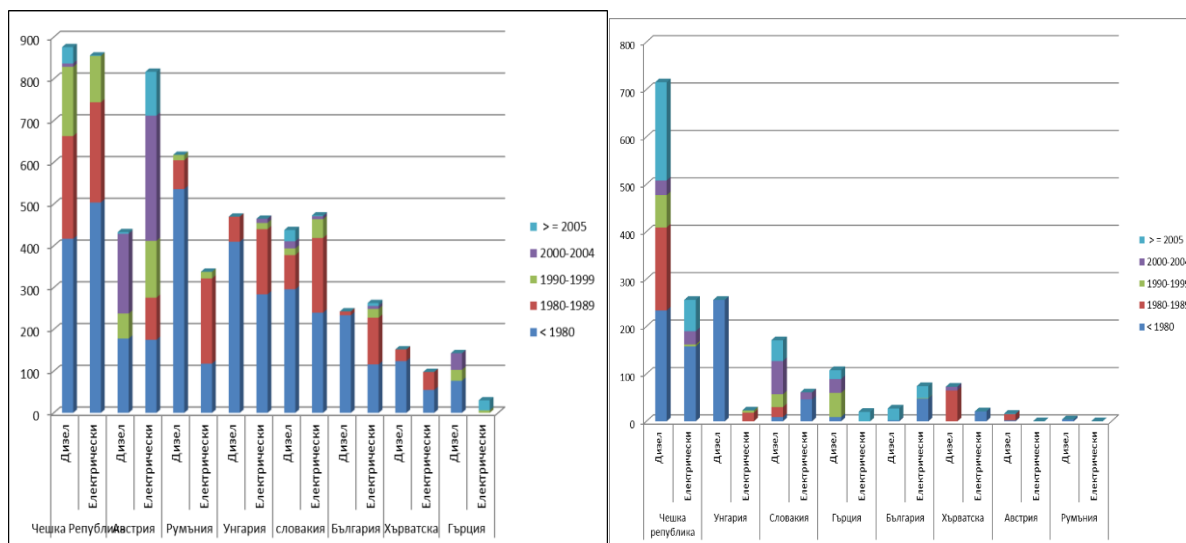
Подвижният състав пътуващ по железопътната мрежа в България е един от най-старите в Европа. Напълно амортизирани са пътническите вагони (65% - над 35 години), товарните вагони (100% - над 25 години) и локомотивите (70% - над 35 години). Единствените инвестиции, направени за подвижния състав през последните 25 години засягат моторите (дизелови и електрически). Състоянието на подвижния състав влияе значително върху имиджа на железопътния сектор и нивото на пътническите превози, както и на нивото на безопасност.



Брой и възраст на пътническите вагони

Брой и възраст на товарните вагони

Фигура 48. Брой и възраст на пътническите и товарните вагони



Брой и възраст на локомотивите според източника на енергия

Брой и възраст на моторите според източника на енергия

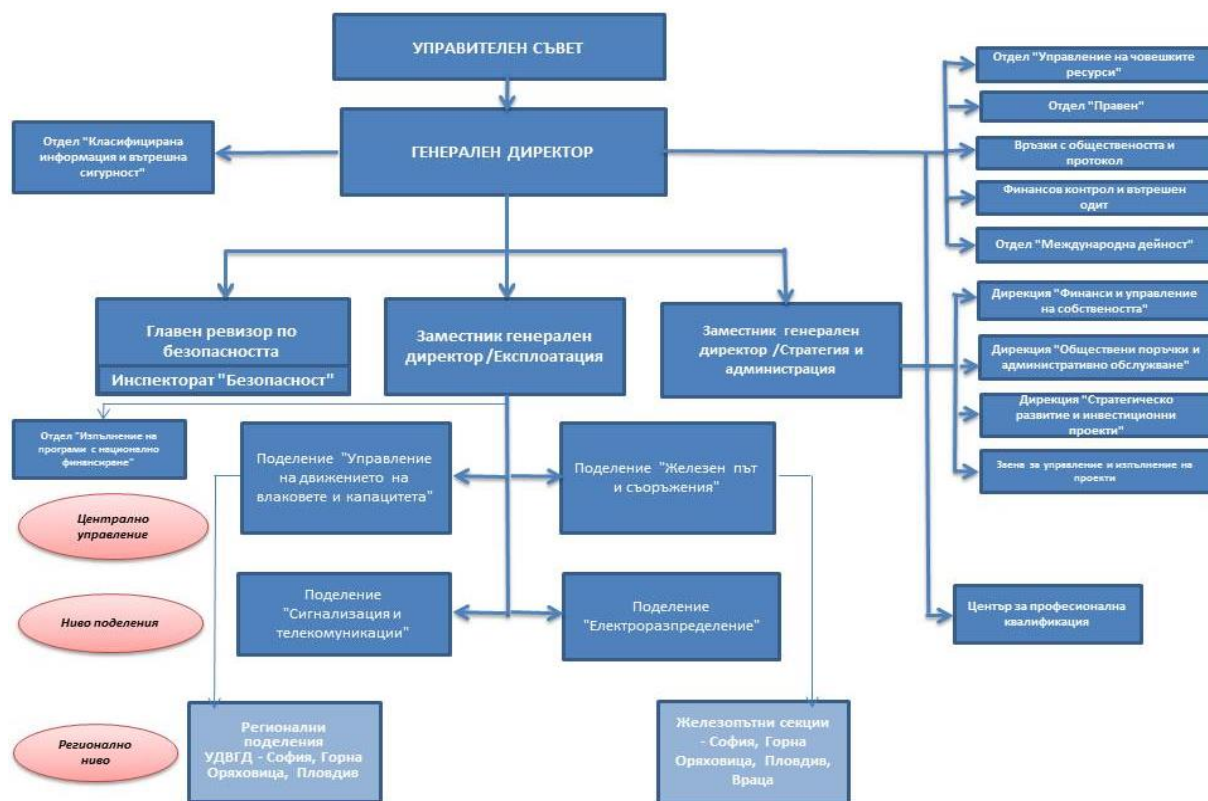
Фигура 49. Брой и възраст на локомотивите и моторите според източника на енергия

## 7.2 Производителност на железопътния сектор

### 7.2.1 Структура НКЖИ

Структурата на НКЖИ е обичайна с двама заместник директори:

- Заместник-генералният директор „Експлоатация“ отговаря за експлоатационните поделения: „Управление на движението на влаковете и капацитета“ (УДВК), Железен път и съоръжения, „Електроразпределение“ (ЕРП) и „Сигнализация и телекомуникации“ (С&Т), както и за изпълнението на програми с национално финансиране. Отдел „Маркетинг и договори“ е обособен в рамките на структурата на поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“. Регионалните нива на организационната структура са подчинени на поделение УДВК и поделение Железен път и съоръжения.
- Заместник-генералният директор „Стратегия и администрация“ отговаря за дирекции „Финанси и управление на собствеността“, дирекция „Обществени поръчки и административно обслужване“, дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“ и ЗУИП (Звена за управление и изпълнение на проекти).
- Главен ревизор по безопасността.
- Отдел „Правен“, отдел и отдел „Връзки с обществеността и протокол“, отдел „Финансов контрол и вътрешен одит“ и отдел „Управление на човешките ресурси“ са на директно подчинение на генералния директор.



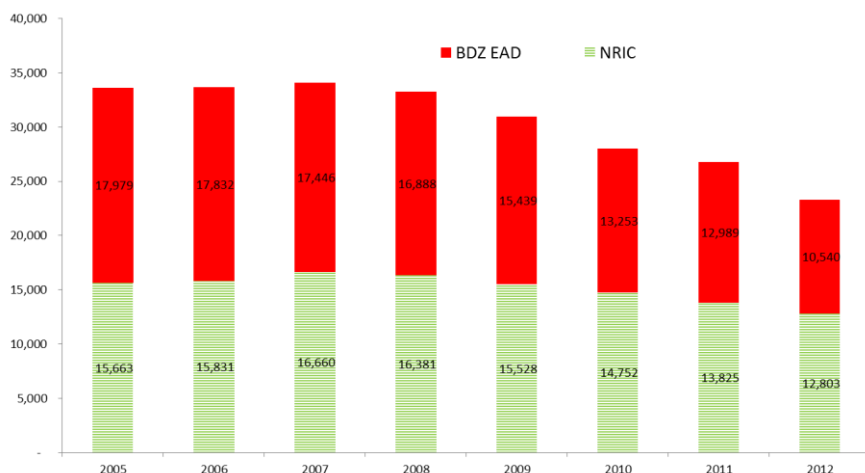
Източник: Интернет страница на НКЖИ

Фигура 50. Организационна схема НКЖИ

## 7.2.2 Численост на персонала в железопътния транспорт

Числеността на персонала в железопътния сектор на България е намаляла с 35% за периода от 2005 г. до 2012 г. Намалението засяга повече БДЖ, отколкото НКЖИ:

- БДЖ: -40%
- НКЖИ: -20%



Източник: Доклад на Световната банка: България, Записка за железопътната политика, 2013 г;

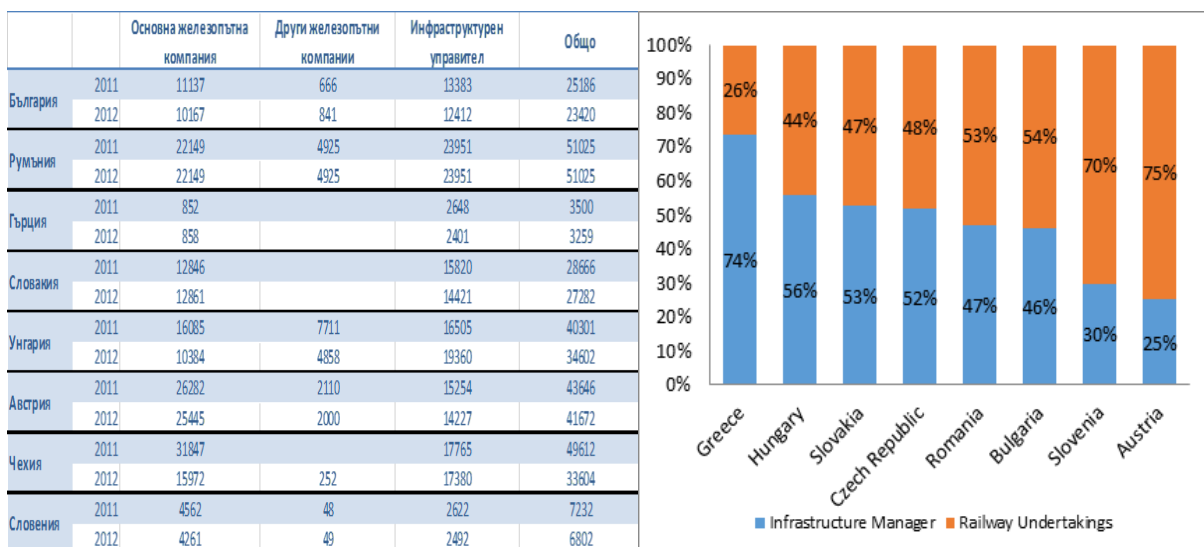
**Фигура 51. Численост на персонала в БДЖ и НКЖИ**

Въпреки това, намалението на персонала в железопътното предприятие е по-малко отколкото наблюдаваното намаление на превозите.

Числеността на целия персонал, нает в железопътния сектор в България (включително частните жп превозвачи) е намаляла до 23,420 служители през 2012 г. в сравнение с 2011 г. Тази стойност е сравнима по-специално със Словакия, където общата дължина на железния път е подобна, но трафикът е значително по-висок (повече от 50% при пътническите превози и почти три пъти повече при товарните превози).

Съотношението на работната сила между Управителя на инфраструктурата и железопътните превозвачи е сравнително балансирано в България и относително съпоставимо с това на Румъния, Република Чехия и Словакия.

PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

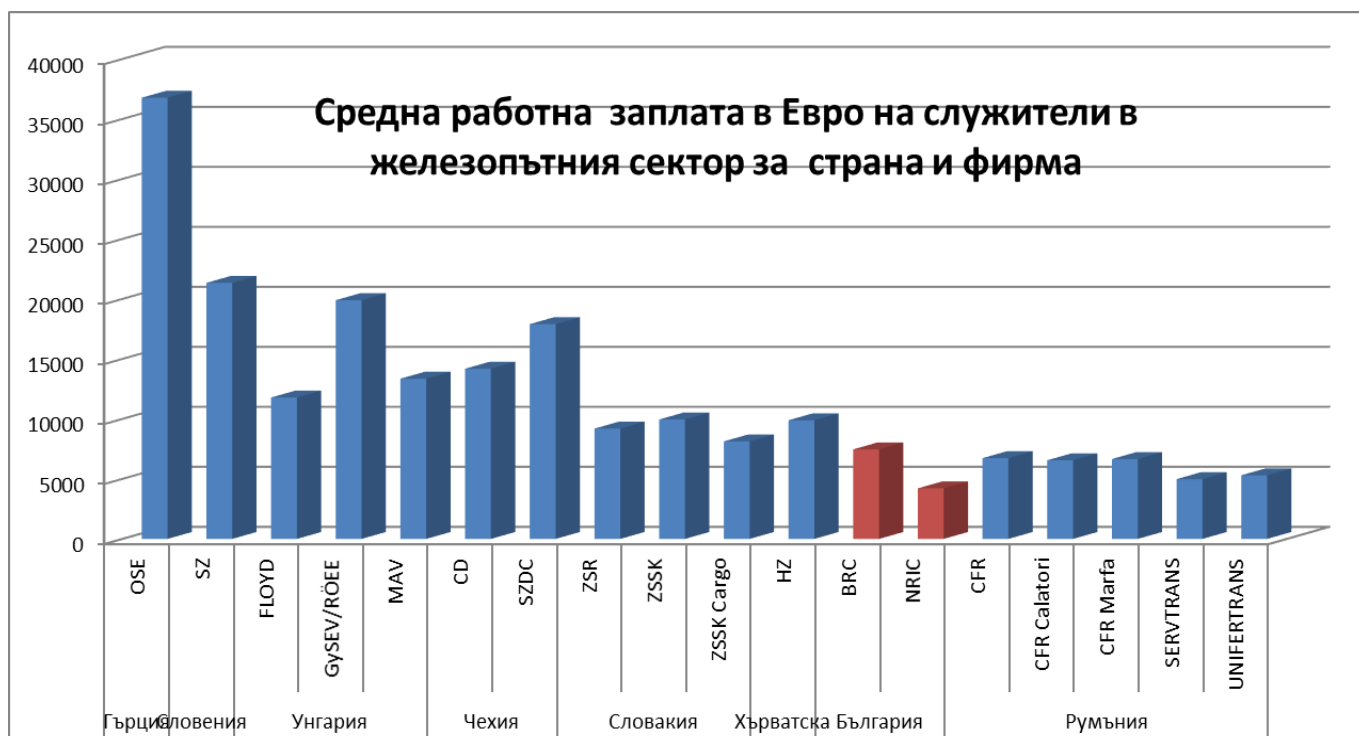


Трудова заетост през 2011 г. и 2012 г. (ОИСП)

Съотношение на работната сила между Управителя на инфраструктурата и железопътните превозвачи (ОИСП)

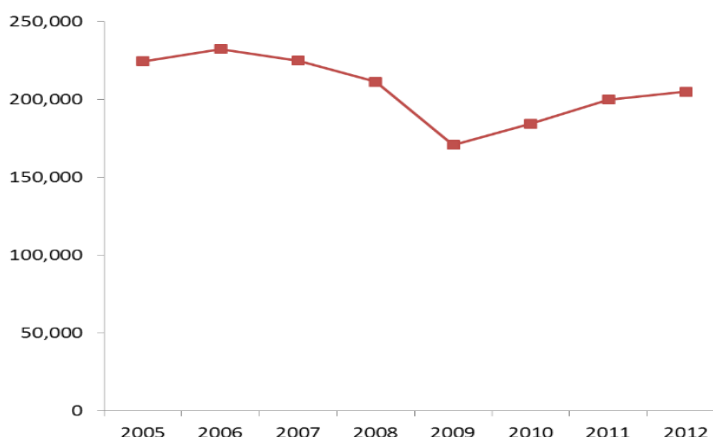
Фигура 52. Трудова заетост през 2011 г. и 2012 г. и съотношение на работната сила между Управителя на инфраструктурата и железопътните превозвачи

Общите разходи за издръжка на персонала се компенсират от ниското ниво на заплатите в БДЖ и НКЖИ. За сравнение, средната заплата в НКЖИ е почти наполовина по-ниска от тази в националния железопътен превозвач CFR (Румъния). Заплатите в инфраструктурните компании на Чехия, Словакия и Унгария са 3-4 пъти по-високи.



Фигура 53. Средна работна заплата в евро, по страни и компании (2012, ОИСП)

Производителността на персонала на българските железници, измерена чрез броя транспортни единици (ТЕ) реализирани от персонала<sup>14</sup>, възлиза на 299,000 ТЕ на едно заето лице през 1986 г. През 2009 г. тя спада до 143,000 ТЕ на заето лице. Съкращенията на персонала, започнали през 2010 г., водят до подобряване на производителността до около 200,000 ТЕ на заето лице през 2011 г., включително за частните превозвачи.



Фигура 54. Транспортни единици на заето лице (НКЖИ и БДЖ ЕАД)

Това ниво остава 3 пъти по-малко от средната производителност на ЕС<sup>15</sup>. Допълнително, средната стойност за НКЖИ от 3.15 служители на 1 километър през 2012 г.<sup>16</sup> (3,74 служители на 1 километър през 2009 г.) е една от най-високите сред управителите на железопътни инфраструктури в ЕС.

### 7.2.3 Численост и производителност на персонала на НКЖИ

Производителността на НКЖИ беше анализирана и сравнена с тази на съседните страни, въз основа на статистическите данни на Международния съюз на железниците (UIC) за 2013 г. Въпреки това, някои от представените статистически данни са под въпрос.

В следващата таблица са сравнени размерите и характеристиките на мрежите.

Държава	Железопътна компания	Площ (км <sup>2</sup> )	Население	Гъстота на населението	Дължина на работещи линии към края на годината			% единични линии
					Общо	двойни линии	електр. Линии	
		хиляди	милиони	жители/км <sup>2</sup>	в километри			
България	NRIC	111	7,4	67	4 032	989	2 869	75
Хърватска	HZ Infra	57	4,4	77	2 723	254	985	91
Румъния	CFR	238	21,5	90	10 768	2 909	4 029	73
Словакия	ZSR	49	5,4	110	3 593	1 017	1 578	72
Албания	HSh	29	3,2	110	423	-	-	100
Босна Херцеговина	ZFBH	51	3,8	75	601	68	441	89
"	ZRS	"	"	"	426	24	330	94
Македония	MZ-I	26	2,1	80	699	-	234	100
Сърбия	ZS	88	7,3	83	3 809	283	1 275	93
Турция	TCDD	784	73,7	94	9 718	946	2 922	90

Таблица 31. Сравнителен анализ за ефективността на железопътния транспорт, НКЖИ и съседни железници, статистически данни на UIC за 2013 г.

<sup>14</sup> Транспортна Единица – включва пътнико-километър и тон-километър.

<sup>15</sup> През 2008 г. най-големият частен железопътен товарен оператор в България, постигна ниво на производителност на персонала, което е повече от шест пъти от нивото на производителността, отчетена от БДЖ Товарни превози през същата година.

<sup>16</sup> През 2012, персоналот средно годишно е бил 12,803 души, а дължината на мрежата 4,072 км.



Таблицата по-долу представя обема на реализирания транспорт:

Държава	Железопътна компания	Средна численост на персонала хиляди	Функциониране на влака		Приходи жп транспорт			
			Влак-км	Бруто-тон-км	Пътн.превози		Товарни превози	
					бр.пътн.	пкм	тон	тонкм
			в млн.		млн	млн	млн	млн
България	NRIC	12	27	12 019	26	1 826	11	2 714
Хърватска	HZ Infra	5	22	6 854	24	858	11	2 086
Румъния	CFR	22	71	30 192	49	3 988	42	10 025
Словакия	ZSR	14	31	19 159	45	2 450	39	7 262
Албания	HSh	2	1	142	1	32	0,3	46
Босна Херцеговина	ZFBH	4	2	1 408	0,5	25	8	787
"	ZRS	3	2	986	0,3	22	5	452
Македония	MZ-I	1	2	944	1	99	3	423
Сърбия	ZS	18	17	7 265	18	777	9	2 646
Турция	TCDD	26	29	18 555	46	3 775	24,2	10 244

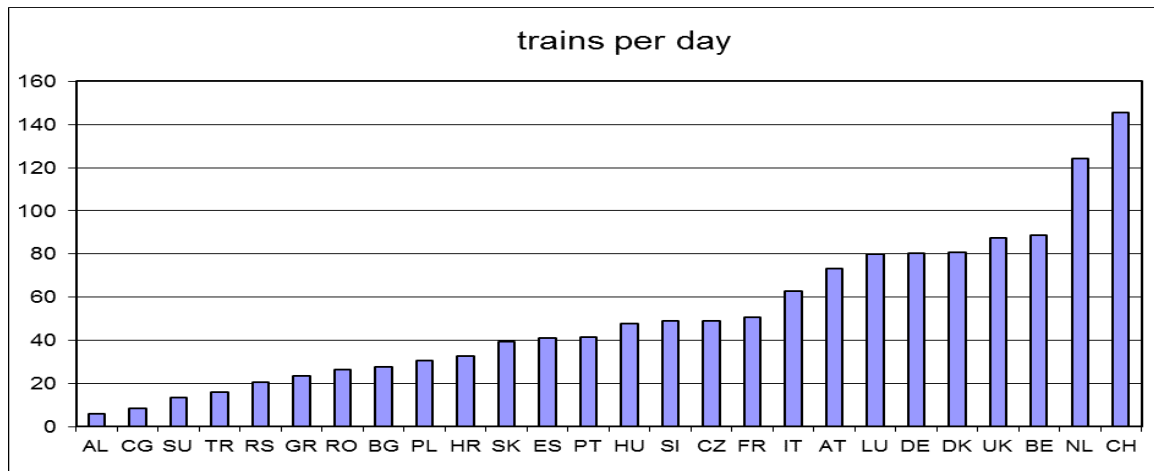
Таблица 32. Сравнителен анализ между НКЖИ и съседни железници, обем на реализиран транспорт

- В таблицата по-долу са показани обичайните показатели за производителност, използвани от UIC.

Държава	Железопътна компания	влакове на ден на км линия	транспортни единици ркм + ткм	транспортни единици за персонала x1000	персонал на км линия
България	NRIC	18	4 540	378	2,4
Хърватска	HZ Infra	22	2 944	541	1,8
Румъния	CFR	18	14 013	637	1,6
Словакия	ZSR	24	9 712	694	3,0
Албания	HSh	6	78	41	4,4
Босна Херцеговина	ZFBH	10	812	207	5,9
"	ZRS	16	474	138	7,6
Македония	MZ-I	9	522	389	1,9
Сърбия	ZS	13	3 423	190	4,4
Турция	TCDD	8	14 019	548	2,4

Таблица 33. Сравнителен анализ между НКЖИ и съседни железници, обичайните показатели за производителност, използвани от UIC

- Интензивността на трафика е сравнително ниска при всички страни от извадката; нивата са доста по-ниски от нивата на страните от северозападна Европа.

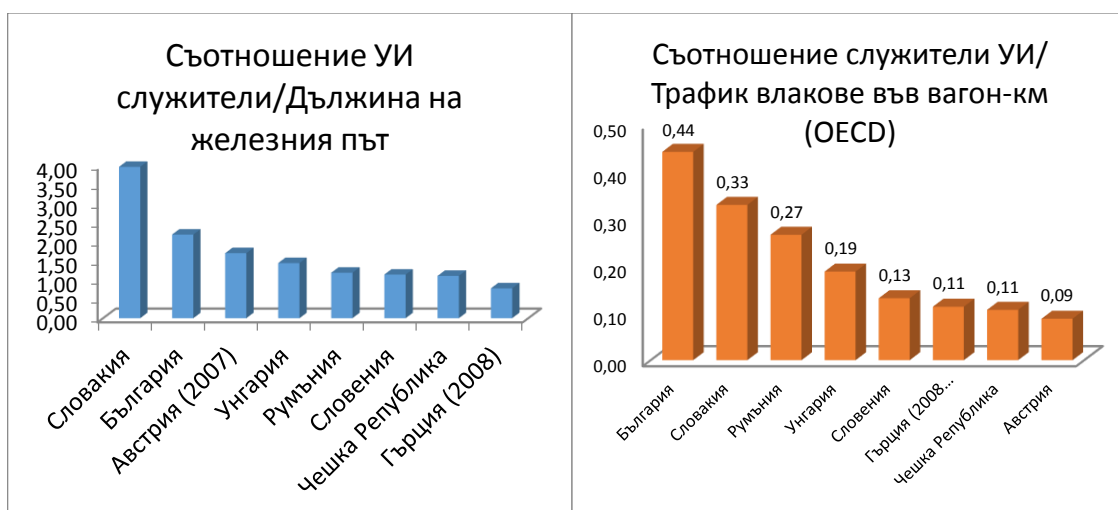


Фигура 55. Интензивност на трафика на ден

Това е резултат от комбинирането на относително голяма мрежа и ограничен брой влакове. Повечето от съседните железопътни транспортни мрежи попадат в същата категория.

Индикаторът на НКЖИ за транспортни единици на заето лице е относително висок в контекста на ЕС, но в средния марж в сравнение със съседни страни. Същото важи и за показателя влакилометри/заето лице. Големият брой железопътни служители, необходими за осъществяване на дейностите по сигнализацията по места и малкият брой влакове задържат ниски показателите на производителност на НКЖИ. Съседните държави често имат същия проблем.

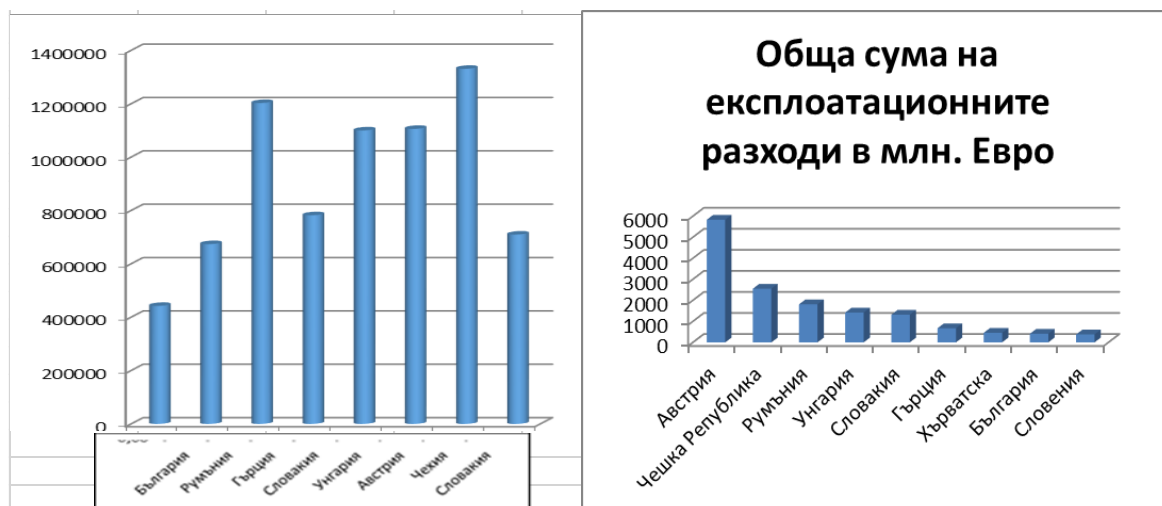
За България, съотношението служители на Управителя на инфраструктурата/дължина на линията е доста високо, въпреки относително ниското ниво на трафика, което от своя страна влияе на необходимостта от поддръжка. Причина за високия показател е организацията и липсата на превантивни и профилактични дейности по поддръжката. Трябва да се отбележи, че съотношението в България е два пъти по-високо от това в Румъния. Съотношение служители УИ/Трафик влакове в вагон-км.



Фигура 56. Съотношение служители на Управителя на инфраструктурата/дължина на линията

## 7.2.4 Численост и производителност на персонала на железопътните превозвачи

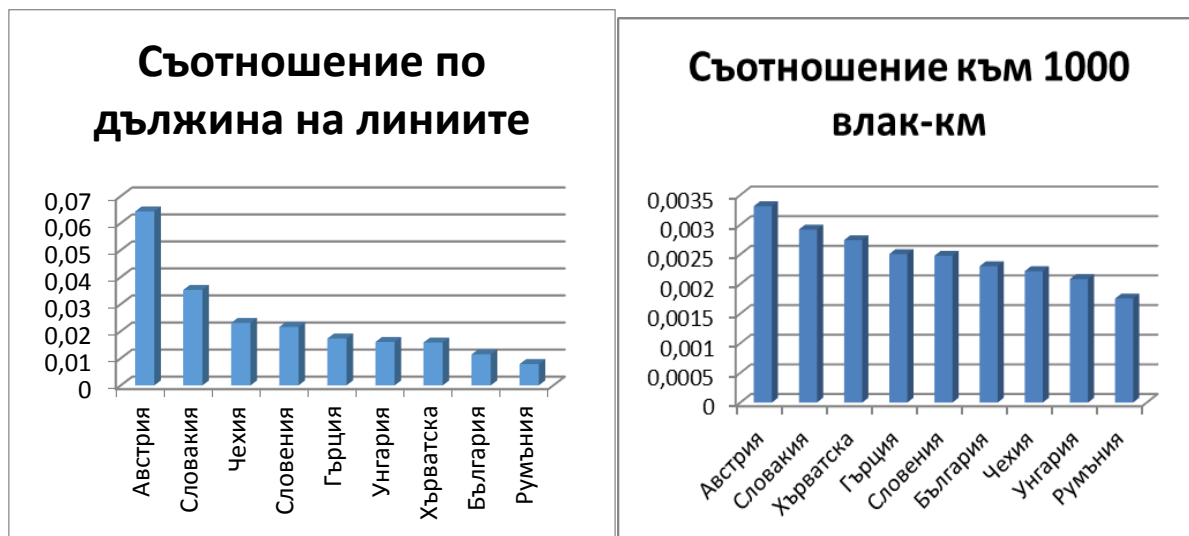
Производителността на БДЖ е критичен въпрос, който засяга цялостната устойчивост на железопътния сектор. Средно, страните от извадката достигат 918,000 ТЕ на едно заето лице, докато стойността за България е по-малко от половината, или 442,000 ТЕ. Като пример, производителността на личния състав в Румъния е 50% повече отколкото в България.



**Брой единици трафик на заето лице (ОИСП)**      **Общи експлоатационни разходи в милиони евро (UIC)**  
**Фигура 57. Брой транспортни единици на заето лице (ОИСП) и общи експлоатационни разходи в милиони евро**

## 7.2.5 Състояние на железопътната инфраструктура

Недостатъчните инвестиции са довели до положение, при което половината от дължината на основните линии са в лошо състояние, а ограничения на скоростта са наложени на значителна част от железопътната мрежа. Направено е сравнение на разходите за резервни части и материали от страна на Управителя на инфраструктурата на км жп линия. То отново показва значителна разлика между останалите страни и България. България е с изразходвани 4 пъти по-малко средства за материали и резервни части на километър линия. Въпреки това, когато се разглеждат разходите за хиляда влакилометри, разликите не са толкова големи и България се доближава до средната стойност.



Фигура 58. Съотношение разходи за резервни части и материали в милиона евро към км жп линия и съотношение разходи за резервни части и материали в милиона евро към хиляда влаккилометри

## 7.2.6 Усвояване на еврофондове

Фондовете на ЕС<sup>17</sup> предлагат значителна безвъзмездна помощ за инвестиции за основните международни коридори, като в същото време усвояването на тези средства е слабо.

В доклада на Световната банка „България, Записка за железопътната политика, 2013 г“ е записано, че:

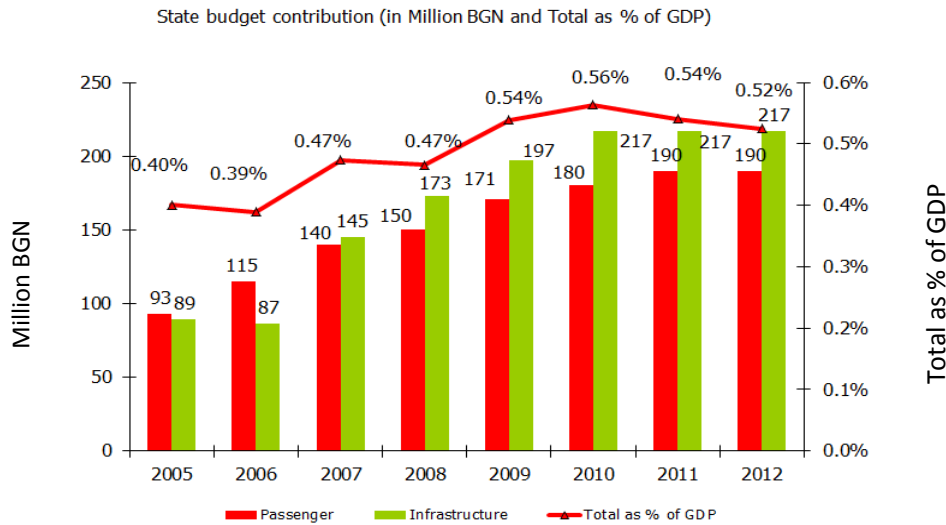
*„Слабото усвояване на средствата от ЕС се дължи на недостатъчния административен капацитет в България – процедури, капацитет за подготовка на проекти, умения за управление на проекти. Оперативна програма “Транспорт” (ОПТ) обхваща предимно проекти за модернизация на големи инфраструктурни обекти, подобрения и съвсем нови проекти. Тъй като НКЖИ не е изпълнявала подобни проекти от много години, преживя сериозно забавяне при подготовката и процедурите за снабдяване по проектите. Същевременно НКЖИ продължава да използва оскъдните средства от държавния бюджет за финансиране на известен брой инвестиции, които са от много по-малко значение от тези по програмите на ЕС и ѝ остава малко бюджетен ресурс да навакса с голямото забавяне по отношение на остарелите активи“.*

НКЖИ официално се разграничава от цитираното твърдение.

В действителност, нито един от проектите осъществяван по ОПТ 2007-2013 не е напълно завършен.

<sup>17</sup> По Оперативна Програма Транспорт (ОПТ) и Инструмента за структурни политики за предприєдиняване (ИСПА).

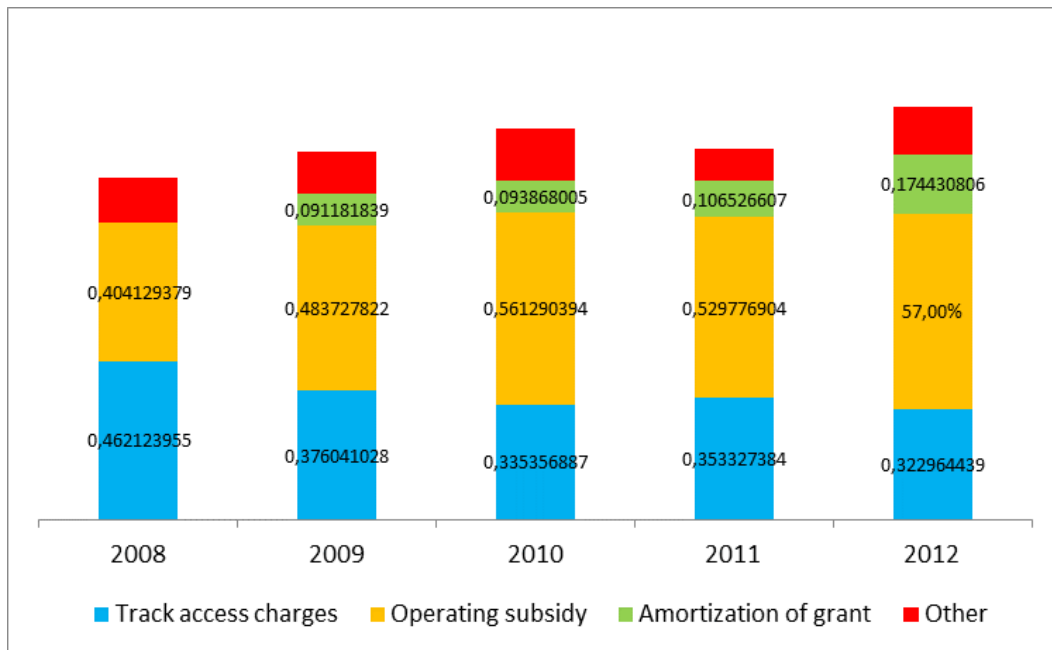
PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT



Източник: Доклад на Световната банка: България, Записка за железопътната политика, 2013 г.

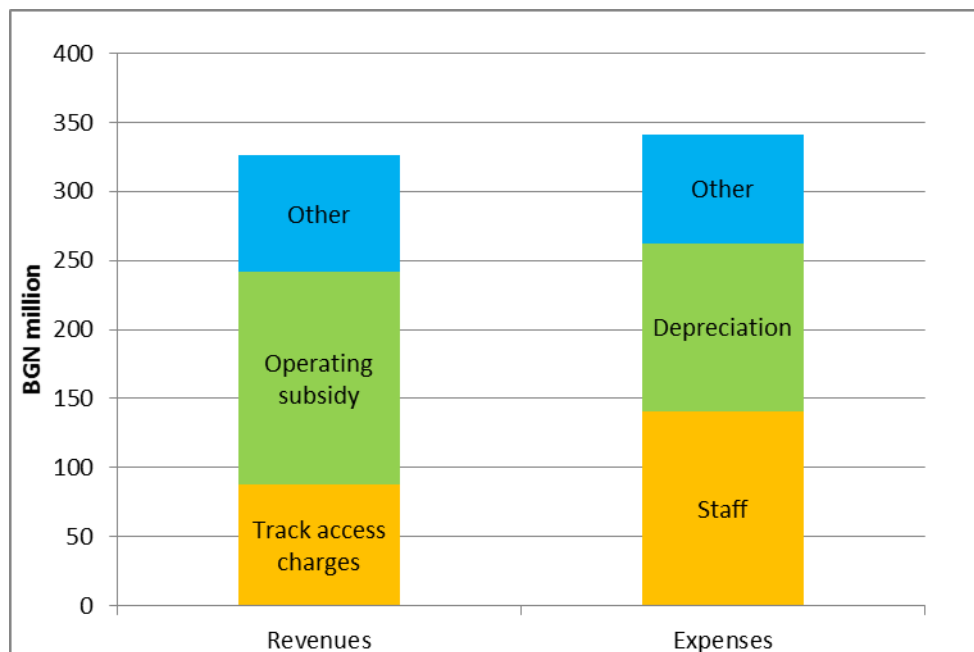
Фигура 59. Приходи от дейността на НКЖИ и дял на оперативните субсидии

Оперативните субсидии представляват 75% държавни субсидии и 25% капиталови трансфери.



Източник: Доклад на Световната банка: България, Записка за железопътната политика, 2013 г.

Фигура 60. Приходи от дейността на НКЖИ и оперативни субсидии



Източник: Доклад на Световната банка: България, Записка за железопътната политика, 2013 г.

Фигура 61. Приходи и разходи на НКЖИ за 2012 г.

НКЖИ е изцяло зависима от държавните и европейските фондове за инвестиции. През 2012 г. НКЖИ увеличи инвестирането в инфраструктурата и автоматизираните системи (ново оборудване за сигнализация и контрол на трафика). Като цяло, средно по 130 млн лева годишно са изразходвани през 2010-2013 за капиталови инвестиции, финансирани от държавни субсидии (в размер на 90 милиона лева на година) и фондовете на ЕС.

Нуждите на НКЖИ от финансиране от държавния бюджет за следващата година трябва:

- да останат на същото ниво за оперативни субсидии (около 170 млн лева годишно), ако железопътната мрежа остане почти същата;
- да се увеличат (около 200,-300,000 000 лева), за да бъдат покрити инвестиционните изисквания за подобряване на безопасността и качеството както на инфраструктурата, така и на железопътните трасета използвани от железопътните превозвачи.

### 7.3 Ефективност и производителност на железопътните предприятия, техните възгледи за таксите за достъп и услугите, предлагани от НКЖИ

Традиционният железопътен оператор БДЖ Холдинг все още е основният железопътен оператор в България, който предоставя 100% от железопътните пътнически услуги и около 60% от железопътните товарни превози. На пазара на железопътни услуги развиват дейност и четири алтернативни железопътни предприятия, с които Консултантът проведе отделни срещи. Това са: ВЖК, Булмаркет, ДБ Шенкер България, Рейл Карго Австрия България. Останалите лицензирани алтернативни железопътни превозвачи имат много малка активност (виж фигура 23 в раздел 5.2.2.2).





PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Железопътните предприятия са зависими от НКЖИ:

- Качеството на услугата, която се предлага не е добро (голяма продължителност на превозите, недобра координация с други управители на инфраструктурата, твърде много несигурност относно наличност на трасетата поради непланирани ремонтни дейности, твърде много ненадеждни трасета в ежедневноста дейност на операторите)
- Инфраструктурните такси за достъп, включително таксите за достъп до разпределителните системи за електрическо захранване, представляват повече от 30% от разходите на железопътните превозвачи и за тях това са постоянни разходи, които те не могат да контролират.

### 7.3.1 Холдинг БДЖ

Консултантът проведе съвместна среща с представители на БДЖ Пътнически превози и БДЖ Товарни превози; от двете страни присъстваха оперативни мениджъри и експерти, занимаващи се с таксуването на достъпа до релсов път.

#### **БДЖ „Пътнически Превози“, текущо състояние**

Годишното разписание предоставя следната информация:

- Редовни международни влакове – 6 двойки влакове на ден; Въпреки това, заради влакови комбинации, още 4 двойки влакове на ден пресичат граничните пунктове (Турция 1, Сърбия 1, Румъния 2).  
В туристическия сезон влаковете от Румъния до морския бряг се увеличават.
- Влакове на дълги разстояния:  
81 бързи влака на ден, от тях не всички са наистина на дълги разстояния и трябва да бъдат причислени към регионалните влакове.  
От тези 81 влака, 60 пътуват от и до София.
- Регионални влакове и крайградски влакове:  
Има 584 влака в тази категория.  
120 влака пътуват от или до София, а 102 – от и до Пловдив.

БДЖ има сключен договор за извършване на обществени превозни услуги, обхващащ всички влакове, с изключение на 8-те бързи влака със задължително резервиране на място, за които се предполага, че са рентабилни. През последните години броят на тези влакове непрекъснато намалява. Броят на пътниците спада главно заради удълженото време за пътуване, и по-специално заради състоянието на инфраструктурата и строителните или ремонтни дейности.

Договорът за предоставяне на обществени превозни услуги е въз основа на влакилометър и описва услугите, списъкът на който е изготвен по предложение на БДЖ Пътнически превози ЕООД. Изрично са описани линиите, по които се извършват обществени превозни услуги в железопътния транспорт, както и графици за движение в т.ч. разписанията и изискванията за продължителност, периодичност и капацитет на превозите, по предложение на БДЖ Пътнически превози.

Корекции в последната минута в годишния държавен бюджет могат да бъдат последвани от информация за наличен бюджет за ЗОУ. Това означава, че в зависимост от нивото на бюджета



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

получен от държавата по ЗОУ, БДЖ „БДЖ- Пътнически превози“ ЕООД може да предложи да се намалят общите влаккилометри и пътническите услуги. Анулирането на услуги се извършва по предложение на „БДЖ- Пътнически превози“ ЕООД и се съгласува с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, който одобрява решенията. Решенията могат да се вземат с кратко предизвестие (една седмица).

#### **БДЖ „Товарни Превози“, текущо състояние:**

На ден се движат около 200-250 влака, почти половината от които са изолирани локомотиви.

Съществува система за превоз на единични товарни вагони, която обслужва ограничен брой гари и повечето от второстепенните линии, при наличие на заявки.

След затварянето комбинат Кремиковци, обемът на превози е намалял значително. Част от традиционните клиенти на БДЖ Товарни превози сега се обслужват от частни оператори.

#### **Споменати проблеми във връзка с таксите за достъп до релсов път и по-общо с услугите на НКЖИ:**

- **Досегашен опит и мнение относно разпределянето на капацитета и таксите за достъп.**

Като цяло няма забележки по отношение на разпределянето на капацитета и системата за таксуване на достъпа. Консултантът получи информация, че до към 2012 г. тя е работила сравнително добре.

Бяха получени много коментари по отношение на таксите за разпределение на електрическа енергия, допълнителните влаккилометри и допълнителните разходи, свързани с многото ремонтни дейности по мрежата.

- **Размер на таксите:**

От БДЖ „Товарни превози“ обясниха, че през 2013 г. таксите за достъп до релсов път и цената за разпределение на електрическа енергия са били 23% от разходите на компанията. През 2014 г. те ще бъдат 26%, тъй като цената за разпределение на електрическа енергия е била повишена от 90 лв на 158 лв, а цената на таксата за достъп до релсов път е била намалена, но намаляването на таксата за достъп не компенсира напълно увеличението на цената за разпределение на електрическа енергия.

Сумите за електроенергия, които БДЖ „Товарни превози“ заплаща са около 110 лв/кВтч на НЕК за консумиране електроенергия и 158 лв/кВтч на НКЖИ за електроразпределение.

От БДЖ „Пътнически превози“ предоставиха информация, че през 2013 г. 9 млн. лв са платени на НЕК за електроенергия и 13 млн лв са платени на НКЖИ за достъп до разпределение на електрическа енергия. От компанията искат външна проверка относно изчисляването на разходите на НКЖИ за разпределение на електрическа енергия.

- **Планирани строителни и ремонтни дейности и отклонения от маршрути.**

На Консултанта беше казано, че към момента това е най-големият текущ проблем.

От 2013 г. се изпълняват много строителни или ремонтни дейности, по-малките от които са обявени предимно за краткосрочни, докато по-важните проекти по модернизация се забавят непрекъснато. Резултатът от това е, че пътническите влакове по няколко маршрута са заменени от автобуси и че товарните и пътническите влакове се налага да използват обиколни маршрути за движение, които са по-дълги и са свързани с допълнителни разходи.

Засега не се плащат допълнителни такси за достъп и допълнителни влаккилометри, но се заплащат допълнителни такси за разпределение на електрическа енергия, което от БДЖ считат за несправедливо.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Миналото лято са организирани три срещи с регулаторния орган и всички фирми, експлоатиращи влакове, са изисквали някакъв вид компенсация за допълнителните разходи и загубата на клиенти.

Дискусията по този въпрос все още не е приключила и не са взети решения.

От БДЖ са направили изчисление на допълнителните разходи за локомотиви и машинисти (само разходи, които могат да бъдат проверени и доказани). За периода 2012 – 2014 г. те са изчислили допълнителни разходи за година и половина в размер на 4 милиона лв. за пътнически влакове и 2,1 милиона лв. за товарни влакове.

Разходите за транспортните услуги на автобуси, заместващи пътническите влакове, се заплащат от строителната фирма, която изпълнява работите.

От БДЖ „Пътнически превози“ предоставиха на Консултанта примери за допълнителни км и допълнително време за пътуване. От БДЖ „Товарни превози“, Консултантът получи примери за отклонявани товари. От БДЖ Товарни превози са убедени, че настоящото положение води до загуба на клиенти.

Например, в Международния график броят на резервираните трасета е спаднал както следва:

- 2012г./2013г.: с 6 двойки международни директни влакове за превоз на товари дневно от и до Турция;
- 2014г./2015г.: с 1 двойка международни директни влакове за превоз на товари дневно от и до Турция.

БДЖ спомена, че за 2014 г. числеността на пътниците до момента е 10% по-ниска, отколкото за 2013 г., което се дължи отчасти на всички прекъсвания на движението и удълженото време за пътуване.

### 7.3.2. Българска железопътна компания (БЖК)

БЖК е ново железопътно предприятие, лицензирано в България от 15.04.2005 г. за осъществяване на железопътен превоз на товари.

БЖК е създадена в сегашния си вид през 2009 г. Акционери са Grumpet Group от Румъния (75%) и „Agropolichem (25%).

Компанията твърди, че притежава 20% от пазара на железопътни товарни превози в България. Нейни клиенти са мините в Пирдоп, компания Лукойл за петролни продукти, компания Газпром в Ниш (Сърбия) както и превозите на каолин.

Консултантът получи информация, че таксите за достъп до инфраструктурата, заедно с таксите за достъп до разпределението на електроенергията и самата тягова електрическа енергия, представляват 60% от общите разходи на фирмата.

#### **Обсъдени проблеми във връзка с таксите за достъп до релсов път и по-общо с услугите на НКЖИ:**

- Таксите за достъп до разпределение на електрическа енергия са твърде високи, трябва да се направи проверка на разходите, върху които са базирани таксите;
- Допълнителните разходи във връзка със строителни или монтажни работи, и затваряне на линии не се компенсират. Провеждат се разговори между Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и всички железопътни превозвачи, за получаване на обезщетения от страна на НКЖИ;



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

- Разписанието за следващата година е несигурно, заради строителни или монтажни дейности и затваряне на линии, а това пречи на обсъждането на организацията на дейността с клиентите, което е в основата на ефективността и конкурентоспособността на фирмата;
- В момента е много трудно да се получат желаните трасетата и „няма къде да подаде оплакване“;
- Цените за използване на коловози в гарите са твърде високи, тъй като НКЖИ таксува цялата дължина на коловоза, дори ако на него има гарирани само 2 товарни вагона;
- Информацията, която идва от НКЖИ стига много по-бързо до БДЖ, отколкото до алтернативните нови оператори.

### 7.3.3. Булмаркет

Булмаркет е ново железопътно предприятие, лицензирано от 24.10.2005 г. за осъществяване на железопътни превози на товари в България. То е изцяло частно дружество, създадено през 1996 г. от г-н Станко Станков.

Компанията е разположена в Русе, където оперира свой собствен терминал на река Дунав. Основната ѝ дейност в сектора на товарния железопътен транспорт е превозът на опасни товари (LPG и втечен природен газ, нефтопродукти, химикали, биодизел).

Таксите за достъп до железопътната инфраструктура, както и таксите за достъп до разпределение на електрическа енергия представляват 34% от общите разходи, без разходите за тягова електрическа енергия.

#### **Споменати проблеми във връзка с таксите за достъп до инфраструктурата и по-общо с услугите, предоставяни от НКЖИ:**

- Таксите за достъп до разпределение на електрическа енергия са твърде високи;
- Няма насрещно плащане за връщане на електричество в системата (всички моториси на фирмата са оборудвани със системи, позволяващи възстановяване на част от енергията);
- Релсовият път по Дунав мост в Русе е с ограничен достъп/претоварен - влакове чакат от 2 до 4 часа преди да получат трасе за преминаване по моста, като същевременно, по време на периода на изчакване по моста не преминава нито един влак;
- Електрификацията трябва да бъде завършена, тъй като дизеловата теглителна мощност, която БДЖ осигурява по трасето към/от Турция е на много висока цена;
- Строителните и ремонтни дейности и затварянето на линии водят до загуба на клиенти – "ако искате да продължавате да имате железопътен транспорт, линиите трябва да бъдат затворени за ремонтни работи само през почивните дни";
- Като проблем се изтъкна плащането за неизползван капацитет за влакове, използващи извънредни трасета и движещи се извън двата часа разрешен интервал, както и необходимостта да се заяви и получи ново трасе;



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

- Липсва прозрачност в отношенията между НКЖИ и БДЖ;
- БДЖ не играе по правилата: БДЖ получава субсидии за превоз на пътници, БДЖ е в състояние е да намали цените си, за да се конкурира за превоза на товари с алтернативните железопътни превозвачи, докато в същото време НКЖИ увеличава своите цени;
- Алтернативните железопътни превозвачи срещат трудности при граничните пунктове с Гърция и Турция. За Гърция, БДЖ все още е задължителен партньор за OSE;
- Няма достъп до депа и работилници.

#### 7.3.4. ДБ Шенкер Рейл България

ДБ Шенкер Рейл България е лицензирана от 13.05.2010 г. за осъществяване на железопътни превози на товари в България. Тя е дъщерно предприятие на Дойче Баан Шенкер АГ в Германия.

През 2013 г, ДБ Шенкер Рейл България заявява пазарен дял от 13.7%, изразено в тонкилометри.

Нейни клиенти са АУРУБИС в Пирдоп, PIRNA за варовик, както и компании като България Карго Експрес. Основната ѝ цел в близко бъдеще е разработването на влакове от и до Турция.

Освен, че е алтернативно железопътно предприятие на дълги разстояния в България, ДБ Шенкер Рейл България оперира и собствени козовози на територията на страната.

#### **Проблеми във връзка с таксите за достъп до релсов път и по-общо с услугите, предоставяни от НКЖИ:**

- Размерът на таксите за достъп до електроразпределителната система е по-висок от цената на самия ток. Трябва да се направи проверка на методиката за изчисление. Например, НКЖИ получава публични средства за поддържане и модернизирание на системата за разпределение на електрическа енергия, а след това включва амортизацията в разходите за изчисляване на таксите за достъп до разпределение на електрическа енергия.
- Достъпът до електроразпределителните системи част ли е от минималния пакет за достъп? Ако е така, цената за достъп следва да се основава на преките разходи, а не на общите разходи.
- Таксите за достъп до инфраструктурата съдържат в себе си два компонента, измервани във влакилометри и брутотонкилометри. Компонентата, измервана в брутотонкилометри за товарни влакове представлява 80% от общите такси за достъп до релсов път. Изгражда се впечатлението, че товарните влакове субсидират пътническите влакове. Трябва да се направи проверка.
- Изпълнителна агенция Железопътна Администрация е зависима от Министерството и съответно от железопътните превозвачи – публична собственост.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

### 7.3.5. Рейл-Карго Австрия - клон София

Рейл-Карго Австрия - клон София работи в България от м. април 2014 г. с Европейски Лиценз.

До м. октомври 2014 г. компанията е извършила транзитни превози през територията на България с около 200 влака между Германия и Турция (4 двойки влакове на седмица), всички през КПП Русе-Гюргево. Сред основните клиенти са Toyota и Bosch.

Таксите за достъп до инфраструктурата и таксите за достъп до системата за електроразпределение представляват 30% от разходите на компанията.

#### **Проблеми във връзка с инфраструктурните такси за достъп и по-общо с услугите предлагани от НКЖИ, предложени решения**

- Проблем е качеството на трасетата, по-специално прекалено дългото време за преминаване и ненадеждните трасета.
- Размерът на инфраструктурните такси за достъп е висок, като това се отнася и до достъпа до системата за разпределение на електрическа енергия.
- Проблем е липсата на електрификация по целия маршрут от и към Турция, тъй като това изисква използването на дизелова тяга, която в момента се осигурява от БДЖ „Товарни превози“. В Румъния, CFR Marfa е била доставчик на дизелова тяга, но сега това се прави с дизелови локомотиви от Рейл Карго Румъния.
- Заплащат се санкции, когато влаковете се забавят повече от 24 часа за международни трасета и трябва да се заявяват нови трасета. Заявяване на ново трасе след анулиране на старото, не би трябвало да е допълнителна услуга.
- НКЖИ настоява за постоянен обем на превозите от всяко железопътно предприятие. Ако нивото не бъде достигнато, НКЖИ въвежда нови допълнителни санкции, дори ако причината за намаляването на дейността е свързана със затваряне на линии за строителни или ремонтни дейности.
- "В НКЖИ дори да кажеш добър ден и трябва да плащаш!", "НКЖИ е монополист, публична собственост, дейността не е добре регулирана".
- Контролът на трафика е в ръцете на НКЖИ; НКЖИ може да спира влаковете.
- Определяне на специфични правила и условия за стимулиране на транзитните превози?
- Подобряване на обучението за диспечери, така че те да могат да вземат правилните решения и да помагат транспортния бизнес.
- Прилагане на тарифата за отстъпки за комбинирани блок влакове, дори и ако в един специализиран комбиниран влак има един или два празни вагона.
- Таксите за неизползван капацитет следва да се диференцират в зависимост от времето, в което влакът е анулиран.
- Необходимо ли е заплащане на такса за диспечерска заповед? Тя трябва ли да бъде включена в минималния пакет за достъп?





PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

## 8. Инфраструктурни такси за достъп до железопътната инфраструктура

### 8.1 Определение и обосновка

Съгласно Директива 2012/34/ЕС, страните-членки трябва да гарантират, че таксуването и графициите за разпределяне на капацитета позволяват на управителите на инфраструктурата оптимално ефективно да използват капацитета на железопътната инфраструктура.

Инфраструктурните такси за достъп се заплащат от железопътното предприятие за извършени железопътни услуги по железопътната инфраструктура.

Таксите за достъп следва да бъдат такива, че да стимулират доставчиците на транспортни услуги да използват железопътната инфраструктура, а управителят на инфраструктурата да я управлява и развива ефективно.

Таксите за достъп се събират от управителя на инфраструктурата и представляват част от неговите търговски приходи.

Таксите за достъп до инфраструктурата се различават за всяка страна, но има някои повтарящи се елементи:

- (I) използването на капацитета въз основа на използваните влакови трасета;
- (II) брутен тонаж по трасето, което отразява износването на инфраструктурата;
- (III) допълнителни такси за услуги на инфраструктурната компания като разпределение на електрическа енергия, гарово обслужване или спасителни служби.

Таксите могат да се различават по вида на влаковете и характеристиките на маршрута, но като цяло зависят от разходите и пазарните фактори, които е трудно да бъдат разграничени.

Някои основни въпроси са:

- Колко да се събира от железопътните потребители и колко от бюджетната помощ;
- Каква част от тежестта на фиксираните разходи за инфраструктура следва да се поеме от сектора на товарните превози спрямо сектора на пътническите превози, без да се създава ефективен данък върху единия сектор в подкрепа на другия;
- Дали таксуваните части от мрежата действат при или близо до капацитета;
- Докъде да бъде наложен принципът "взимаш-или-плащаш" за влаковите трасета, които са запазени, но не се използват;
- Как може таксите да се използват за стимулиране на железопътните предприятия, Управителя на инфраструктурата и др, за да вземат правилни решения за по-добро използване и развитие на мрежата, капацитета и ефективността на подвижния състав;
- Как да се намалят разходите на железопътния транспорт и да се увеличи производителността;
- Как да се насърчи използването на железопътния транспорт в интермодалната конкуренция;



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

- Как да се получи най-подходящото съчетание между твърде голяма сложност и твърде голяма опростеност;
- Как следва да се структурират таксите, за да се насърчи конкуренцията и навлизането на инвеститори/нови оператори;
- Как да се формулират таксите за международно движение на влаковете, така че всяка включена страна да получава справедлив дял от общата такса за достъп и да се избегне създаването на причини всяка страна да се стреми да увеличи позицията си и така заедно да се попречи на международния трафик;
- Как да се допринесе за балансирано регионално развитие;
- Насърчаване на възможно най-доброто използване на капацитета на железопътната мрежа.

Методът за изчисление на инфраструктурните такси за достъп е даден в глава 7 на Референтния документ. Методиката е въз основа на разходите на ДП НКЖИ, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга. Тези разходи следва да се разбират като пределни разходи.

Въз основа на Закона за железопътния транспорт и Наредба № 41/2001 за достъп и използване на железопътната инфраструктура, лицензираните оператори имат право за ползване на железопътната инфраструктура с минимален пакет услуги и заплащане на съответните инфраструктурни такси за достъп, определени от Управителя на инфраструктурата в съответствие с "Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура", одобрени от Министерския съвет и публикувани в Референтния Документ.

Допълнителните услуги, свързани с поддържане, обслужване, отопление и т.н. могат да бъдат предоставени от НКЖИ на железопътните превозвачи въз основа на публикуваната в Приложение 7 на Референтния Документ ценова листа. Тези услуги не са включени в инфраструктурните такси за достъп.

Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси определя таксите за минималния пакет услуги и достъп до железопътната инфраструктура на базата на преките разходи на НКЖИ, произтекли вследствие на извършването на влаковата услуга. Повече подробности са дадени в следващите глави.

## 8.2 Развитие на таксите за достъп в България

### 8.2.1 Регулаторна рамка

Условията и редът за достъп и използване на железопътната инфраструктура на територията на Република България са регламентирани в Закона за железопътния транспорт, Наредба № 41/2001 за достъп и ползване на железопътната инфраструктура и Тарифа за инфраструктурните такси.

Съгласно тези национални документи, превозвачите заплащат инфраструктурни такси за използване на железопътната инфраструктура и цени за допълнителни и съпътстващи услуги. Таксите се определят в зависимост от размера на разходите, възникнали директно вследствие на извършването на влаковите услуги.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Размерът на таксите се определя от управителя на железопътната инфраструктура съгласно методика, приета от Министерския съвет по предложение на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Политиката за инфраструктурните такси на Управителя на железопътната инфраструктура в Република България е представена подробно в Референтния документ за състоянието на железопътната мрежа на ДП НКЖИ за 2014, публикуван на страницата на Компанията.

## 8.2.2 Принципи на таксуване

За периода 2002 – 2014 г. са приложени два системи на таксуване. Едната система за таксуване включва такса за резервация на влаково трасе и такса за преминаване, а другата включва такса за заявено и използвано влаково трасе и такса за заявено, но неизползвано влаково трасе.

Първата система се използва от 2002 до 2012 г. включително, а втората от 2013 г. до настоящия момент. Разликите между двете системи за таксуване са описани по долу в този раздел.

Инфраструктурните такси се определят, при отчитане на:

- Вида на линията - електрифицирана или неелектрифицирана, главна или второстепенна или първа категория или втора категория;
- Вида на движението – пътническо или товарно;
- Вида на пътническите влакове – БПВ, ПВ, КПВ, ЕПВ и МВ;
- Вида на товарните влакове – товарни влакове, блок-влакове с контейнери и блок-влакове превозващи автомобили;
- Използване на празни вагони в товарните влакове.

До 2012 г. включително таксите са определени за използване на железен път на бруто тонкилометър; за използване на електрическите инсталации на влак километър; за използване на контактна мрежа на влак километър и за управление на движението на влак километър.

Не е съществувала методика за определяне на размера на таксите, както и за дефиниране на минималния пакет от услуги, допълнителни и съпътстващи услуги.

Категория		Резервация лв./вак километър	Преминаване			
Линии	Влак		Железен път лв./бр.тон километър	Електрически инсталации	Контактна мрежа	Управление на движение то
			лв./вак километър			
<b>Електрифицирани и неелектрифицирани</b>						
1 - главна	пътнически	0,05414	0,00026	0,04062	0,02706	0,12823
2 - второстепенна			0,00050	0,06372	0,04878	0,1991
При комбинирано използване на 1 и 2			0,00027	0,04318	0,02777	0,13609
<b>Електрифицирани</b>						
1	товарен	1,86856	0,00536	0,75732	0,71981	3,29168
2			0,01512	1,16381	1,67455	5,59418
Комбинирано 1 и 2			0,00574	0,78478	0,73790	3,44722
<b>Неелектрифицирани</b>						
1	товарен	1,63675	0,00536	0,75732	0,71981	3,29168
2			0,01512	1,16381	1,67455	5,59418
Комбинирано 1 и 2			0,00574	0,78478	0,73790	3,44722

Таблица 34. Тарифа на инфраструктурните такси за периода 2002 – 2004 г.

През 2002, се създава чл. 6 „Таксите са определени без ДДС“. Това е единствената промяна в стойностите на действащите такси, описани в Таблица 34 .

През 2004 г. има нова промяна на тарифата за инфраструктурните такси. Новите нива на таксите са представени в следващата таблица.

Категория		Резервация лв./вак километър	Преминаване			
Линии	Влак		Железен път лв./бр.тон километър	Електрически инсталации	Контактна мрежа	Управление на движението
			лв./вак километър			
1 (I категория)	БВ, ПВ и КПВ	0,3792	0,00224	0,3261	0,1864	1,0405
2 (II категория)			0,00112	0,1708	0,0700	0,5358
1 и 2	ЕПВ и МВ	0,7585	0,00448	0,6523	0,3727	2,0810
1 и 2	Товарни	1,2595	0,00415	0,5894	0,4621	2,5870
1 и 2	Блок-вакове (контейнери, автомобили)	0,8817	0,00290	0,4126	0,3235	1,8109
<b>Празни товарни вагони (лв./бр.тон километър)</b>						
1	Празни товарни вагони		0,00224			
2			0,00112			

Таблица 35. Тарифа на инфраструктурните такси за периода 2005 – 2006 г.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Промените са следните:

- Категориите на линиите стават I-ва и II-ра категория;
- Въвеждат се по-детайлна класификация на влаковете, като пътническите стават 2 групи – БВ, ПВ и КПВ в едната група и ЕПВ и МВ в другата група и товарните влакове се разделят на товарни и блок влакове с контейнери и автомобили;
- Премахват се таксите за електрифицирани и неелектрифицирани линии, като при движение по неелектрифицирани линии се изключва таксата за контактна мрежа;
- Въвежда се такса празни вагони в състава на товарните влакове, която е определена на бруто тон километър;
- Нивата на всички такси са увеличени спрямо действащите такси преди промяната.

С тази промяна отново не се въвежда Методика за определяне на инфраструктурните такси. Процесът на определяне на тези стойности е диалогов режим между ИА ЖА и НКЖИ, като при достигане на споразумение между тях се предлагат на министъра на транспорта и той ги внася в МС.

Превозвачите не участват в обсъжданията, освен с предоставяне на информация за очаквани обеми на превозите.

През 2006 г. отново се променя тарифата за инфраструктурните такси. Новите нива на таксите са представени в следващата таблица.

Категория		Резервация лв./вак километър	Преминаване			
Линии	Влак		Железен път лв./бр.тон километър	Електрически инсталации	Контактна мрежа	Управле ние на движени ето
		лв./вак километър				
1 (I категория)	БВ, ПВ и КПВ	0,2654	0,0016	0,2283	0,1305	0,7284
2 (II категория)		0,1327	0,0008	0,1196	0,0490	0,3751
1 и 2	ЕПВ и МВ	0,5310	0,0031	0,4566	0,2609	1,4567
1 и 2	Товарни - мин	1,1335	0,0037	0,5304	0,4159	2,3283
	Товарни - макс.		0,0039	0,5600	0,4390	2,4576
1 и 2	Блок-влакове (контейнери и автомобили) мин	0,7935	0,0026	0,3713	0,2911	1,6298
	Блок-влакове (контейнери и автомобили) макс.		0,0027	0,3920	0,3073	1,7203
Празни товарни вагони (лв./бр.тон километър)						
1						0,0016



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

2	Празни товарни вагони	0,0008
<p>Създава се чл.7          “Чл. 7. Управителят на железопътната инфраструктура определя размера на таксите в посочените граници в съответствие с чл. 35, ал. 3 от Закона за железопътния транспорт, които важат за всички железопътни превозвачи.”</p>		
<p>Заклучителни разпоредби  <b>§ 7.</b> В Постановление № 302 на Министерския съвет от 2001 г. за одобряване на Тарифа за инфраструктурните такси, събирани от Национална компания “Железопътна инфраструктура” (ДВ, бр. 1 от 2002 г.) думите “Национална компания “Железопътна инфраструктура” се заменят с “Управителя на железопътната инфраструктура”.</p>		
<p>Параграфи 2, 3, 4 и 5 влизат в сила от 1 януари 2007 г.</p>		

Таблица 36 Тарифа на инфраструктурните такси за периода 2007 – 2009 г.

Промените са следните:

- За категорията товарни влакове се въвеждат минимални и максимални стойности на таксите за преминаване.
- Нивата на всички такси са намалени спрямо действащите такси преди промяната;
- Категорията блок-влакове се разделя на две категории – блок-влакове с контейнери и блок-влакове с автомобили, като таксите са различни.

Следващата промяна на тарифата за инфраструктурните такси е през 2010 г.

Новите нива на таксите са представени в следващата таблица.

Категория		Резервация	Преминаване			
Линии	Влак	лв./вак километър	Железен път лв./бр.тон километър	Електрически инсталации	Контактна мрежа	Управление на движението
				лв./вак километър		
1	БВ, ПВ и КПВ	0,2654	0,0016	0,2283	0,1305	0,7284
2		0,1327	0,0008	0,1196	0,0490	0,3751
1 и 2	ЕПВ и МВ	0,5310	0,0031	0,4566	0,2609	1,4567
1 и 2	Товарни - мин	0,9045	0,0029	0,4232	0,3318	1,8579
	Товарни - макс	0,9997	0,0033	0,4678	0,3668	2,0534
	Блок-влакове (контейнери)	0,6331	0,0021	0,2963	0,2322	1,3005



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

1 и 2	и автомобили) мин					
	Блок- влакове (контейнери и автомобили) макс	0,6998	0,0023	0,3275	0,2567	1,4375
Празни товарни вагони (лв./бр.тон километър)						
1	Празни товарни вагони					0,0016
2						0,0008

Таблица 37. Тарифа на инфраструктурните такси за периода 2010 – 2011 г.

Промените са следните:

- За категориите товарни влакове, блок-влакове с контейнери и блок-влакове с автомобили се въвеждат минимални и максимални стойности на таксите за преминаване на таксите за резервация;
- Нивата на всички такси са намалени спрямо действащите такси преди промяната.

За първи път, поради наказателната процедура на DG Move, се създава Методика за определяне на инфраструктурните такси, базирана на „маргиналните разходи“.

Следващата промяна е въведена през 2011 г. Новите нива на таксите са представени в Таблица 38.

Категория		Резервация лв./вак километър	Преминаване			
Линии	Влак		Железен път лв./бр.тон километър	Електрически инсталации	Контактна мрежа	Управление на движението
		лв./вак километър				
1	БВ, ПВ и КПВ	0,2654	0,0016	0,2283	0,1305	0,7284
2		0,1327	0,0008	0,1196	0,0490	0,3751
1 и 2	ЕПВ и МВ	0,5310	0,0031	0,4566	0,2609	1,4567
1 и 2	Товарни - мин	0,9045	0,0029	0,4232	0,3318	1,8579
	Товарни - макс	0,9997	0,0033	0,4678	0,3668	2,0534
1 и 2	Блок- влакове контейнери мин	0,6331	0,0021	0,2963	0,2322	1,3005
	Блок- влакове контейнери макс	0,6998	0,0023	0,3275	0,2567	1,4375



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

1 и 2	Блок- влакове автомобили мин	0,3392	0,0011	0,1587	0,1244	0,6968
	Блок- влакове автомобили мин	0,3749	0,0013	0,1754	0,1376	0,7700

Таблица 38. Тарифа на инфраструктурните такси за периода 2012 г.

Нивата на всички такси са намалени спрямо действащите такси преди промяната.

През 2013 г. се приема нова Методика за определяне на инфраструктурните такси

Новите нива на таксите са представени в следващата таблица:

Категория		Неизползван капацитет лв./влак километър	Реализиран превоз	
Линии	Влак		лв./брото тон километър	лв./влак километър
В сила от 01.01.2013				
всички	всички	0,2425	0,0038	0,8203
В сила от 01.01.2014				
всички	всички	0,2425	0,0025	0,7902
В сила от 05.04.2014				
всички	всички без 2 и 3	0,2425	0,0025	0,7902
всички	2 комбин. превози	0,2183	0,0023	0,7112
всички	3 автом. с блок-влак	0,1698	0,0018	0,5531

Таблица 39. Тарифа на инфраструктурните такси за периода 2013 - 2014 г.

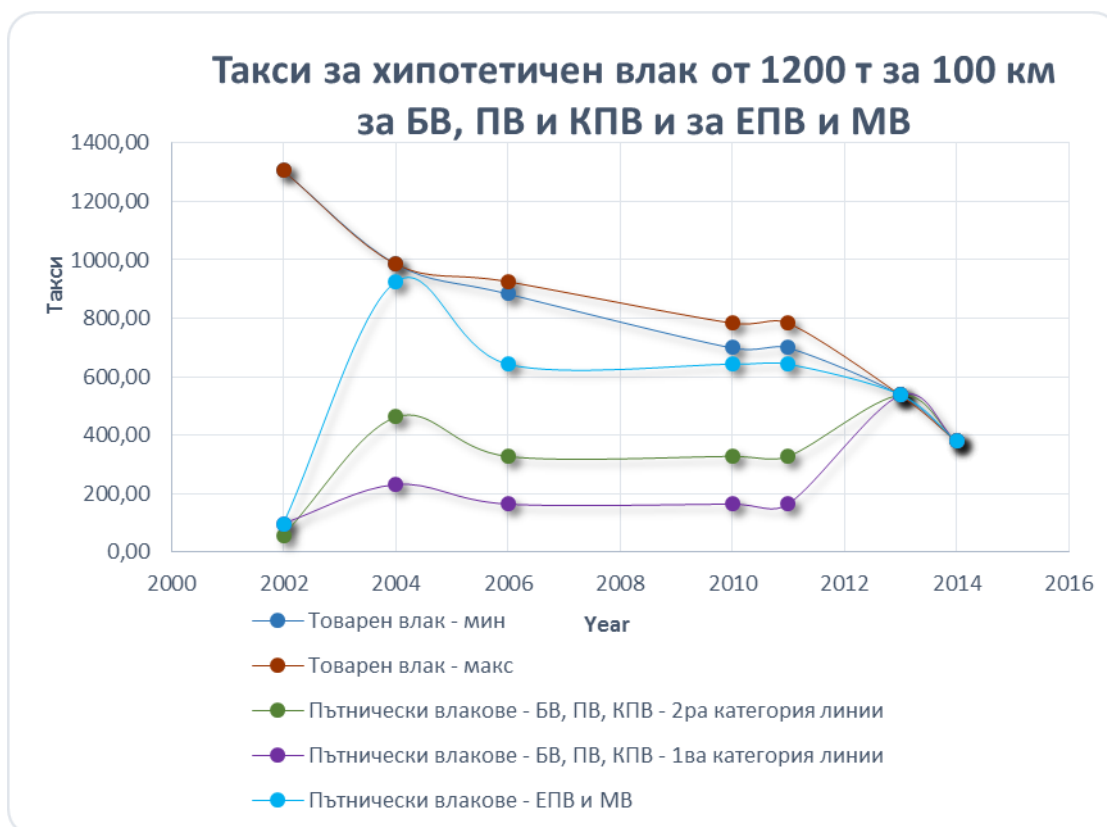
Промени в тарифата са направени през 2014 г. Считано от 04.05.2014 се въвежда за комбинирани превози с блок влакове с контейнери и за превоз на автомобили.

За да обобщим еволюцията на тарифната политика, основните разлики са:

- До 2009 не е съществувала методика за изчисление на таксите. Те са били формирани на база договаряне.
- Таксите определяни при използването на първия подход са доста по-високи в сравнение със сегашните такива
- Системата се е променяла от договорени разходи, през пределни разходи и преки разходи
- Към момента за определяне на таксите за достъп за пътнически и товарни превози се използва формула, базирана на брутотонкилометри и влаккилометри.
- При последните изменения се въвежда отстъпка за комбинирани превози с блок влакове с контейнери и за превоз на автомобили с оглед стимулирането на този вид транспорт.

- Введена е такса за неизползван, но поискан капацитет, което е в съответствие с Директива 2001/14/ЕО.

На следващата графика е представено сравнение за таксите на товарни и пътнически влакове при хипотетичен влак от 1200 тона и 100 км. превозно разстояние. Целта е да се покаже динамиката на развитие на таксите между двата вида транспорт във времето.



Фигура 62. Такси за хипотетичен влак от 1200 т за 100 км за БВ, ПВ и КПВ и за ЕПВ и МВ

Графиката показва значителни разлики между пътническите и бързите влакове и товарните влакове до 2011 г. До 2011 г. таксите за товарни влакове, винаги са били по-високи от таксите за пътнически влакове. От 2011 г. между пътнически и товарни влакове няма съществени разлики. От 2013 г. разходи за електроенергия са изключени от таксите за достъп. Докато таксите за товарни превози са намалели от началния период, таксите за пътнически превози са се увеличили. Това е в съответствие с развитието на инфраструктурните такси в източноевропейските страни-членки, които са започнали въвеждането на тарифна политика на база пълна себестойност на разходите докато някои западноевропейски държави-членки като Холандия и Швеция започнаха с по-ниски такси (дори под нивото на преките разходи) с оглед стимулиране развитието на железопътния транспорт.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

## 8.3 Наказателни процедури на ЕС срещу Полша и България относно инфраструктурните такси за достъп

### 8.3 1 Решение на Съда от 13.02.2014 г. - Дело C-152/12 (Неизпълнение на задължения от държава-членка - България – по отношение на изчисляването на инфраструктурните такси, съгласно Директива 2001/14/ЕС)

На 26/01/2013 г. Европейската комисия взема решение да се обърне към Съда на Европейския съюз във връзка с неправилно прилагане от страна на България на различни части на т.нар. „първи пакет за железопътния транспорт“ относно изпълнение на разпоредбите за таксите, които железопътните превозвачи трябва да плащат за достъп до инфраструктурата.

Случаят е добре известен на всички заинтересовани страни и не е необходимо да се докладва по-подробно.

Със своето решение от 12/02/2014 г. Съдът на ЕС установява, че като е позволила при изчисляването на минималния пакет достъп и релсов достъп до обслужващите съоръжения да бъдат включени други разходи, а именно възнаграждение на персонала и осигурителни вноски, които не могат да бъдат считани за произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга, Република България не е изпълнила задълженията си по член 7, параграф 3 от Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26/02/2001 г. относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура, изменена с Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23/10/2007 г.

В таблицата "Аналитичен отчет на разходите към 31.12.2013 г.", получена от НКЖИ, все още разходи за възнаграждения на персонала и осигурителни вноски са частично включени като преки разходи

Въпреки това, в срещата с ИАЖА на 15.10.2014 г. Консултантът получи информация, че решението на Европейския Съд е вече взето под внимание при изчисляването на преките разходи. Вярно е, че разходите за възнаграждения на персонала и осигурителни вноски не са били включени в Референтен документ за 2014. Това е видно в абзац 7.2.2.2 от Референтен документ: "Дял на преките и непреките разходи в общите разходи за 2012 г.", където тези разходи не са включени като част от преките разходи.

Изглежда има противоречие, което следва да се изясни.

В методиката, която ще бъде предложена от Консултанта, тези разходи определено няма да бъдат включени.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

### 8.3.2. Решение на Съда от 26.10.2010 г. - Дело C-512/10 (Неизпълнение на задължения от държава-членка - Полша по отношение на изчисляването на инфраструктурните такси, съгласно Директива 2001/14 / ЕО)

В подобен случай, Европейската комисия заведе иск срещу Полша в Европейския съд за това, че не е приложила правилно различни части от европейското законодателство, известно като "първи железопътен пакет", във връзка с прилагането на разпоредбите относно инфраструктурните такси, които железопътните превозвачи плащат за достъп до инфраструктурата. Това решение също така потвърди, че "възнаграждението на персонала и осигурителните вноски", не могат да бъдат считани за разходи произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

Съдът постанови следните констатации, които са важни за изчисляване на преките разходи:

- Таксите за минималния пакет за достъп до инфраструктурата, следва да се определят на база на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга<sup>18</sup>
- Директива 2001/14 не съдържа определение на понятието "разходи, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга" и нито една разпоредба на правото на Европейския съюз не идентифицира разходите, които са обхванати или не са обхванати от това понятие.<sup>19</sup>
- Освен това, както изтъква генералният адвокат в точка 93 от заключението си, тъй като практическото прилагане на чисто икономически термини е свързано със значителни трудности, следва да се заключи, че както позволява правото на Европейския съюз в момента, страните-членки имат определена свобода за лична преценка при транспонирането и прилагането на такива понятия в националното законодателство.<sup>20</sup>
- "Разходите, свързани с сигнализация, управление на трафика, поддръжка и ремонти, е възможно да варират, поне частично, в зависимост от трафика и съответно, може да се счита, че отчасти, могат да са възникнали директно вследствие на извършването на влаковата услуга. От друга страна следва, че тъй като тези разходи включват постоянни разходи, свързани с работата на участък от линия по железопътната мрежа, които управителят на инфраструктурата следва да понесе дори и при липса на движение по линията, разходите за поддръжка и управление на движението, могат да бъдат разглеждани само като частично произтекли директно от извършването на влаковата услуга."<sup>21</sup>
- Разходите за амортизация не могат да бъдат разглеждани като възникнали директно вследствие на извършването на влаковата услуга.<sup>22</sup>

В таблицата "Класификация на разходите", получена от НКЖИ амортизацията продължава да е включена в преките разходи.

Съгласно чл. 31 от 2012/34/ЕС "Европейската комисия следва да предприеме стъпки за определяне на условията и реда за изчисляване на разходите, които са директно възникнали в резултат на

<sup>18</sup> Дело C-512/10, Решение на съда (Първа камера), 30 Маю 2013, Параграф 73

<sup>19</sup> Дело C-512/10, Решение на съда (Първа камера), 30 Маю 2013, Параграф 74

<sup>20</sup> Дело C-512/10, Решение на съда (Първа камера), 30 Маю 2013, Параграф 75

<sup>21</sup> Дело C-512/10, Решение на съда (Първа камера), 30 Маю 2013, Параграф 81 и 82

<sup>22</sup> Дело C-512/10, Решение на съда (Първа камера), 30 Маю 2013, Параграф 84



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

извършването на влаковата услуга." Тези актове за изпълнение ще са разработени и ще влезнат в сила преди 16 юни 2015.

По тази причина на Консултантът вече се запознава с реда и условията, които към момента са в процес на обсъждане и публикувани в различни работни документи.

## 8.4 Методика за изчисление

### 8.4.1. Принципи на образуване на действащите такси за достъп

#### 8.4.1.1. Нормативна база и методология на таксуване

В т. 7 от актуалния Референтен документ за състоянието на мрежата са дефинирани следните основни моменти, свързани с принципите за ценообразуване на таксите за достъп:

- т. 7.1 Законова рамка;
- т. 7.2 Методика на таксуване.

Като нормативни документи, определящи рамката за определяне на таксите са посочени Закон за железопътния транспорт и Наредба № 41/2001 за достъп и ползване на железопътната инфраструктура. Наредба № 41/2001 определя инфраструктурните такси като такса за минималния пакет за достъп до железопътната инфраструктура въз основа на разходите произтекли директно в следствие на извършването на влаковата услуга.

В Референтния документ за състоянието на мрежата за 2014 обаче е посочено, че "таксите за минималния пакет за достъп до железопътната инфраструктура се определят въз основа на разходите на НКЖИ възникнали при извършването на влаковата услуга", като е зададена и формулата за изчисление. Не е ясно, дали разликата в дефинициите се дължи на превода или на различен подход при изчисляването на преките разходи.

За по-голяма яснота и недвусмисленост се препоръчва използването на дефиницията, зададена в Наредба № 41/2001.

Предложената от МТИТС методика се одобрява от Министерския съвет.

Съгласно глава 7.2.3.3 от Референтния документ, "Начин на формиране на таксите за достъп, инфраструктурните такси са променливи такси, които отразяват действителното използване на железопътната инфраструктура и свързаните с това преки разходи за използване на

- железен път и съоръжения
- сигнализация и телекомуникации
- управление на жп движение
- разходи, направени за поддържане на тежка пътна механизация, както и поддръжка на стрелки в гарите. "

Определянето на инфраструктурните такси не отразява определението, използвано в Директива 2001/14/ЕО и Директива/2012/34/ЕС. Всъщност, изглежда, има объркване между преки разходи, променливи разходи и разходи.





PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Освен това, таксите за достъп трябва да отразяват ефективното използване на железопътната инфраструктура, където таксите се въвеждат за да компенсират недостига на капацитет на една точка. Това не е включено в рамките на сегашната методика. Въпреки това, съществува такса за резервиран но неизползван капацитет, което до известна степен взема предвид концепцията за недостига на капацитет.

В глава 7.2.2.2 от Референтния документ е представена таблица, която определя относителния дял на преките и косвените разходи в общите разходи на ДП „НКЖИ“ за 2012 г. като основа за определяне на таксите за достъп за 2014 г.

Видове разходи	Общо разходи	Преки разходи по чл. 7 от дир. 2001/14 на ЕС	Преки разходи за ЕРП	Разходи, не включени по чл.7, ал.1	Общи постоянни разходи
1	2	3	4	5	6
Материали	25 470	16 023	6 944	3	2 500
Гориво	5 301	3 759	862		680
Електроенергия	6 826	5 440	121	10	1 255
Топлоенергия	336	200	14		122
Външни услуги	39 372	20 076	653	67	18 576
Амортизации в т. ч.:	121 637	20 108	24 341		77 188
разходи за ремонт на механизация		5 750			
Разходи за амортизационни отчисления		14 358			
Възнаграждения	111 117		10 242	31	100 844
Социални осигуровки	32 934		3 018	2	29 914
Други разходи	4 867	2 170	1 776	1	920
<b>Общо разходи</b>	<b>347 860</b>	<b>67 776</b>	<b>47 971</b>	<b>114</b>	<b>231 999</b>
Отн. дял спрямо общите разходи		19,48%	13,79%	0,03%	66,69%

Таблица 40. Дял на преките и косвените разходи в общи разходи за 2012 година



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

#### 8.4.1.2. Коментари на текущата методика, включена в Референтен документ за 2014:

- Европейската директива 2012/34/ЕС е само частично взета предвид в методиката и Референтния Документ.
- В рамките на методиката не съществува ясна дефиниция за преки и косвени разходи. Вярно е, че точно определение не е зададено и в директива 2012/34/ЕС, но в най-скоро време Европейската комисия ще публикува закон по прилагането на директивата.
- В основата на разделянето на преки и косвени разходи е общата стойност на разходите, включително производствени разходи по специфични разходни елементи. Разходните елементи са свързани със следните дейности:
  - Управление на движението;
  - Железен път и съоръжения;
  - Сигнализация и телекомуникации.

В рамките на тези дейности, разходите са разделени на различни елементи, както се вижда в таблицата по-горе. На Консултанта беше предоставена таблица „Класификатор на разходите“, която указва разпределението на разходите на преки и косвени, но не става напълно ясно как е дефиниран самият метод на разпределение.

- Не е установена ясна система за изчисляване на разходите, различна от тази за осчетоводяването им. Това става ясно от проведените до момента срещи и предоставената документация.

Нашето разбиране след проведените срещи е, че Системата за Планиране и Управление на Ресурсите (СПУР), която в момента се разработва, не предвижда внедряването на система за изчисляване на разходите. Най-вероятно съществуващата счетоводна система ще бъде обновена в нова информационна система от по-високо ниво, която ще включва и инструменти за управленска отчетност.

#### 8.4.1.3 Заключение и коментари:

Представеният в НС 2014 г. и Методиката анализ на преките разходи показва, че е възможно наличието на объркване произтичащо от липсата на ясно определение на терминологията на преките разходи.

По отношение на случая в Полша, в раздел 28 Европейският съд уточни, че: „*следва да се отбележи, че ако в съответствие със счетоводните принципи, амортизацията не се разглежда като разход, свързан с паричен поток, а по-скоро като начисление без плащане, използването на този термин в член 6 (1) от Директива 2001/14 не може в никакъв случай да се разглежда като решаващо, тъй като втората алинея на тази разпоредба се отнася до инфраструктурните разходи.*“

С други думи изглежда, че съществува объркване в терминологията на осчетоводяването и отчитането на разходите / тяхното изчисляване, което също е заложено и в Референтния Документ.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Една от задачите на Консултанта ще бъде да разграничи и представи тези два подхода в докладите си пред НКЖИ.

Анализът на текущия метод на изчисление дава основание да смятаме, че преките разходи използвани от НКЖИ са по-скоро всички производствени разходи с изключение на разходите за заплати на персонала и някои разходи за амортизация. Това не е в съответствие с метода на ЕС за преките разходи.

В тази връзка, Консултантът ще разработи нова прозрачна методика за изчисляване, която е в пълно съответствие с концепцията на ЕС за преки разходи. Това означава, че счетоводните данни ще се бъдат прехвърлени към система за отчитане и изчисляване на разходите чрез ясна и прозрачна методика.

Системата за разпределение на разходите трансформира направените разходи като премахва някои разходни елементи като например разходите за амортизация и за социални осигуровки (дефинирани като косвени разходи). Тези разходи ще бъдат разпределени на разходи еднозначно свързани с продукта/ услугата (например разходи за поддръжка на определена железопътна линия) и разходи, които не могат да бъдат пряко отнесени към определен продукт / услуга (разходи за лица/механици, поддържащи осигурителната техника).

За разходните пера, които не могат да бъдат еднозначно разпределени, ще бъде необходимо последващо разпределение чрез определен класификатор (напр. SERAC от 10.07.2014 – Дискусионен доклад: „ до 10% от разходите за заетите лица/механици, поддържащи осигурителната техника в определен(а) железопътен участък/отсечка“) по отношение на определен продукт/услуга (движение на влаковете по запазено трасе).

Таксите за достъп не включват разходите за използването на електрическо оборудване за разпределяне на електроенергия, съгласно Директива 2012/34/ЕС, Приложение II, минимален пакет за достъп.

Таксите за достъп се определят на база на направените разходи през предходната година, което не е в съответствие с Директива 2012/34/ЕС, тъй като те следва да се изчисляват при среден размер на разходите, за да се гарантира непрекъснатостта на таксуване.

## 8.4.2 Формиране на таксите за достъп

### 8.4.2.1 Основна тарифа

Според Наредба № 41/2001, таксите за достъп се изчисляват на базата на директни разходи. Методиката за формиране на таксите е описана в предишния раздел.

Прилагат се следните такси:

- Такса за преминаване по железопътната инфраструктура. (С преминаване =  $C_g/t/km + C_t/km$  (BGN))
- Такса за заявен и не използван капацитет ( $C$  капацитет =  $L * C$  капацитет (BGN))

Таксите за преминаване по железопътната инфраструктура се изчисляват във влак километри и бруто тон километри и са еднакви и не зависят от вида на влаковете или на железопътните линии от железопътната инфраструктура.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Таксата за заявен и не използван капацитет се въвежда през януари 2013 г. като средство за мотивиране на железопътните превозвачи да използват капацитета на жп мрежата по-ефективно.

Таксата за заявен и и използван капацитет (т. 7.4.1. б от РД 2014) се изчислява на база влаккм и не зависи от предварителното информирание на Инфраструктурния управител от страна на ЖП за използването на капацитета (една седмица предварително, 24 часа или 8 часа).

Таксата се заплаща за датите, дните или периодите на използване на заявения капацитет, изразен във влак километри в зависимост от изготвения и подписан списък на утвърдените в ГДВ трасета.

Таксата не се заплаща от „ЖП“ в случай че използването на заявения капацитет е по причина на ДП „НКЖИ“.

#### 8.4.2.2 Цена за разпределение на тягова електрическа енергия през разпределителните мрежи на железопътния транспорт (в сила от 01.01.2014 г.).

Железопътните превозвачи, заплащат на управителя на железопътната инфраструктура цена за разпределение на електрическа енергия съгласно отчитанията на монтираните в локомотивите средства за търговско измерване на електрическата енергия.

Железопътните превозвачи, без монтирани средства за търговско измерване на електрическата енергия в електрическия подвижен състав, заплащат на управителя на железопътната инфраструктура използваната електрическа енергия на база бруто тонкилометър.

Цените за тяговата електроенергия се определят в съответствие със Закона за Енергетиката и Решение на ДКВЕР № Ц-042/27.12.2010 г.

В Референтен документ от 2013 г., цената на електроенергията е включена в таксите за достъп и ползване на железопътната инфраструктура.

#### 8.4.2.3 Отстъпки, надбавки и изменения на таксите

В нивото на таксите могат да бъдат включени и надбавки, компенсации и/или отстъпки, произтичащи от реализацията на инфраструктурни проекти, от трафика за движение и от изискванията на транспортния пазар.

##### ■ Отстъпки

Определените ставки за влак километър и бруто тонкилометър се намаляват за следните видове влакове:

- ✓ За комбинирани превози с блок-влакове с 10%;
- ✓ За превоз на товарни автомобили с блок-влакове с 30%.

Тези отстъпки стимулират развитието на специфички влакови превози.

##### ■ Надбавки към таксите

В определените нива на инфраструктурните такси на база „Методика за изчисляване на инфраструктурните такси събирани от управителя на железопътната инфраструктура“ не са включени надбавки и печалба.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

#### ■ Изменение на таксите

Ежегодно до 30 юни ДП "НКЖИ" предоставя на ИА "ЖА" информация за фактически извършените разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура за предходната година и определя необходимото ниво на размера на инфраструктурните такси за следващата година.

Промяната в размера на инфраструктурните такси се обявява публично 3 месеца преди влизането и в сила.

### 8.4.3 Коментари по текущите инфраструктурни такси

#### 8.4.3.1 Общи забележки:

- Размерът на таксите е политически въпрос. Той има пряко влияние върху конкурентоспособността на железопътния сектор в България в сравнение с други конкурентни коридори за товарен превоз, както и с пътният сектор.
- В английската версия на Референтния документ за 2014 г. като правно основание се споменава ПМС 302/2001, а не Наредба № 41/2001. Изглежда, че това е грешка в английската версия.
- 
- В Глава 7 се определят преките и косвените разходи.
  - Противно на решенията на Европейския съд и Европейската комисия, разходите по амортизацията са включени в преките разходи (виж глава 7.2.2. РД 2014 г.).
- Единствените два параметъра са влакилометър и брутотонкилометър. Това обаче е доста опростен подход, тъй като съществуват и други параметри (напр. скоростта) които силно влияят на износването на железопътната инфраструктура. Новата методика трябва да вземе под внимание тези фактори.
- Инфраструктурните такси за достъп се основават на разходите и обема на дейността (влакилометри и брутотонкилометри) от предходната година. По време на срещата с НКЖИ беше заявено, че НКЖИ използва също и прогнози за обема на дейностите.
- В Референтния документ за 2014 г. не се определя начина на изчисляване на цените на допълнителните и съпътстващите услуги. Въз основа на европейското законодателство, допълнителните услуги се изчисляват на база себестойност, а съпътстващите услуги трябва да се базират на пазарните цени.
- При проведените срещи с железопътните превозвачи се установи, че таксите за минималния пакет за достъп до обслужващи съоръжения, включително достъпа до електроенергия, допълнителните услуги и съпътстващите услуги са в размер на около 1/3 от общите разходи на железопътния транспорт. Това означава, че те нямат контрол върху тази част от разходите.
- Железопътните предприятия идентифицират таксите за анулиране на капацитет като допълнителен източник на разходи, който прави железопътните дейности по-малко конкурентоспособни.
- Беше представено предложение, което може да се счита за ползотворно, с оглед конкурентоспособността на българската железопътна мрежа спрямо други надеждни алтернативи видове транспорт - по море и път:
  - 1) Международните транзитни влакове за превоз на товари между Централна Европа и Турция (може би в бъдеще и Гърция) са важен източник на доходи за българските железопътни оператори. Много често тези влакове търпят значителни забавяния извън територията на България. Поради тази причина, определеното по график трасе не може да се използва и железопътният оператор е принуден да го откаже и да направи заявка за допълнително специално трасе. Ако времето между трасето по график и



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

допълнително заявеното трасе надвиши 24 часа, железопътното предприятие трябва да плаща такса за анулиране, която не се възстановява нито от страна на клиента (товародателя или спедитора на товари), нито от партньора по договор (обикновено влаковото предприятие в мястото на заминаване или пристигане) и по този начин се намалява рентабилността на българската услуга за транзитно преминаване. Поради тази причина, други управители на инфраструктура са въвели разсрочени такси за анулиране, тъй като считат тези влакови услуги важни за тяхната мрежа.

Възниква въпросът дали подобна политика няма да бъде благоприятна за българската железопътна мрежа, която е една от най-важните железопътни мрежи за транзитно преминаване между индустриалните центрове на Централна Европа и Турция/Гърция.

- 2) Опростени и стабилни такси за достъп са важно условие за конкурентоспособността на железопътния сектор.

### 8.4.3.2 Резюме:

Концепцията на Европейската комисия за преките разходи може да се разглежда като стратегическа концепция, чиято цел е да се намалят общите разходи за железопътната система спрямо другите конкурентни видове транспорт. В това отношение тя е част от европейската транспортна политика "Shift 2 Rail". Следователно основна задача пред управителя на инфраструктурата е общите разходи да бъдат разделени на преки и непреки разходи, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

Целта на Европейската комисия е инфраструктурните такси за достъп в Европейския съюз да се намалят до около 1-2 евро/вагон-километър.

Международни изследвания са изчислили стойностите на преките разходи на вагон-километър в тясно сътрудничество с управителите на инфраструктурата. Въпреки, че тези изследвания анализират различните методи в различните страни-членки на ЕС, за различни състави на железопътния парк и различни дестинации, доста от стойностите на преките разходи за вагон-километър са под € 2 (на база 2005 г.) - вагонкилометри за 1 000 тона товарен вагон.

## 8.5 Принципи за ценообразуване на инфраструктурните услуги

Определянето на цените на инфраструктурните услуги, предлагани на железопътните предприятия трябва да се основава на преките разходи. Следва да се изхожда от определението, дадено в чл. 31.3 от Директива 2012/34/ЕС:

"Таксите за минималния пакет за достъп и за достъп до инфраструктурата, която свързва обслужващи съоръжения, се определят на база на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга".

В различни работни документи, последният от 10.07.2014 г., определението беше допълнително прецизирано.

"Преките разходи могат да включват само разходни елементи, които се отнасят до индивидуалното движение на един вагон".

"Преките разходи не могат да бъдат резултат от използването на инфраструктурата за различни услуги, въпреки че могат да бъдат изчислени на базата на ускорени подновявания, произтичащи от по-интензивното използване на релсовия път".





PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Трябва да се отбележи, че на ниво ЕС, определеното за преките разходи за инфраструктурни такси все още не е окончателно завършено и не е постигнато общо споразумение.

Това оставя известна възможност за интерпретация за всеки отделен случай.

Въпреки това, вече са уточнени и до известна степен договорени, поне на европейско ниво, някои ограничения на по-широкото тълкуване на преките разходи, т.е. по-високи нива на преки разходи, които да оправдаят по-високите нива на такси. В този процес на изчисляване на разходите, важна роля се пада на регулатора.

От практическа гледна точка, регулаторът е пряко ангажиран в създаването на Методиката за изчисляване на преките разходи, с цел да се ограничи нивото на преките разходи за предоставяните услуги, изброени в Приложение II на Директива 2012/34/ЕС.

С тази мярка, законодателството на ЕС взема предвид пазарната позиция на повечето управители на инфраструктура в ЕС, които са държавно регулирани монополисти. Регулирането на конкуренцията и решения на съдилищата в Европа, САЩ и Азия изискват пълна прозрачност при изчисляването на разходите, най-вече, тъй като управителят на железопътната инфраструктура предлага на железопътния оператор основни железопътни съоръжения, които на практика нямат реални алтернативи.

Разработена е рамка за първоначални приложения на методът на преките разходи на ниво железопътна мрежа:

- Следва да се прилагат действителни или изходни стойности, освен ако направените прогнози не показват, че тези стойности са твърде високи. Регулаторният орган може да изисква използване на планирани стойности, ако това би довело до по-ниски стойности на таксите.
- Сигнализацията по линията и сигналните кутии, с изключение на електромеханичните релета, не следва да се износват от допълнителна влакова услуга. Следователно, голяма част от разходите за управление, контрол и сигнализация няма да зависят от допълнителните влакови услуги, освен в специални случаи.
- Преките разходи по мрежата трябва да се изчисляват като разликата между пълните разходи за предоставянето на услугите от минималния пакет за достъп, включително достъпа до услугите, в съответствие с приложение II, точка 2 на Директива 2012/34/ЕС и елементите на разходите, възникнали от малки отклонение в нивото на функционирането при определено ниво на експлоатация. Регулаторните органи могат да изискват намаляване на преките разходи, с цел да се ограничи тяхното ниво до нивото на преките разходи при ефективно предоставяне на услуги.
- Като цяло, изчисляването на преките разходи трябва да се актуализира или преразгледа след няколко години. В същото време годишен преглед не е целесъобразен, поради свързаните с това административни усилия и варирането на таксите.

По-подробни изисквания за процеса на изчисляване на преките разходи са:

Управителят на инфраструктура може, но не е длъжен да включва в изчисляването на преките разходи:

- до 10% от разходите за механици, поддържащи осигурителната техника за определени участъци от линията;



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

- до 10% от разходите за оперативен персонал необходим за управлението на влаковете в местни контролни зали, включително сигнализация, регулиране, диспечерски контрол, телекомуникации и осигуряване на информацията относно движението на влаковете;
- разходите за персонала, необходим за повече от една дневна смяна, за работа по определен участък от линията в случай на заявка за определена влакова услуга извън обичайното работното време на тази линия;
- обработка на заявки за инфраструктурен капацитет, както е посочено в Директива 34/2012/ЕС, Приложение II точка 1 (а) и заявки за информация, посочени в точка (б) управителят на инфраструктура може да налага такса от не повече от 50 € на заявка.

Важно е отчитането на недопустимите разходи, които са все още част от много системи за изчисляване на разходите за управление на железопътната инфраструктура, което е довело до наказателни процедури пред Европейския съд, както е случаят с България и Полша.

За такива недопустими разходи се считат:

- Разходи за придобиване, продажба, демонтиране, обеззаразяване, рекултивиране или наемане на земя;
- Категории разходи и разходни центрове, които не се променят при движението на един допълнителен влак, като например:
  - а) административни разходи за цялата мрежа, включително заплати и пенсии;
  - б) разходи от разходни центрове, които не са пряко ангажирани в предоставянето на услуги от пакета за минимален достъп.
  - в) лихва, платима върху капитала;
  - г) амортизация, свързана с времето;
  - д) амортизация, свързана с технологичния напредък;
  - е) амортизация на нематериални активи, например репутация;
  - ж) амортизация на информационно, комуникационно или телекомуникационно оборудване;
  - з) разходи, свързани с форсмажорни обстоятелства, аварии и прекъсвания на услугата;
  - и) Обработка на заявките за ползване на железопътен инфраструктурен капацитет, по-специално приемането, оценката и разпределение на влаковите трасета;
  - й) Използване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия, с изключение на до 90% от разходите за подновяване на надземната мрежа;
  - к) всякаква друга информация, необходима за извършването на услугата, за която е предоставен капацитетът.
- Разходи от предоставянето на услуги, с изключение на достъпа до тези услуги, както е посочено в Приложение II, точки от 2 до 4 на Директива 34/2012/ЕС.
- Амортизация на активи, финансирани с безвъзмездни средства.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Важно е, управителят на инфраструктура да демонстрира пред регулаторния орган, че нито един от разходните елементите, изброени в този параграф, не е включен в сумата на преките разходи.

С други думи, доказателствената тежест се носи от управителя на инфраструктурата, а не от регулатора.

В съответствие с чл. 31.2 на Директива 2012/34/ЕС тази доказателствената тежест дори е разширена до железопътните превозвачи.

*“В това отношение, управителят на инфраструктура и операторът на обслужващите съоръжения, трябва да бъдат в състояние да демонстрират пред всяко железопътно предприятие, че всички действително фактурирани на железопътното предприятие инфраструктурни такси и допълнителни услуги съобразно чл. 30 - 37 съответстват на методиката, правилата и, когато е приложимо — на таблиците, включени в Референтния документ за мрежата“.*

Следващият важен въпрос е модулирането на преките разходи на влак километър и тяхната връзка:

- Модулирането на преките разходи на влак километър не трябва да води до увеличаване на преките разходи, или, когато е приложимо, преките разходи за ефективно предоставяне на услугите.
- Изчислението се основава на средните преки разходи на влак километър, получени чрез разделяне на преките разходи на влак километрите от предходната година, или на прогнозните влаккилометри.
- Изчислението се основава на преките разходи на влак километър в зависимост от един или повече от следните параметри за отчитане на различното износване, на релсовия път от различни видове подвижен състав или различни влакове:
  - (a) дължина на влака и/или брой на вагоните във влака
  - (b) тегло на влака
  - (c) тегло на един вагон
  - (d) максимално разрешена скорост на влака
  - (e) тягова мощност на моторизирана единица
  - (f) осово натоварване и/или брой оси
  - (g) брой на повредените колела

Отново е важно да се посочи, че управителят на инфраструктурата трябва да прилага обективно измерени и записани стойности за даден параметър по отношение на някои видове вагони или за всички вагони. Ако той не може да направи това, регулаторният орган трябва, а не може да се намеси и да забрани прилагането на този параметър или да създаде метод за прилагането на параметъра.

## 8.6 Финансово влияние върху НКЖИ и ЖП

Таксите за достъп до железопътната инфраструктура са приходи за НКЖИ и разходи за Железопътните превозвачи (ЖП).

В миналото приходите от таксите за достъп са покривали повече от 70% от всички разходи на НКЖИ. През 2013 г. те покриват 28% от общите разходи на НКЖИ, като това включва както таксите за достъп до железопътната инфраструктура, така и таксите за достъп до електроразпределителната система.

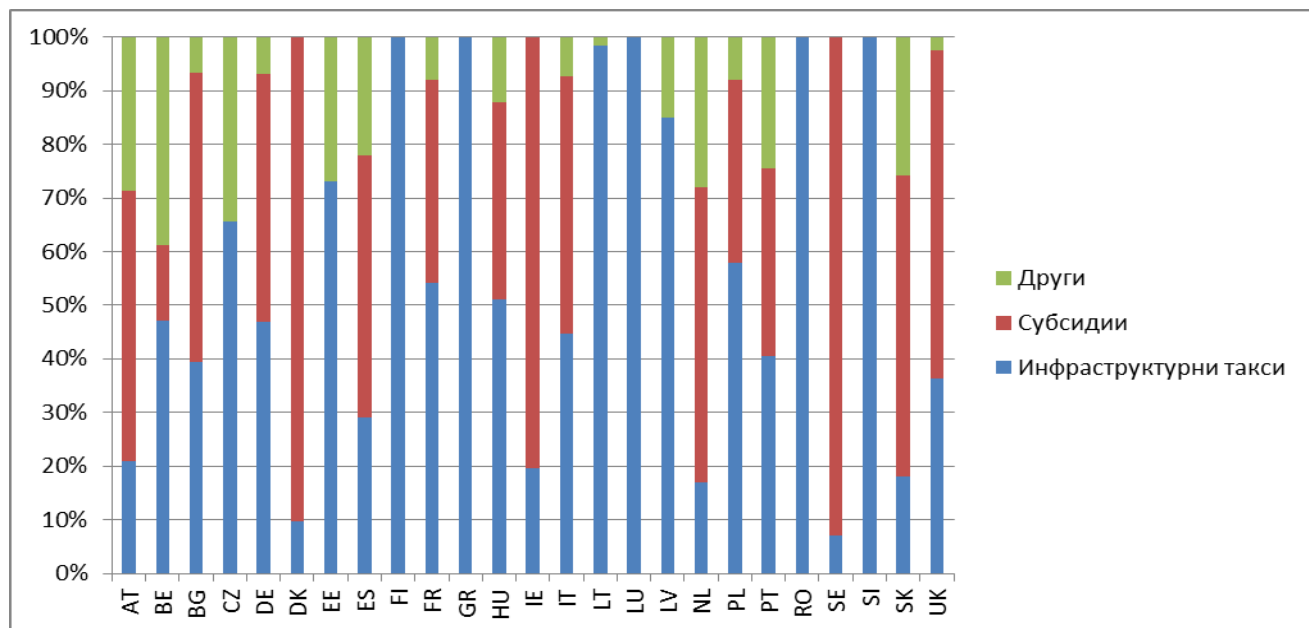
Процентът е по-скоро нисък, предвид това, че средната процентна стойност в ЕС е 41%.

В Схемата за наблюдение на железопътния пазар на ЕС (СНЖП) за 2014 г. се посочва, че от общите приходи на управителите на инфраструктурата в размер на 37 билиона евро

- 41% от приходите идват от железопътните превозвачи;
- 48% идват от държавата;
- 11% са от други източници;

Тъй като страните – членки следва да съблюдават балансирането на сметките на управителите на железопътната инфраструктура, намаляването на приходите от таксите за достъп означава повече публично финансиране за управителите на инфраструктурата и/или усилия за намаляване на разходите на управителите на инфраструктурата и оптимизиране на мрежата съгласно националните и европейски транспортни политики и приоритети.

Железопътните превозвачи, действащи в България, заявяват, че таксите за достъп и плащанията за други услуги на НКЖИ представляват от 30% до 45% от общите им разходи. Тези проценти са нормални за ЕС. За железопътните превозвачи процентът е висок, тъй като те нямат възможност за директни действия по тази част от техните разходи и имат много малка възможност за преговори по отношение на качеството на услугите, от които се нуждаят и които закупуват.



Фигура 63. Разпределение на приходите в Европа през 2012, Източник СНЖТ 2014 г.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Тази графика показва, че България е много близо до средното ниво в ЕС. Въпреки това някои вклучените данни за някои страни са само частични (например Румъния, Литва, Люксембург).

Реализиран приход от инфраструктурните такси за 2013 г. във връзка с 2012 г.

Таблицата по-долу посочва разликата в прихода от инфраструктурните такси за 2013 г. в сравнение с 2012 г. по железопътен оператор:

ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ОПЕРАТОРИ	Приход от инфраструктура, таксувана през 2013 г. (лв.)	Приход от инфраструктура, таксувана през 2012 г. (лв.)	Разлика 2013/2012 г (+/-)	Разлика 2013/2012 г. (%)
„БДЖ Пътнически превози“ ЕООД	35 316 914	35 038 497	278 417	0,79%
„БДЖ Товарни превози“ ЕООД	19 889 412	36 592 259	-16 702 847	-45,65%
БЖК АД	71 91 619	90 69 261	-1 877 642	-20,70%
„Булмаркет – ДМ“ ООД	2 241 221	3 057 199	-815 978	-26,69%
„Газтрейд“ АД	44	116	-72	-62,07%
„Рейл Карго Австрия“ АД	6 790	8 806	-2 016	-22,89%
„ДБ Шенкер Рейл България“ ЕООД	3 817 430	3 473 227	344 203	9,91%
ДП „Транспортно строителство и възстановяване“	118 641	167 734	-49 093	-29,27%
„Експрес Сервиз“ ООД	1272	384	888	231,25%
„Порт Рейл“ ООД	10 795	5 130	5665	110,43%
„Карго Транс Вагон“ АД		104	-104	
Общо приходи от инфраструктурни такси	68 594 138	87 412 717	-18 818 579	-21,53%

Източник: НКЖИ – Годишен доклад, 2013 г.

**Таблица 41. Приход от инфраструктурни такси за 2013 г. в сравнение с 2012 г. по железопътен оператор**

**Забележка:** Приходът от инфраструктурните такси за 2012 г. включва и таксите за електроенергия, което не важи за 2013 г. Общият доход от електроразпределение през 2013 г. е бил 21, 418 млн.лв.

- Приходът от инфраструктурни такси е намалял, но не само поради намалението на общите влакилометри, но и поради промяната в таксата за товарни превози;
- Общите разходи за 2013 г. са: 338, 505 млн. лв., следователно покритието на общите разходи от такси за достъп е около: ~20,3 %;



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

- Покритието на общите разходи от такси за достъп за м. януари – септември 2014 г. е около: ~ 16 %, следователно може да се заключи, че покриването на разходите единствено чрез таксите за достъп е по-ниско в сравнение с преди;
- Общите разходи за 2013 г. са: 338, 505 млн. лв., следователно таксите за достъп са покривали разходите + разходите за електричество спрямо общите разходи: ~26,6%
- Покритието на общите разходи от такси за достъп плюс електричество за м. януари – септември 2014 г. е около: ~ 28,7%;
- Държавните средства, използвани за текуща дейност за 2014 г са 134,942 млн.лв. . Държавните средства за 2013 г. са 129, 825 млн. лв.;

## 8.7. Инвестиции и финансиране

Налице са два източника на финансиране, а именно:

- Инвестиционни проекти като част от Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. (ОПТ 2007-2013).
- Капиталови трансфери по Договора с Държавата за финансиране на дългосрочни проекти за поддържане и развитие на железопътната инфраструктура

### 8.7.1 Инвестиции за развитие на железопътната инфраструктура по проекти, съфинансирани от ОПТ 2007-2013

Към момента има няколко строителни и възстановителни проекти на железопътната мрежа, които са съфинансирани от Кохезионния фонд (КФ) и Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР). Това означава, че една част от стойността на проекта се заплаща от КФ или ЕФРР, една част се заплаща от държавата, и една част от НКЖИ.

НКЖИ не е в състояние да заплати дължимите суми, затова държавата поема и тази част от инвестицията. Така наречения недостиг от финансиране е анализиран в раздел Капиталов трансфер.

- Инвестиционните проекти съфинансирани от Кохезионния фонд са следните:
  - „Електрификация и реконструкция на жп линията Свиленград – турска граница”.
  - “Възстановяване на жп инфраструктура по участъци от жп линия Пловдив-Бургас”
  - “ Подновяване и електрификация на жп линия Пловдив-Свиленград кордори IV и IX, Фаза 2 2: Участък Първомай-Свиленград”
  - “Модернизиране на жп линия Септември -Пловдив”
- Инвестиционните проекти съфинансирани от ЕФРР, са следните:
  - "Проектиране и внедряване на Географска Информационна Система (ГИС) за нуждите на НКЖИ"
  - "Рехабилитация на железопътните гари по ТЕН-Т мрежа"
  - "Изграждане на интермодален терминал в Пловдив"





PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

## 8.7.2 Инвестиции за развитие на железопътната инфраструктура по проекти, които да бъдат съфинансирани от ОПТ 2014-2020 и Механизъм за Свързаност на Европа (CEF)

По време на изготвяне на доклада, Оперативна Програма Транспорт и транспортна инфраструктура за период 2014 г. – 2020 г. е все още в процес на преговори с Комисията и не е официално одобрена. Независимо от това, списъкът на железопътните проекти, които подлежат на финансиране е изготвен и не е предмет на дискусии. Железопътните проекти, които ще се финансират, са както следва:

- Модернизация на железопътната линия София - Септември в участъка Елин Пелин - Ихтиман и Ихтиман - Септември, с обща дължина около 79 км
- Рехабилитация и модернизация на жп гара Пловдив - Бургас Фаза II (включително железопътен възел Пловдив и жп възел Бургас); дължината на отсечките, които ще бъдат рехабилитирани или модернизирани е 111 км, от които 29 км е двойна линия; проектът включва изграждане на ETCS по цялата линия от Пловдив до Бургас с обща дължина 293 км
- Изграждане на интермодален товарен терминал в Русе
- Реконструкция на железопътни гари Чирпан, Стара Загора и Нова Загора
- Телематични приложения за товарна подсистема за превози на трансевропейската конвенционална железопътна система
- Телематични приложения за пътнически услуги на трансевропейската конвенционална железопътна система
- Монтаж на GSM-R оборудване по 35 км линии (ще бъдат определени на по-късен етап).

Следните проекти ще кандидатстват за безвъзмездно финансиране по линия на Механизма за свързване на Европа (CEF):

- Модернизация на железопътната отсечка Видин - Медковец (62 км)
- Модернизация на железопътния участък София - границата със Сърбия (54 км) и
- Модернизация на отсечката София - Елин Пелин (23 км).

## 8.7.3 Капиталови трансфери по Договора с Държавата

Под този раздел са посочени две основни вида капиталов трансфер:

- Капиталови трансфери за финансиране на дългосрочни проекти за изграждане, поддържане, ремонт и развитие на железопътната инфраструктура
- Капиталов трансфер за финансовия недостиг при инвестиционните проекти финансирани от от КФ и ЕФРР

Основните проекти, предназначени за финансиране по капиталови трансфери са следните:

- Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости (проект 3);
- Модернизиране на осигурителни системи и прелазни устройства (проект 4);
- Модернизиране на контактна мрежа и тягови подстанции (проект 5);
- Удвояване и електрификация на жп линия Карнобат–Синдел (проект 7);
- Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница (проект 8);



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

- Подновяване и електрификация жп линия Драгоман–Димитровград (проект 9);
- Преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания (проект 20).

## 8.7.4 Парични потоци и средства за инвестиции

По-долу са показани и съответните средства и източниците на тези средства за периода 2011-2013 г.

Източник на средства	2011 (млн. лв.)	2012 (млн. лв.)	2013 (млн. лв.)
Мин. фин. – капиталови трансфери (КТ)	90,0	90,0	90,0
(Мин. фин. – КТ за фин. недостиг по АРП за проекти по ОПТ)	9,0	0,0	0,0
МТИТС – проекти по ОПТ (КФ)	60,8	74,1	108,5
МТИТС – проекти по ОПТ (КФ – нац. съфин.)	15,2	18,5	27,1
МТИТС – проекти по ОПТ (ЕФРР)	1,6	0,8	5,8
МТИТС – проекти по ОПТ (ЕФРР – нац. съфин.)	0,3	0,2	1,0
ОБЩО:	167,9	183,6	232,4

Таблица 42. Средства за инвестиции и източници за периода 2011 – 2013 г.

## 8.8 Държавна финансова помощ за НКЖИ и железопътния сектор

### Държавно финансиране на НКЖИ:

Има четири основни източници на финансова помощ от страна на държавата, която се ползва за инвестиции и покриване на разходите за поддръжка:

- Договор за осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура за периода (Договор на държавата с НКЖИ). Договорът обхваща капиталовия трансфер за инвестиции.
- Капиталов трансфер за инвестиции (виж глава 8.7);
- ОПТ (Оперативна Програма Транспорт);
- КТ за финансовия недостиг по АРП<sup>23</sup> (виж глава 8.7)

### Държавно финансиране на "БДЖ Пътнически превози" ЕООД:

Финансова подкрепа посредством задължение за обществена услуга (ЗОУ).

По-долу са показани получателите и предназначението на средствата за периода 2011-2013 г.

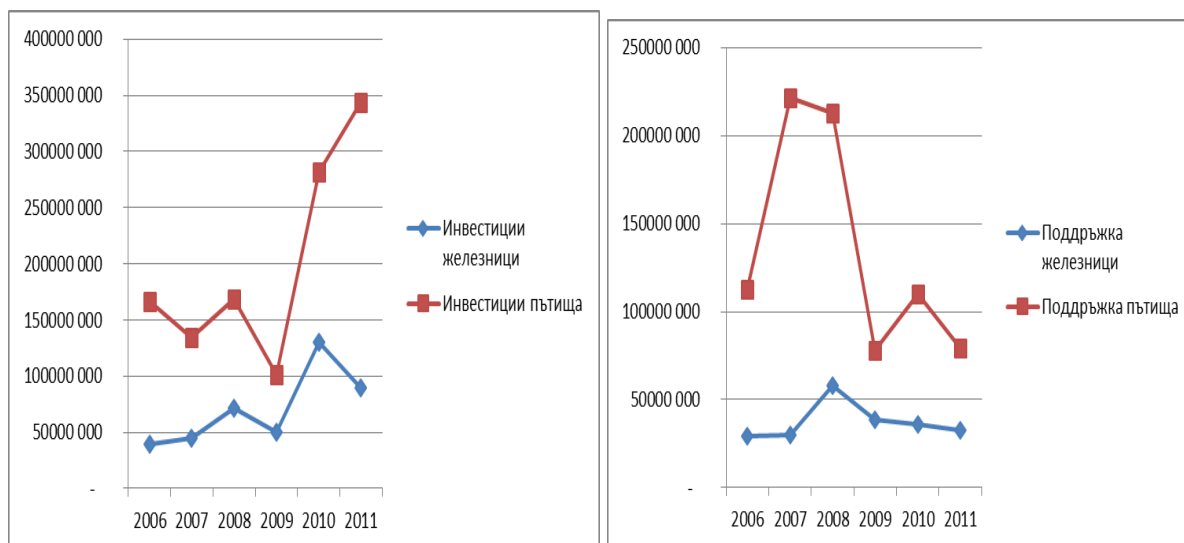
<sup>23</sup> В рамките на проекти по АРП, НКЖИ трябва да финансира и определена сума от собствения си бюджет, който в края на краищата, също идва от държавата.

Получател и предназначение на средствата	2011 (млн. лв.)	2012 (млн. лв.)	2013 (млн. лв.)
БДЖ – ПП ЕООД - ЗОУ	170,0	170,0	170,0
НКЖИ – субсидия	127,0	127,0	129,8
НКЖИ – капиталови трансфери (КТ)	90,0	90,0	90,0
(НКЖИ – КТ за фин. недостиг по АРП за проекти по ОПТ)	9,0	0,0	0,0
НКЖИ – проекти по ОПТ - нац. съфин.	15,5	18,7	28,1
ОБЩО:	402,5	405,7	417,9

Таблица 43. Получатели и предназначение на средствата за периода 2011-2013 г.

Финансовото участие на държавата се е увеличило през последните години. Сумата по многогодишния договор е нарастнала с 2,2%. Общата сума е нарастнала около 3%.

Според статистиката на ОИСР, инвестициите в пътищата през 2011 г. са били почти четири пъти повече от инвестициите в железопътната инфраструктура. По отношение на разходите по поддръжката, след наблюдаваното голямо разминаване през 2007 г. и 2008 г. между автомобилния и железопътния транспорт (четири пъти повече), разликата беше намалена така, че разходите за поддръжка на пътищата са два пъти по-високи от разходите за поддръжка на железопътната инфраструктура.



Инвестиции в железопътния и пътният сектор в България

Разходи за поддръжката на железопътния и пътният сектор в България

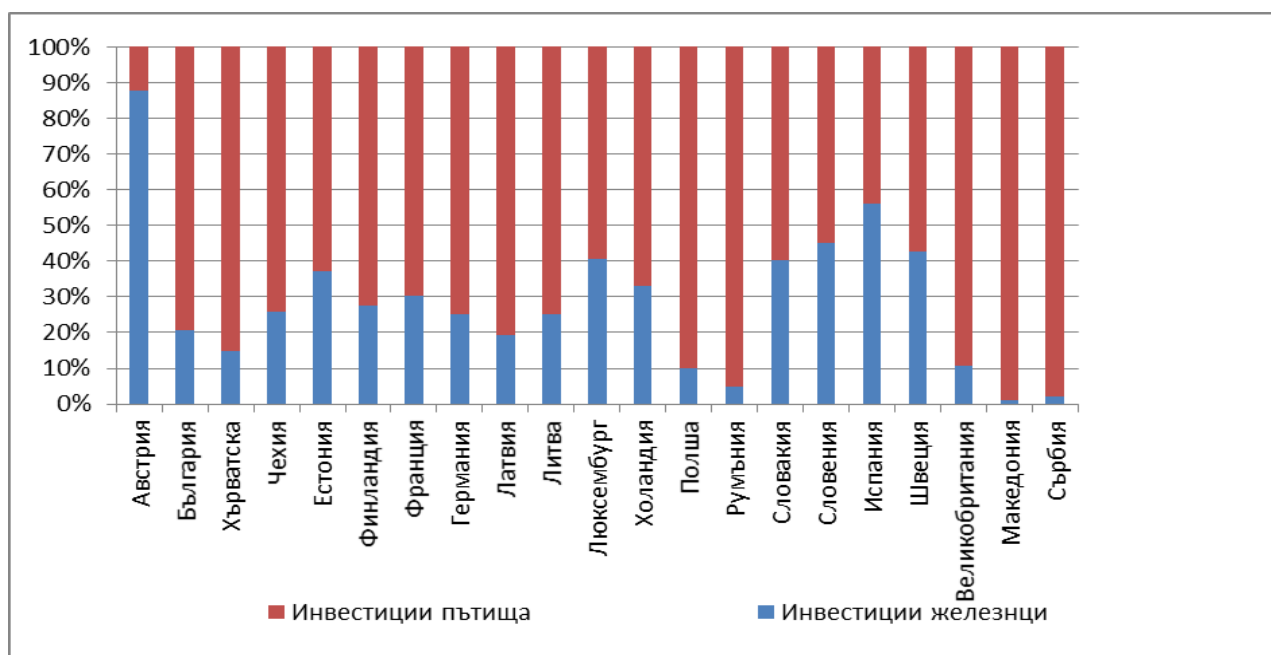
Източник: ОИСР

Фигура 64. Инвестиции и разходи за поддръжката в железопътния и пътният сектор в България в Евро

Беше направено сравнение за 2011 г. по отношение на разходите за поддръжка и инвестициите при двата вида транспорт.

По отношение на инвестициите, България се доближава до средното ниво с 21% за железопътния и 79% за автомобилния транспорт (спрямо съответно 21% и 77% средно в Европа). Въпреки това е необходимо да се разгледа предишното и сегашно състояние и обхват на железопътните и пътни инфраструктури в България. Само 5 страни от ЕС са след България по отношение на железопътните инвестиции:

- Латвия,
- Хърватия,
- Полша,
- Обединеното кралство,
- Румъния.

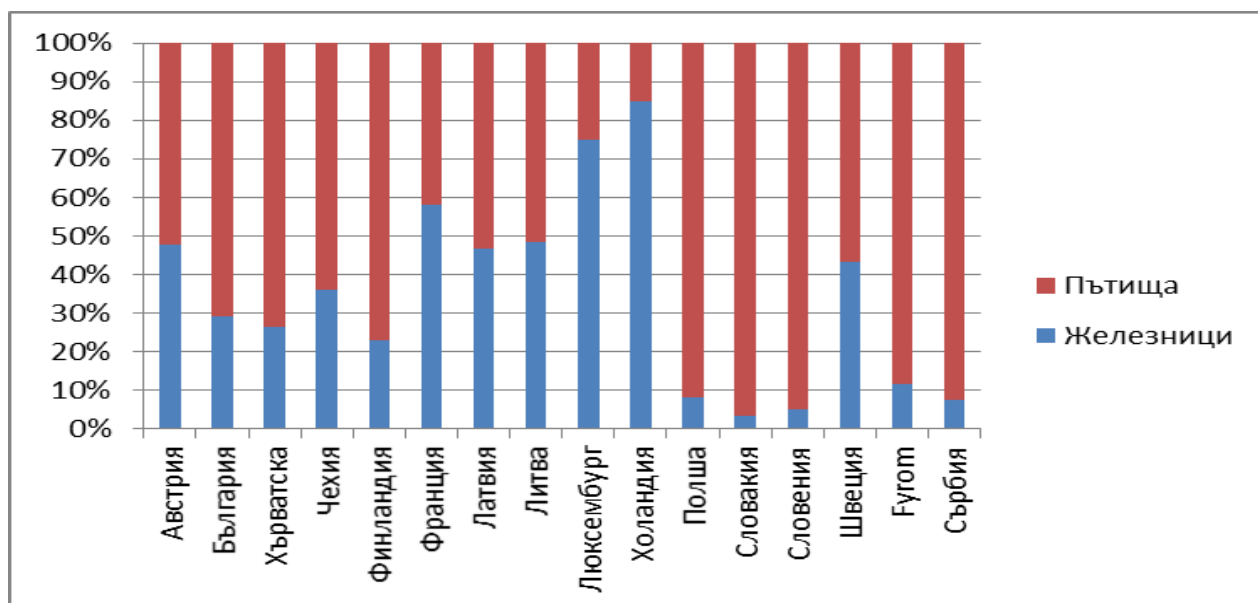


Източник: ОИСР, Данните за инвестициите на пътища и железници по вертикалната ос са изразени като процент от общата сума на инвестициите, в Евро

Фигура 65. Сравнение на инвестициите в автомобилния и железопътния транспорт в Европа

По отношение на поддръжката, делът на железопътните и пътни разходи достига 29% и 71%, в сравнение със съответно 45% и 55% средна стойност. Разходите за поддръжка за железопътния транспорт в Словакия и Словения са компенсирани от големи инвестиции за железниците. Високите разходи за поддръжка на железопътната инфраструктура на транзитни мрежи като Литва и Латвия се дължат на големия трафик на тежки товарни влакове.

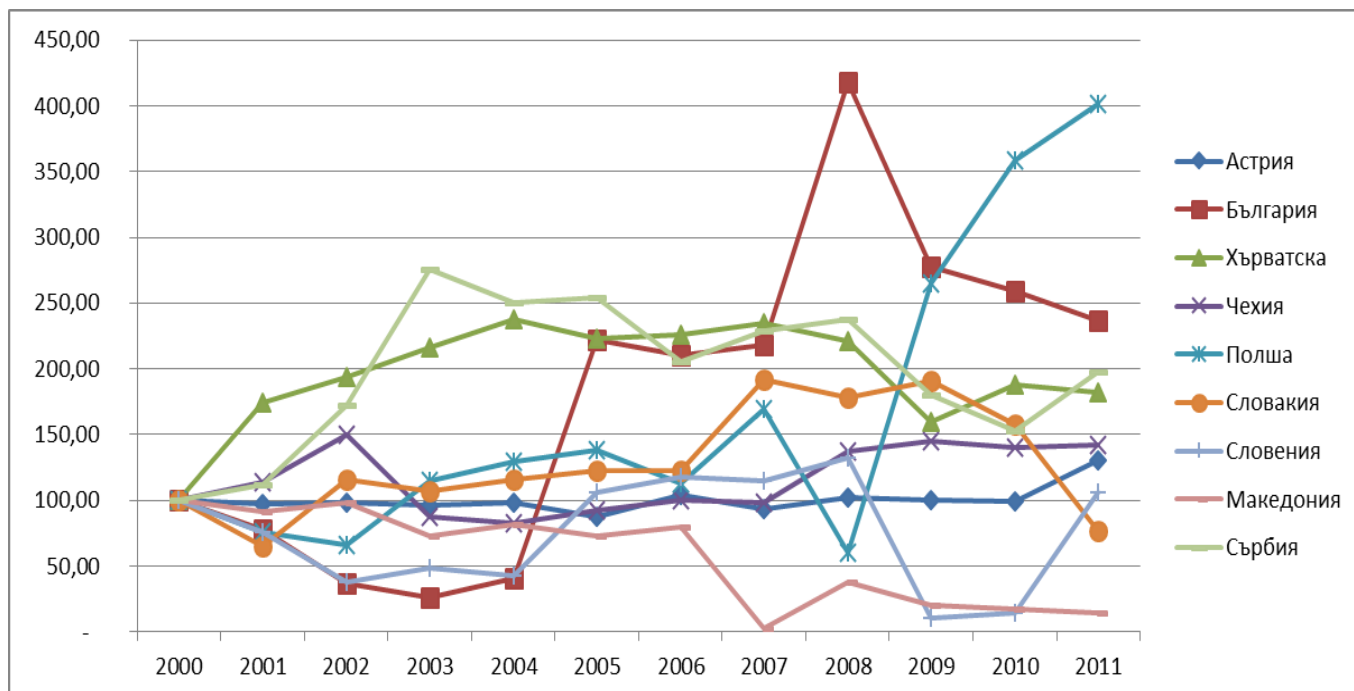
PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT



Източник: ОИСР, Разходите за поддръжка на пътища и железници по вертикалната ос са изразени като проценти от общите разходи за поддръжка, в Еуро

Фигура 66. Сравнение на разходите за поддръжка на автомобилния и железопътния транспорт в Европа

Сравнявайки историческото развитие (въз основа на индекс 100) на разходите за поддръжка от 2000 г. насам, се вижда, че нивото на разходите за поддръжка е преминало през значителни резки обрати, опитвайки през последните години да навакса изоставането, наблюдавано от началото на 90-те години.



Източник: ОИСР, Данните са базирани на данните за инвестиции за 2000 година, които са считани за индекс 100

Фигура 67. Историческо развитие на разходите за поддръжка, период 2000 г. – 2011 г.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

През 2015 г. за НКЖИ все още остава финансовият недостиг по АРП в размер на 100 млн лв, финансирането на който все още е неуредено.

## 8.9 Друга финансова помощ за железопътния сектор

НКЖИ ще поиска от Европейската инвестиционна банка заем в размер на 90 млн лв за съфинансиране на основните инвестиционни проекти по ОПТ 2007 – 2013 г., които са:

- **"Модернизация на железопътната линия Септември на - Пловдив"**

- Общо инвестиционен бюджет - 134 млн. евро
- Бюджет от рамков заем от ЕИБ - 53 млн. евро
- Съфинансиране по ЕКФ
- Първоначален краен срок за завършване на строителните работи - 10.2015 г.

- **"Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив - Бургас"**

- Общо инвестиционен бюджет - 212 млн. евро
- Бюджет от рамков заем от ЕИБ - 41.7 млн. евро
- Съфинансиране по ЕКФ
- Първоначален краен срок за завършване на строителните работи - 10.2015 г.

В момента искането все още е висящо, тъй НКЖИ не може да осигури необходимите държавни гаранции.

## 8.10. Становище на заинтересованите страни относно настоящата тарифна политика за достъп до железопътната инфраструктура

### 8.10.1. Становище на железопътните превозвачи

Както е посочено в раздел 7.3, железопътните превозвачи са повече критични относно качеството на услугите, предоставяни от НКЖИ и липсата на прозрачност във взаимоотношенията с НКЖИ, отколкото относно нивата на таксите за достъп.

Те са негативно настроени спрямо създаването на отделна такса за достъп до електроразпределителната система, което не се компенсира с намаляване на таксите за достъп. Според тях процедурите се усложняват излишно, тъй като добавянето на нови такси е свързано с издаването на повече фактури, което води до високи нива на таксуване.

ЖП са напълно наясно каква част от техните общи разходи представляват дължимите инфраструктурни такси на НКЖИ и смятат, че те са твърде високи за качеството, което получават и за проблемите, до които се стига в собствените им бизнес отношения с клиентите, дори губейки някои от тях.





PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

ЖП са скептично настроени спрямо калкулирането на разходите, служещи като база за определянето на таксите за достъп.

Те не усещат подкрепата на регулаторния орган, който отговаря за повече прозрачност и справедливост в жп сектора. Например, железопътните превозвачи, извършващи товарни превози, се чувстват дискриминирани спрямо превозвачите осигуряващи пътнически транспорт по отношение на таксите за достъп. Те също така смятат, че отношението към тях е несправедливо, тъй като те са длъжни да поемат почти всички допълнителни разходи при закриването на линии поради строителни дейности (включително разходи за енергоснабдяване). Някои железопътни превозвачи се чувстват дискриминирани от БДЖ, особено когато става въпрос за информация, получавана от НКЖИ. Те не чувстват подкрепа, когато при закриването на линии в продължение на седмици изискват по-добра координация и търсене на решения, които няма да им донесат толкова загуби. Те са несигурни относно възможностите си да запазят дейността си през следващата година и не намират начини за обсъждане на решения. В резултат на това, липсата на средно- и дълго-срочни перспективи за развитие на техния бизнес намалява желанието им за инвестиция и по-нататъшно развитие.

### 8.10.2. Становище на други заинтересовани страни

На този етап на проекта Консултантът се срещна с представители на МТИТС, ИАЖА и други заинтересовани страни.

- ИАЖА официално счита, че настоящата тарифна политика е изцяло съобразена с условията на Директива 2012/34/ЕС. Новата методика, представена през 2012 г., отговаря на изискванията;
- ИАЖА официално счита, че се осигурява адекватно съдействие на железопътните превозвачи в отношенията им с НКЖИ, давайки за пример тяхната роля на посредник относно възстановяването на допълнителни разходи за закриване на линии поради строителни работи;

По време на срещите с други заинтересовани страни бяха повдигнати няколко важни въпроса във връзка с развитието на железопътния сектор като:

- Правилна ли е политиката на осигуряване на железопътни услуги, която е на социално ниска цена?;
- Дали инвестициите в железопътния сектор са в съответствие с Националната стратегия?;
- Дали българското законодателство и неговото прилагане е в пълно съответствие с европейското законодателство и политика; особено относно формирането на таксите за достъп?

Първият въпрос е ключов въпрос, който следва да бъде разгледан от българските власти и да бъде взет предвид в Националната стратегия за транспорта. За да се постигне максимален резултат от текущите и планираните инвестиции в железопътния сектор е необходима нова стратегия в областта на железопътния транспорт, която да промени сегашния образ на железниците, възприемани предимно като социално ориентиран вид транспорт предлагащ ниски цени на железопътните услуги.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1: СПИСЪК С ПРОВЕДЕНИ СРЕЩИ ОТ ЕКИПА НА КОНСУЛТАНТА ЗА ЗАДАЧА 1

Предмет на срещата	Участници	Дата на срещата
<b>А. <u>Срещи с представители на НКЖИ</u></b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Среща с Дирекция "Финанси и управление на собствеността"</li> </ul>	<b>Г-жа Джоанна Димитрова, Директор</b> <b>Г-жа Константинова, главен счетоводител</b>	16.10.2014г.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Среща с отдел „Планиране, анализ и статистика“</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Г-жа Наташа Милич, Ръководител</b> отдел „Планиране, анализ и статистика“</li> </ul>	18.11.2014г.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Среща със звено ERP</li> </ul>	<b>Г-н Ерол Мустафов</b>	14.10.2014г.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Среща с отдел „Планиране, анализ и статистика“ и отдел „Маркетинг и договори“</li> </ul>	<b>Г-жа Галя Иванова, Главен експерт в отдел</b> „Планиране, анализ и статистика“. <b>Г-жа Мая Тананова, Главен инженер</b> отдел „Маркетинг и договори“ <b>Г-н Веселин Марков, Отдел Счетоводство</b>	16.10.2014г.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Среща с поделение/звено „Електроразпределение“</li> </ul>	<b>Г-н Стоян Стоянов, Директор на</b> поделение „Електроразпределение“ <b>Г-жа Юлиана Миронова, Главен юристконсулт</b>	22.10.2014г.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Среща с дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“</li> </ul>	<b>Г-жа Мария Чакърова, Директор</b>	05.11.2014г.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Среща с поделение Железен път</li> </ul>	<b>Инж. Цветан Атанасов, Ръководител</b> сектор в поделение „Железен път и Съоръжения“	15.10.2014г.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Среща с поделение „Управление движението на влаковете и капацитета“</li> </ul>	<b>Г-н Апостол Христов, Ръководител</b> отдел "Разписание" <b>Г-жа Таня Тананова, Началник</b> отдел Маркетинг и Договори	29.09.2014г.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Среща с поделение "Сигнализация и телекомуникация"</li> </ul>	<b>Директор на поделение "Сигнализация и телекомуникация"</b>	22.10.2014г.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Предмет на срещата	Участници	Дата на срещата
	<i>Г-н Петър Марангозов – Ръководител на Отдел в подделение "Сигнализация и телекомуникация"</i>	
<b><u>Б: Срещи с железопътни предприятия</u></b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ БДЖ (БДЖ Пътнически превози и БДЖ Товарни превози)</li> </ul>	<p><i>Г-н Стефан Сергиев, Оперативно управление БДЖ Товарни превози</i></p> <p><i>Г-н Наско Христов, Началник организация на железопътния транспорт, БДЖ Товарни превози</i></p> <p><i>Г-н Христо Гаджев, Старши експерт „Контрол на трафика“, БДЖ Товарни превози</i></p> <p><i>Г-н Добрин Колев, „График“, БДЖ Товарни превози</i></p> <p><i>Г-н Гълъбов, „Маркетинг“, БДЖ Пътнически превози</i></p> <p><i>Г-н Христо Сайков, Заместник-директор „Експлоатация“, БДЖ Пътнически превози</i></p> <p><i>Г-жа Христема Василева, Договор с правителството (ПОУ), БДЖ Пътнически превози</i></p>	16.10.2014г.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ БЖК</li> </ul>	<p><i>Г-жа Недялка Райкова, Изпълнителен Директор</i></p> <p><i>Г-н Христо Купенов, Заместник Директор</i></p>	15.10.2014г.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ БУЛМАРКЕТ</li> </ul>	<p><i>Г-н Димитър Баев, заместник Главен Директор</i></p> <p><i>Г-н Стефан Иванов, Началник Железопътен отдел</i></p> <p><i>Г-н Станимир Сиаров, Мениджър Логистика</i></p>	28.10.2014г.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ДБ ШЕНКЕР РЕЙЛ БЪЛГАРИЯ</li> </ul>	<i>Г-н Христо Петканов, Финансов директор</i>	29.10.2014г.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ РЕЙЛ КАРГО АВСТРИЯ</li> </ul>	<p><i>Г-н Пенко Минков, Директор</i></p> <p><i>Г-н Пенчо Попов, Директор</i></p> <p><i>Г-н Теодор Душев, Главен диспечер</i></p>	12.11.2014г.
<b><u>В: Среща с ИА ЖА</u></b>	<p><i>Г-н Веселин Василев, Изпълнителен Директор</i></p> <p><i>Г-н Даниел Неделков, Главен Секретар</i></p> <p><i>Mrs. Маргаритка Французова – директор на дирекция "Регулиране"</i></p> <p><i>Г-н Петър Миронов – Старши експерт, дирекция "Регулиране"</i></p>	15.10.2014г.



PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

Предмет на срещата	Участници	Дата на срещата
	<p><b>Г-н Станислав Кътев и г-жа Габриела Цекова</b> – Младши експерти, дирекция "Регулиране"</p>	
<p><b>Г: Среща с МТИТС</b></p>	<p><b>Г-жа Илиана Денева-Павлова</b> , Държавен експерт Отдел Координация и изпълнение, Дирекция Координация на Програми и Проекти, МТИТС</p> <p><b>Г-н Григор Джамбазов</b> – Главен експерт експерт Отдел Координация и изпълнение, Дирекция Координация на Програми и Проекти, МТИТС</p> <p><b>Г-жа Нели Андреева</b> – Главен експерт от-дел Програмиране, Дирекция Координация на Програми и проекти, МТИТС</p> <p><b>Г-жа Тонка Янчева</b> –Държавен експерт в от-дел Стратегическо развитие на видовете транспорт, Дирекция Национална Транспортна Политика, МТИТС</p> <p><b>Г-н Пламен Соломонов</b> – Младши експерт в от-дел Стратегическо развитие на видо-вете транспорт, Дирекция Национална Транспортна Политика, МТИТС</p>	