



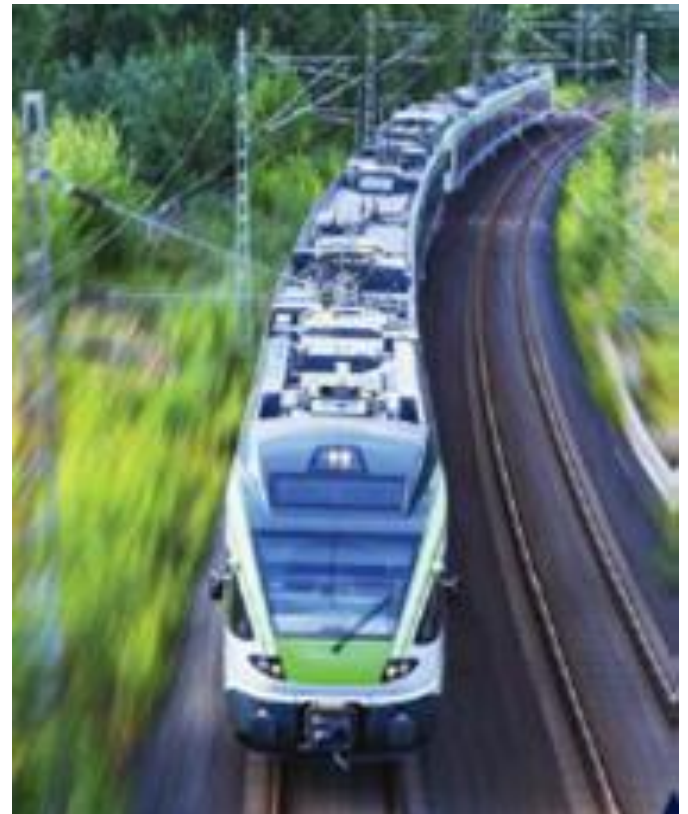
Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК“ЖИ“

ЕІВ - ТА2012026 ВG BSF – България

Доклад Задача 4

3.08.2015 г.

Версия 03



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

In joint-venture with





ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

СЪДЪРЖАНИЕ

СПИСЪК ТАБЛИЦИ:	4
СПИСЪК ФИГУРИ	6
СЪКРАЩЕНИЯ	7
1 РЕЗЮМЕ	8
2 ВЪВЕДЕНИЕ	21
3 РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА РАЗХОДИТЕ И ДЕФИНИЦИЯ НА ПРЕКИТЕ РАЗХОДИ	24
3.1 АНАЛИЗ НА РАЗПРЕДЕЛЕНИЕТО НА РАЗХОДИТЕ НА НКЖИ, ПЪРВИ ЕТАП	25
3.1.1 Данни на НКЖИ, използвани при анализа	25
3.1.2 Основни допускания при разпределението на разходите	28
3.1.3 Разпределение на разходите за управление на движението.....	29
3.1.4 Разпределение на разходите за дейност „Поддържане на железен път и съоръжения“ ...	32
3.1.5 Разпределение на разходите на подделение „Сигнализация и Телекомуникации“	34
3.1.6 Разпределение на разходите – Подделение „Електроразпределение“	37
3.1.7 Резултати от разпределението на общите разходи	39
3.2 АКТУАЛИЗАЦИЯ НА ПРОЕКТТЕКСТА НА РЕГЛАМЕНТА ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЕС.....	43
3.3 МАРЖ НА ЧУВСТВИТЕЛНОСТ/ГРЕШКА И РИСКОВЕ ПРИ НЯКОИ ДОПУСКАНИЯ	46
4 АНАЛИЗ НА ДАННИТЕ НА НКЖИ ЗА ВЛАКОВОТО ДВИЖЕНИЕ ПРЕЗ 2013 Г.	49
4.1 МЕТОДИКА	49
4.1.1 Събиране на данни.....	49
4.1.2 Дефиниране на инструментите за анализа	50
4.2 АНАЛИЗ НА ВЪЗМОЖНИТЕ ВАРИАНТИ ЗА СЕГМЕНТИРАНЕ/КАТЕГОРИЗАЦИЯ	51
4.2.1 Възможни варианти на категоризация според теглото.....	51
4.2.2 Възможни варианти на линейно сегментиране	53
5 ТАКСУВАНЕ НА ПАКЕТА ЗА МИНИМАЛЕН ДОСТЪП	56
5.1 СЪПКА 1: ВЪВЕЖДАНЕ НА РАЗЛИЧНИ КАТЕГОРИИ ВЛАКОВЕ (СПОРЕД ТЕГЛОТО НА ВЛАКА).....	59
5.2 СЪПКА 2: ВЪВЕЖДАНЕ НА КАТЕГОРИЗАЦИЯ НА ЛИНИИТЕ	62
5.3 ПРЕДЛОЖЕНИЯ, СВЪРЗАНИ С ТАКСУВАНЕТО НА МИНИМАЛНИЯ ПАКЕТ ЗА ДОСТЪП	65
5.3.1 Формула на таксуване V+	66
5.3.2 Стимули.....	66
5.3.3 Експлоатационна схема и компенсационна схема	67
5.3.4 Такси за резервация/анулиране	68
5.3.5 Краткосрочно планиране на капацитета.....	69
5.4. ОЦЕНКА И СПЕЦИФИЧНИ АСПЕКТИ НА ПРЕДЛОЖЕНАТА НОВА СХЕМА ЗА ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ ТАКСИ ЗА ДОСТЪП	69
5.4.1 Сравнение на предложените от Консултанта нови такси за достъп и текущите такси от 2013 г. и 2014 г., съгласно Референтните документи на НКЖИ	69
5.4.2 Оценка на предложението на Консултанта спрямо политиката на ЕС и законодателството на ЕС.	70
5.4.3 Оценка на определянето на класовете тегло на влаковете.	71
5.4.4 Оценка спрямо целите на политиката на НКЖИ.....	71
5.4.4. Оценка на възможните колебания във времето.....	72
5.4.5. Оценка на таксата за достъп до електроразпределителната мрежа	72
6 ТАКСУВАНЕ ЗА ДРУГИ УСЛУГИ	75



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

6.1	ПОЛЗВАНЕ НА ГАРИ	75
6.2	ОБСЛУЖВАЩИ СЪОРЪЖЕНИЯ ЗА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ И СТРАНИЧНИ КОЛОВОЗИ ЗА ГАРИРАНЕ.....	76
6.3	УСЛУГИ: ВАГОННИ ВЕЗНИ И ДЕЗИНФЕКЦИЯ.....	76
7	ФИНАНСОВА ОЦЕНКА НА РАЗХОДНАТА ЕФЕКТИВНОСТ НА ВЪВЕЖДАНЕТО НА НОВАТА ТАРИФНА ПОЛИТИКА	77
7.1	ПОЛИТИКА НА ЕС В ОБЛАСТТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ И БАЛАНСИРАНЕ НА ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ УПРАВИТЕЛИ	77
7.2	ФИНАНСОВИ ОТЧЕТИ НА НКЖИ И РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА.....	79
7.2.1	<i>Приходи на НКЖИ.....</i>	79
7.2.2	<i>Разходи на НКЖИ.....</i>	79
7.2.3	<i>Баланс между приходите и разходите на НКЖИ</i>	80
7.2.4	<i>Роля на Държавата.....</i>	81
8	ИЗИСКВАНИЯ ПРИ РЕГИСТРАЦИЯ И ОСЧЕТОВОДЯВАНЕ	83
8.1	ЗАКОНОВИ ИЗИСКВАНИЯ	83
8.2	РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ	83
8.3	ДОГОВАРЯНЕ И РЕГИСТРАЦИЯ	84
8.4	ФАКТУРИРАНЕ	84
8.5	СЪЗДАВАНЕ НА РАЗХОДНИ/ПРИХОДНИ ЦЕНТРОВЕ, РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА РАЗХОДИ.....	85
9	ПРЕДВАРИТЕЛЕН ГРАФИК ЗА ВЪВЕЖДАНЕТО И ФУНКЦИОНИРАНЕТО НА НОВАТА СХЕМА ЗА ТАКСУВАНЕ.....	86
	ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – РЕЗЮМЕ НА РЕГЛАМЕНТА ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЕС, СТАТУС: СРЕДАТА НА М. ЯНУАРИ 2015 Г	87
	ПРИЛОЖЕНИЕ 2 – РЕЗЮМЕ НА РЕГЛАМЕНТА ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЕС, СТАТУС - М. АПРИЛ 2015 Г.	90
	ПРИЛОЖЕНИЕ 3 – СРАВНЕНИЕ МЕЖДУ ПРОЕКТО-ТЕКСТОВЕТЕ НА РЕГЛАМЕНТА ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЕС ОТ СРЕДАТА НА М. ЯНУАРИ 2015 Г. И ОТ М. АПРИЛ 2015 Г.	93
	ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ИЗВАДКИ ОТ АНАЛИТИЧНИ ОТЧЕТИ НА РАЗХОДИТЕ НА НКЖИ ЗА 2013 Г.	107
	ПРИЛОЖЕНИЕ 5. АНАЛИЗ НА РАЗХОДИТЕ НА ПЕРСОНАЛА, ЗАЕТ В ДЕЙНОСТИ ПО УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО	111
	ПРИЛОЖЕНИЕ 6. АНАЛИЗ И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА РАЗХОДИТЕ – ПОДЕЛЕНИЕ УДВГД	113
	ПРИЛОЖЕНИЕ 7. АНАЛИЗ И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА РАЗХОДИТЕ – ПОДЕЛЕНИЕ ЖПС.....	115
	ПРИЛОЖЕНИЕ 8. АНАЛИЗ И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА РАЗХОДИТЕ – ПОДЕЛЕНИЕ СИТ	117
	ПРИЛОЖЕНИЕ 9. АНАЛИЗ И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА РАЗХОДИТЕ – ПОДЕЛЕНИЕ ЕРП	119
	ПРИЛОЖЕНИЕ 10. ОБЩО РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА РАЗХОДИТЕ	121
	ПРИЛОЖЕНИЕ 11. РЕАЛИЗИРАНИ ВЛАК-КМ, СПОРЕД КАТЕГОРИЯТА НА ЖП ЛИНИИТЕ (2013 Г.)	123
	ПРИЛОЖЕНИЕ 12: ВРЪЗКА МЕЖДУ ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ ТАКСИ, ОБЕМА НА ТРАФИКА, ДЪРЖАВНАТА ПОМОЩ ЗА БАЛАНСИРАНЕ НА ФИНАНСОВИЯ РЕЗУЛТАТ НА ИНФРАСТРУКТУРНИЯ УПРАВИТЕЛ	124



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

СПИСЪК ТАБЛИЦИ:

Таблица 1. Информация – разходи НКЖИ 2013 г.	11
Таблица 2. Сравнение преки разходи за 2013 г. – изчисления на НКЖИ и Консултанта	11
Таблица 3. Категории влакове според теглото и категоризация на линиите, предложение на Консултанта	12
Таблица 4. Нови инфраструктурни такси, Предложение на Консултанта – Вариант 3	15
Таблица 5. Нови инфраструктурни такси – Приходи НКЖИ	16
Таблица 6. Намаление на нивото на инфраструктурните такси след модернизиране на мрежата	16
Таблица 7. Разходи – Поделение УДВГД 2013 г. (Аналитичен отчет на разходите НКЖИ 2013 г.)	26
Таблица 8. Разходи – ЖПС 2013 г. (Аналитичен отчет на разходите НКЖИ 2013 г.)	26
Таблица 9. Разходи – Поделение СИТ 2013 г. (Аналитичен отчет на разходите НКЖИ 2013 г.)	27
Таблица 10. Разходи – Поделение Електроразпределение 2013 г. (Аналитичен отчет на разходите НКЖИ 2013 г.)	27
Таблица 11. Резултати – Разпределение на разходите за заплати	30
Таблица 12. Разпределение на разходите за Поделение УДВГД	31
Таблица 13. Подход на разпределение на разходите за Поделение „ЖПС“	34
Таблица 14. Подход на разпределение на разходите за Поделение СИТ	36
Таблица 15. Подход при разпределението на разходите за Поделение „Електроразпределение“	38
Таблица 16. Резултати – разпределение на разходите на НКЖИ	39
Таблица 17. Сравнение – преки разходи 2013 – Оценка на НКЖИ и Консултанта	40
Таблица 18. Разходи НКЖИ 2011 г. – 2013 г, основа за таксуването на достъпа до железопътна инфраструктура, без да се включва достъпа до електроразпределение	41
Таблица 19. Разходи НКЖИ 2011 г. – 2013 г, основа за таксуването на достъпа до електроразпределение	41
Таблица 20. Разходи – основа за калулирането на таксите за допълнителни услуги и съответно генерираните приходи	42
Таблица 21. Информация НКЖИ 2013 г. – Общо реализирани влак и брутотон-км	50
Таблица 22. Дейност НКЖИ (във влак-км) при предложената категоризация на влаковете, в зависимост от теглото – (въз основа на данни от 2013 г.)	52
Таблица 23. Дейност НКЖИ (в брутотон-км) при предложената категоризация на влаковете, в зависимост от теглото – (въз основа на данни от 2013 г.)	52
Таблица 24. Съотношение влак-км/ брутотон-км	53
Таблица 25. Анализ – транзитни влакове	53
Таблица 26. Преглед на дейността на НКЖИ за 2013 г. (във влак-км) при категоризацията на жп. линиите, дефинирана от Консултанта	55
Таблица 27. Резултати от анкета „Основни цени на тарифната политика за България“, проведена по време на кръгла маса на 11.02.2015	57
Таблица 28. Преки разходи, които следва да бъдат покрити от таксите за достъп до железопътната инфраструктура, без да се включват разходите за предоставяне на достъп до електроразпределение	57
Таблица 29. Анализ и предложения на Консултанта – Основа на анализа	58
Таблица 30. Анализ и предложения на Консултанта: Основа на анализа - резултати – такси и съответни приходи	58
Таблица 31. Анализ и предложения на Консултанта: Вариант 1	60



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Таблица 32. Анализ и предложения на Консултанта: Вариант 1 -резултати 60

Таблица 33. Анализ и предложения на Консултанта: Вариант 2 61

Таблица 34. Анализ и предложения на Консултанта: Вариант 2 – резултати 61

Таблица 35. Анализ и предложения на Консултанта: Вариант 3 63

Таблица 36. Анализ и предложения на Консултанта: Вариант 3 - резултати 63

Таблица 37. Анализ и предложения на Консултанта: Вариант 3– преди и след модернизация 64

Таблица 38. Сравнение инфраструктурни такси за 2013 г. (според РД НКЖИ) и новото предложение за инфраструктурни такси от Вариант 2/без категоризация на линиите (не се включва таксата за достъп до електроразпределение) 70

Таблица 39. Сравнение инфраструктурни такси за 2014 г. (според РД НКЖИ) и новото предложение за инфраструктурни такси от Вариант 2/без категоризация на линиите (не се включва таксата за достъп до електроразпределение) 70

Таблица 40. Оценка на новата система за таксуване спрямо реализирането на основните цели на тарифната политика на НКЖИ 71

Table 41. Оценка – развитие на таксата за достъп до електроразпределение – Система на инфраструктурни такси 2013..... 73

Таблица 42. Оценка – развитие на таксата за достъп до електроразпределение – Система на инфраструктурни такси 2014..... 73

Таблица 43. Предварителен график за преход/преминаване към новата система на таксуване 86



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

СПИСЪК ФИГУРИ

Фигура 1. Процес на таксуване – основни принципи	14
Фигура 2. Влакови услуги, според Директива 2012/34/ЕС	28
Фигура 3. Процес на определяне на система на таксуване.....	56
Фигура 4. Таксуване за достъпа до пътнически гари, спирки и рампи	75
Фигура 5. Таксуване на достъпа до товарни съоръжения – гарирание, разпределителни/товарни гари и терминали	76
Фигура 6. Схема на балансирането на приходите и разходите на Инфраструктурните управители според Директива 2012/34/ЕС.....	77
Фигура 7. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 1 - Увеличаване на търсенето (10% / на година)	125
Фигура 8. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 1 - увеличаване на търсенето (10%/на година)	126
Фигура 9. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 2 - Минимално увеличение на търсенето (1% на година).....	127
Фигура 10. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 2 - Минимално увеличение на търсенето (1% на година).....	127
Фигура 11. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 3 - Намалвяване на търсенето (-10% на година).....	128
Фигура 12. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 3 - Намалвяване на търсенето (-10% на година).....	129
Фигура 13. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 4 - Изменение на търсенето (между +27% и -18%)	130
Фигура 14. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 4 - Изменение на търсенето (между +27% и -18%)	130



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

СЪКРАЩЕНИЯ

MWh	Мегаватчаса
БДЖ	Български държавни железници
ДМ	Дизелова мотриса
ДОУ	Договор за изпълнение на обществена услуга
ЕИБ	Европейска Инвестиционна Банка
ЕМ	Електрическа мотриса
ЕРП	Подделение „Електроразпределение“ в НКЖИ
ЖП	Железопътно(и) предприятие(я)
ЖПС	Подделение „ Железен път и съоръжения“ в НКЖИ
ИАЖА	Изпълнителна Агенция “Железопътна Администрация“
ИТ	Инфратсруктурна(и) такса(и)
ИУ	Инфраструктурен Управител
МПД	Минимален пакет за достъп
НКЖИ	Национална Компания “Железопътна инфраструктура“
ОПР	Отчет за Приходите и Разходите
РД	Референтен документ за състоянието на железопътната инфраструктура
СИТ (СТ)	Подделение „ Сигнализация и телекомуникации“ в НКЖИ
СПУР	Система за планиране и управление на ресурсите
ТПМ	Тежка пътна механизация
УДВГД	Подделение „ Управление на движението на влаковете и гаровата дейност“ в НКЖИ



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

1 Резюме

Целта на Задача 4 е разработването на „Тарифна политика за достъп до железопътната инфраструктура и такси за предоставени услуги“.

Основните цели на Задача 4 са описани в техническото задание на проекта:

- *Формулиране на методика за оценка на определящите фактори по отношение нивото на таксите за достъп до железопътната инфраструктура, организацията и регулирането на железопътния транспорт, както и таксите за други предоставени услуги;*
- *Предлагане на математически формули за изчисление на инфраструктурните такси за достъп по отношение на списъка с услуги, включен в Анекс II на Директива 2012/34/ЕС;*
- *Определяне на такси за допълнителните и спомагателните услуги, предоставяни от НКЖИ;*
- *Определяне на възможните случаи за установяване на по-високи такси при конкретни инвестиционни проекти;*
- *Предложенията на Консултанта за нови инфраструктурни такси за достъп следва да дефинират съгласувана система за таксуване, която обединява различните тарифни елементи, изисквани от разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС и таксите за другите предоставени услуги в стандартна цялостна структура;*
- *Предлагане на опростена формула и подходящо софтуерно приложение за изчисляване на таксите за достъп, изготвени на база на наличните данни в НКЖИ по време на разработването на проекта.*

Новата методология трябва да бъде на разположение за ползване от НКЖИ веднага след приключването на настоящия проект и по време на преходния период, до момента, в който предложението от Консултанта и одобрен от НКЖИ и българските власти план за действие бъде напълно изпълнен.

Работата по Задача 4 започна след работната среща по Задача 3, проведена през м.февруари 2015 г., по време на която заедно с представителите на НКЖИ и ИАЖА бяха съгласувани приоритетните цели и бъдещия вид на формулата за изчисляване на инфраструктурните такси (Предложение В+).

Основните принципи на новата формула В+ са:

- Таксуването се извършва на база влак-км;
- Отчита се по-голямото износване на железния път при по-тежките влакове;
- Отчита се различното качество на линиите по мрежата;
- Стимулира се развиването на нови продукти/услуги.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предложената от Консултанта формула е следната:

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

където:

Tkm = влак-км

Vp = базова цена

L_x = коефициент тип линия

W_x = коефициент тегло

IN = стимул за нови влакови услуги

Pe = цена за достъп до разпределение на електроенергия

MWh = мегаватчас

*приложимо само за електрифицирани влакове

Задача 4 се извърши в 5 стъпки:

- Анализ на разходите за 2013 г. и отделяне на преките разходи;
- Анализ на движението на влаковете и ползването на инфраструктурата за 2013 г.;
- Тестване на различни варианти за сегментиране за формула В+;
- Разработване на Предложение В+ и предложения за стимули за минималния пакет за достъп;
- Анализ и разработване на ценови предложения за другите услуги на НКЖИ, различни от тези от минималния пакет за достъп.

Основното предложение на Консултанта включва и първоначален вариант на списък от действия по въвеждането и прилагането на новия режим на таксуване и първоначален график за изпълнение.

Разработване на методиката:

Таксуването на достъпа до железопътната инфраструктура трябва се извършва съобразно разпоредбите на законодателството в ЕС и България. През 2012 г. е публикуван нов нормативен акт на ЕС, касаещ железопътния сектор (Директива 2012/34/ЕС), който трябва да бъде транспониран в българското законодателство до средата на м.юни 2015 г. Изготвен е специален Регламент за изпълнение (ЕС) относно методиката на таксуване на достъпа и ползването на железопътната инфраструктура, който трябва да бъде публикуван в средата на м.юни 2015 г.

- При определянето на методика за установяването на нова система от инфраструктурни такси за железопътния сектор в България, Консултантът е използвал цялата информация, включена в новите текстове на ЕС, независимо дали са вече публикувани или в процес на изготвяне.
- Консултантът направи анализ на пропуските и противоречията между законодателството на ЕС и съществуващото българското законодателство.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

При разработването на методиката, Консултантът е взел под внимание и използвал предоставената му информация от НКЖИ. Предложената от Консултанта методика се базира на разходите на НКЖИ и анализа на трафика, като разходите са разпределени по различните видове предоставяни услуги.

В законодателството на ЕС е посочено, че:

- Таскуването на минималния пакет за достъп има за цел покриване само на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга по железопътната инфраструктура. Минималният пакет за достъп за електрифицираните влакове трябва да включва и достъпа до разпределението на електроенергия.
- При таксуването на достъпа и използването на обслужващи съоръжения следва да се покриват пълните разходи за извършването на услугите плюс разумна печалба;
- Допълнителните и спомагателни услуги могат да бъдат таксувани на пазарна цена при наличие на повече от един доставчик и на база пълни разходи плюс премлива печалба, когато доставчикът на услугата е единствен;

Тъй като при извършването на анализа, данните за 2014 г. не бяха налични, Консултантът използва информацията за разходите и движението на влаковете на НКЖИ за 2013 г., следвайки основните изисквания на законодателството на ЕС за използване на данни от предходни години.

Анализ на разходите на НКЖИ

Съществуващият аналитичен отчет на разходите на НКЖИ за 2013 г. е използван като основа за определяне и изчисляване на преките разходи за минималния пакет за достъп и за идентификация на разходите, които да бъдат начислени за други услуги. Той предоставя данни за разходите по подразделения („Управление на движението на влаковете и гаровата дейност“, „Железен път и съоръжения“, „Сигнализация и телекомуникации“, „Електроразпределение“), и по райони за подразделенията „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност“ и „Железен път и съоръжения“. И в двата случая разходите са разпределени по основни елементи: материали, електроенергия, външни услуги, персонал, режимни и други разходи, съгласно Отчета за приходи и разходи. За изчисляване на общите оперативни разходи, разходите са разделени също и според вида дейност: основна дейност/второстепенни дейности, администрация и управление, социални разходи.

Аналитичният отчет на разходите на НКЖИ позволява разходите да се разпределят на:

- Преки разходи
- Други разходи

След първоначалното разпределение, разходите се преразпределят от една страна към услугите за минималния пакет за достъп и от друга страна към разходите за предоставянето на други услуги, като например достъп и ползване на обслужващи съоръжения.

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Следващата таблица предоставя цялостна информация за извършения анализ на разходите:

в хил. лв.	Общо разходи	Разходи, които се ползват при изчисляването на преките разходи	Преки разходи, които се отнасят за достъп до жп. Инфраструктурата (Изчисление на Консултанта)	Преки разходи, които се отнасят до предоставяне на достъп до електроразпределение (Изчисление на Консултанта)	Преки разходи, които се отнасят до предоставянето на допълнителни/други услуги (Изчисление на Консултанта)
УДВГД	72 131	56 456	7 046		6 625
ЖПС	149 439	62 862	57 025		2 865
СИТ	39 285	10 889	6 309		454
ЕРП	61 651	25 194		23 253	1 100
Общо	322 506	155 401	70 380	23 253	11 044

Source: NRIC and Consultant

Таблица 1. Информация – разходи НКЖИ 2013 г.

Сумите в колона Преки разходи (Изчисление на консултанта) представляват преките разходи на НКЖИ за 2013 г. изчислени съгласно законодателството на ЕС (Директива 2012/34/ЕС, проектотекстовете на бъдещия Регламент за изпълнение на ЕС и консултациите с правни експерти в Брюксел), върху което се базират таксите за услугите от минималния пакет за достъп. Общите разходи за четирите оперативни звена са около 90% от общите разходи на НКЖИ, които са около 350 млн. лв.

В таблицата по-долу е направено сравнение с изчисленията на НКЖИ, върху които са базирани текущите такси за достъп, съгласно Референтния документ за състоянието на железопътната инфраструктура.

Референтен документ 2015-2016, основа за ИТ 2013				Преки разходи за 2013 г - нова дефиниция				
в хил. лв.	Общи разходи	Преки разходи Директива 2001/14/ЕО	Разходи за таксуване на ЕРП	УДВГД	ЖПС	СТ	Преки разходи Директива 2012/34/ЕС	Преки разходи за таксуване на ЕРП
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Материали	23 124	14 489	5 616		11 777	53	11 831	466
Гориво	5 182	3 739	797		2 603	3	2 606	453
Електроенергия	12 899	7 203	5 122		251	46	297	13 425
Топлоенергия	254	155	14					
Външни услуги	30 891	12 738	1 767		5 326	15	5 341	89
Амортизация	114 056	17 557	25 694		1 778		1 778	2 772
Заплати	110 351		10 160	4 934	25 532	4 540	35 006	4 861
Социални осигуровки	32 614		2 999	2 112	8 611	1 650	12 373	1 183
Други разходи	9 134	2 211	1 130		1 147	2	1 149	4
Общо	338 505	58 092	53 299	7 046	57 025	6 309	70 380	23 253

Източник: Консултант

Таблица 2. Сравнение преки разходи за 2013 г. – изчисления на НКЖИ и Консултанта

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Основната разлика се наблюдава при преките разходи за електроразпределение: в съответствие с текущото българско енергийно законодателство, в момента те са базирани на изчисленията на НКЖИ на пълните разходи, а не на преките разходи, както се изисква от новото законодателство на ЕС за железопътния сектор.

Консултантът счита, че трябва да се направят по-подробни изчисления на разходите, особено за идентифициране и разпределение на разходите свързани с обслужващите съоръжения. Необходимо е в бъдеще да бъдат въведени нови приходни/разходни центрове за обслужващите съоръжения, с цел постигане на максимална прозрачност и яснота при ценообразуването на свързаните с тях услуги.

Анализ на движението на влаковете (НКЖИ)

Подделение „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност“ на НКЖИ предостави информация относно движението на влаковете за 2013 г. Тази информация се използва като основа за фактурирането на инфраструктурните такси. Движенията на влаковете се регистрират за всеки участък от инфраструктурата със следните основни данни:

- Дата;
- Номер на влак;
- Категория влак (Пътнически, Товарен, изолиран локомотив);
- Дизелова или електрическа тяга;
- Тегло, дължина, брой оси, тонаж;
- Код на превозвача, която оперира влака;
- Номер на линия и номер на участък;
- Км пробег по участъка.

Така предоставената база данни позволи извършването на анализ на дейността на НКЖИ, отчитайки основните критерии, определени като важни при формирането на бъдещата система от инфраструктурни такси при разработването на Задача 3 от проекта, а именно:

- Теглови класове на влаковете;
- Категории линии, според качеството на железния път.

Влак-км x 1000		Пътнически превози				Товарни превози		Изолирани локомотиви		
Пазарен сегмент		Международни + Не субсидирани		ДОУ		Международни + вътрешни		Товарни & Пътнически		
Категория влак		1+2		6		3+4		5+8		
Дизел/ Електрифициран		D	E	D	E	D	E	D	E	Общо
Клас, според теглото на влака	0-270	140	584	2 808	12 110	299	332	679	539	17 489
	270-1000	95	1 711	3	3 666	453	2 142	1	5	8 076
	1000-1800		1			296	1 758	0	0	2 055
	>1800					59	1 022	0	0	1 081

Влак-км x 1000		Пътнически превози				Товарни превози		Изолирани локомотиви		
Пазарен сегмент		Международни + Не субсидирани		ДОУ		Международни + вътрешни		Товарни & Пътнически		
Категория влак		1+2		6		3+4		5+8		
Дизел/ Електрифициран		D	E	D	E	D	E	D	E	Общо
Нови категории на линиите	1 Модернизирани	142	533	479	4 004	559	1 601	211	240	7 768
	2 Главни линии	89	1 756	779	10 892	374	3 551	400	275	18 117
	3 Второстепенни линии	4	2	1 552	872	139	36	44	8	2 657
	4 Линии само за товарни превози	0	3	0	7	35	65	25	21	158

Източник: Консултант

Таблица 3. Категории влакове според теглото и категоризация на линиите, предложение на Консултанта



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Определянето на тегловия клас ще позволи диференциране между леките пътнически влакове, от една страна, и тежките товарни влакове от друга страна. Въвеждането на класове/категории според теглото на влака ще стимулира конкуренцията при вътрешните товарни превози и ще направи българската железопътна инфраструктура привлекателна за транзитните товарни превози.

- Предложението за най-ниския клас влакове е група 1: от 0 т до 270 т: Тук се включват почти всички дизелови/електрически мотриси, леки пътнически композиции с локомотиви, изолирани локомотиви, леки товарни влакове и технически машини за поддържане на железния път.
- Вторият интервал, който обхваща втората група влакове от 270 т – 1000 т: Тук се включват всички пътнически влакове за превоз на дълги разстояния и повечето товарни влакове, композирани от отделни/група вагони.
- Изборът на интервал за група 3 е от 1000 т – 1800 т, като тук се включват всички натоварени международни влакове и интермодални влакове, както и средно-дългите товарни влакове във вътрешно съобщение.
- Интервалът за група 4 е: влакове над 1800 т, като той обхваща тежките товарни влакове за превоз на насипни товари.

Предложението за сегментация на база качеството на линиите, е изготвено като се има предвид следното:

- Отчита се категорията на железопътните линии, а не категорията на трасето. Сегментацията според качеството на маршрута би отчитала по-скоро качеството на трасетата, а не на железния път, което се препоръчва при високо ниво на ползване на капацитета на мрежата. Като резултат от модернизацията и обновяването на линии 1 и 8, средната скорост за движение значително ще се увеличи и ще се налагат по-малко ограничения на скоростта. Това ще бъде от изключителна важност за пътническите влакове и транзитните товарни влакове, особено по коридора Турция – Сърбия. Ето защо, при приключване на модернизацията по цялата дължина на линиите (вероятно около 2020 г.), таксата за достъпа и ползването на тези линии може да бъде повишена.
- Друг сегмент може да се обособи от второстепенните линии с ниско ниво на трафика, като тук е възможно прилагане на такса по-ниска от средната, заради ниската скорост на линията (при ползването на тези линии, от страна на железопътните оператори се изисква предварително планиране на повече време за извършване на пълен курс на превоза), като това би бил стимул за привличане на повече влакове.
- Третият сегмент включва линиите само за товарни превози, обслужващите съоръжения за товарни превози, включващи пристанища, където таксите могат да бъдат намалени, за да се стимулират товарните превози.
- Останалите линии са стандартните основни линии, за които може да се прилага стандартната такса.

Общи принципи при таксуването на инфраструктурните услуги

В диаграмата по-долу подробно е представен процесът на формулиране на системата за таксуване на базата на данните за 2013 г.

Методика



Източник: Консултант

Фигура 1. Процес на таксуване – основни принципи

Основните цели, които новата тарифна политика за достъп и ползване на железопътната инфраструктура следва да постигне, бяха обобщени на работна среща от Консултанта, заедно с представители на НКЖИ и ИАЖА:

- Стимулиране на железопътния транспорт;
- Подобряване на качеството на мрежата;
- Гарантиране на надеждност на трасетата;
- Стимулиране въвеждането на нови услуги;
- Създаване на конкурентни железопътни коридори, по-специално за товарни превози;
- Избягване на кръстосано субсидиране;
- Отчитане на по-голямото механично износване, причинено от по-тежките влакове;
- Намаляване на тежестта за данъкоплатеца.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Цена за достъп до железен път

Цените за достъп до железен път трябва да покриват САМО разходите, произтекли директно вследствие на движението на влаковете. Изчисленията на Консултанта за тези разходи за 2013 г. показаха резултат от 70,380,000 лв за изминаването на 28,662,000 влак-км по мрежата.

Ако съществуваше унифицирана цена за достъп, тя щеше да бъде 2,45 лв на влак-км.

Законодателството на ЕС позволява ценова диференциация, ако се докаже че тя е основателна и/или би била поносима за участниците на пазара.

С цел постигане на горепосочените приоритетни цели, Консултантът предлага цените да се диференцират според тегловия клас на влаковете (групи 1-4), и категориите линии (категории L1 до L4).

Консултантът изготви опростен икономически модел за оценка на резултатите при различните възможни варианти на нивата на разходите на железопътните предприятия и нивото на приходите за НКЖИ.

Вариант 3 е предложен като най-добър вариант, от гледна точка на различните коефициенти, които биха могли да се използват за диференциране на цените според тегловия клас и категориите линии.

		Категория L1 фактор	Категория L2 фактор	Категория L3 фактор	Категория L4 фактор
		100%	100%	70%	50%
Ставка за група 1 (лв/влак-км)	30%	1,04	1,04	0,73	0,52
Ставка за група 2 (лв/влак-км)	100%	3,46	3,46	2,42	1,73
Ставка за група 3 (лв/влак-км)	150%	5,18	5,18	3,63	2,59
Ставка за група 4 (лв/влак-км)	400%	13,82	13,82	9,67	6,91
Base price	3,46	лв./влак-км			

Източник: Консултант

Таблица 4. Нови инфраструктурни такси, Предложение на Консултанта – Вариант 3

Таблицата по-долу показва новото ниво на приходите на НКЖИ от инфраструктурни такси, които биха платили железопътните предприятия (с изключение на таксата за достъп до електроразпределение) и прави сравнение с нивото на приходите при текущите такси за достъп (всички стойности са в хил. лв).

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

	Пътнически превози	Товарни превози	Всички ЖП
	Общо	Общо	Общо
Група 1 : влак-км за влакове: < 270 т	15 565	1 742	17 308
Група 2 : влак-км за влакове: 270 - 1000 т	18 903	8 823	27 726
Група 3 : влак-км за влакове: 1000 - 1800 т	3	10 514	10 517
Група 4 : влак-км за влакове: > 1800 т	-	14 829	14 829
Общо ИТД	34 472	35 908	70 380
Общи ИТД (за сравнение) 2013	35 659	33 681	69 340
Изменение (стойност)	1 187	-2 227	-1 040
Изменение (%)	3,44%	-6,20%	-1,48%

Източник: Консултант

Таблица 5. Нови инфраструктурни такси – Приходи НКЖИ

След модернизацията на линии 1 и 8 и при запазване на нивото на преките разходи/общите влак-км, таксите за достъп биха се променили, както е показано в следващата таблица:

		Категория L1 фактор	Категория L2 фактор	Категория L3 фактор	Категория L4 фактор
		120%	100%	70%	50%
Ставка за група 1 (лв/влак-км)	35%	1,32	1,10	0,77	0,55
Ставка за група 2 (лв/влак-км)	100%	3,77	3,14	2,20	1,57
Ставка за група 3 (лв/влак-км)	150%	5,65	4,71	3,30	2,35
Ставка за група 4 (лв/влак-км)	400%	15,07	12,56	8,79	6,28
Base price	3,14	лв./влак-км			

Таблица 6. Намаление на нивото на инфраструктурните такси след модернизиране на мрежата

Като цяло, намаляването на нивото на инфраструктурните такси за достъп и ползване на линиите от група 3 и 4 не би имало сериозен ефект върху приходите на НКЖИ, тъй като трафикът по тези линии е сравнително малък.

Цена за разпределение на електрическа енергия

В момента, цената за достъп до електроенергия е базирана на пълните разходи за предоставяне на услугата на стойност 53,299,000 лв, като таксуването се извършва според консумираните MWh.

Законодателството на ЕС изисква достъпът до електроенергия да се базира на преките разходи, които Консултантът изчисли на стойност 23,255,000 лв. Разликата идва главно от амортизацията.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предложението на Консултанта е следното:

- Таксуването на достъпа до електроразпределение остава в MWh;
- Във възможно най-кратък срок следва да се премине към таксуване на достъпа до електроразпределение на база преки разходи;
- С оглед избягване на загуби в приходите на НКЖИ, Консултантът предлага да за период от 3-4 години да се въведе прилагане на временни надбавки към цената, които пазарът може да понесе и които следва да се премахнат след период от 4 години. Ползването на надбавки за избягване на резки отклонения в приходите на НКЖИ прави таксите прекалено високи за електрифицираните влакове, в сравнение с тези за дизеловите. Вместо това, за намаляване на негативните последици за електрифицираните влакове, Консултантът предлага да се въведат временни отстъпки от цената, както следва:
 - *Влакове от категория/клас тегло 1: стандартна цена;*
 - *Влакове от категория/клас тегло 2: намаление 1 евро/влак-км;*
 - *Влакове от категория/клас тегло 3: намаление 1,50 евро/влак-км;*
 - *Влакове от категория/клас тегло 4: намаление 2 евро/влак-км*

Цена за достъп до обслужващи съоръжения

Консултантът направи своите първоначални предложения, като основно изискване за правилното ценообразуване е да се осигури отчитане и анализ на всички видове разходи, свързани с тези съоръжения, като това включва и създаване на приходни/разходни центрове за всяко или за група обслужващи съоръжения.

Освен създаването на такива приходни/разходни центрове е необходима промяна в организацията на фирмата, с цел обособяване на самостоятелни по отношение вземането на решения организационни звена за управление на обслужващите съоръжения и предлагането на услуги на всички железопътни предприятия.

Други компоненти на политиката за таксуване на достъпа до железопътната инфраструктура

Освен таксите за достъп до железопътна инфраструктура и електроразпределение, режимът на таксуване може да включва и компоненти като:

- Стимули за нов(и) бизнес/услуги;
- Експлоатационна схема.
- Допълнителни такси за анулиране на трасета и за заявяване на краткосрочни трасета
- Компенсации при неочаквана отмяна на договорените трасета и свързаното с това ползване на обиколни маршрути.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

По отношение на стимулите за развиване на нов бизнес, Консултантът предлага включването на следните елементи:

- Нови редовни товарни влакови превози и нови транзитни влакове за минимум 3 месеца, с най-малко един влак на седмица: 10% отстъпка *;
- Нови несубсидирани пътнически влакове за минимум 3 месеца с най-малко един влак на ден: 10% отстъпка *;
- Нови редовни интермодални влакове: минимум 1 чифт влакове на седмица: 10% отстъпка *;
- Нов редовен влак за Ро-Ла превози или превоз на товарни автомобили/ полуремаркета с минимум два чифта влакове на седмица: 25% отстъпка.

* за максимум 1 година

По отношение на експлоатационната схема, предложението на Консултанта е да се запази настоящото положение, добавяйки, автоматично фиксирано обезщетение в случай на неочаквана отмяна на договорено трасе (включено в годишното разписание и месечното договорно споразумение). Условието, реда и основата за изчисление на обезщетението следва да бъдат част от Референтния документ.

По отношение на таксите за резервация/анулиране на трасета, Консултантът счита, че е необходимо облекчаване на настоящия режим. В случаите на гранични закъснения на международни влакове, трасето, което е заявено за ползване по българската железопътна мрежа не следва да се счита за отменено и за него не следва да се дължи такса за анулиране. В тези случаи е необходимо железопътното предприятие да подаде заявка за получаването на ново трасе за ползване по българската железопътна мрежа.

Обща оценка на предложения режим на таксуване

- Консултантът провери съответствието на предложения нов режим на таксуване със законодателството на ЕС (на база законовите разпоредби, но също така и въз основа на консултации с експерти);
- Предложените инфраструктурните такси за минималния пакет за достъп са по-ниски от 2 евро/влак-км за влак с тегло от 1000 т., по цени и валутни курсове от 2005 г., което означава 3,08 евро/влак-км в българската ситуация. Предложението на Консултанта съгласно Сценарий 2 е 5,09 лв /влак-км или 2,6 евро/влак-км за влак с тегло от 1000 т. В този случай, според новия Регламент за изпълнение на ЕС, Регулаторният орган може да одобри нивото на инфраструктурните такси за достъп базирани на средна стойност на единичните преки разходи при опростена процедура по контрол.
- Консултантът изготви предложението си по начин, който да гарантира минимално отклонение от реализираните пазарни приходи за НКЖИ като базира направените изчисления на преки разходи за 2013 г. в размер на 70 380 млн. лв., докато реализираните приходи от НКЖИ от инфраструктурни такси за достъп за същата година са 69 340 млн. лв.
- Изчисленията на инфраструктурните такси за достъп за различните стандартни влакове при новия режим не показват значими отклонения за железопътните предприятия.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- По-съществените промени в системата на таксуването са свързани с таксата за достъп до електрозахранващо ободрудване за електрифицираните влакове, като Консултантът предлага временни мерки за смекчаване на ефекта от прилагане на подхода на преките разходи.
- Предложението на Консултанта изпълнява основните цели, съгласувани с представители на НКЖИ и ИАЖА по време на работната среща през февруари 2015 г., тъй като предложението предвижда увеличаване на инфраструктурните такси за най-тежките влакове като основните възможности за развиване на пазара са при международните транзитни превози (около 1000 – 1800 т).
- При наличие на повече данни, следва да бъде тествана устойчивостта на предложението във времето и в зависимост от различни фактори, като е необходимо придържане към основната цел на ЕС за непрекъснатост в условията на таксуване за всички заинтересовани страни.

Следващи стъпки в разработването на проекта:

Консултантът предлага провеждане на вътрешна консултация с основните заинтересовани страни, която да включва представяне и обсъждане на предложенията преди формулиране на окончателните решения, които ще бъдат предложени на НКЖИ, ИАЖА и публичните органи, отговарящи за окончателното одобрение.

Като следваща стъпка, Консултантът трябва да изготви софтуер за лесно изчисляване на таксите за достъп до железен път.

Консултантът ще изготви План за действие, който ще включва следните основни стъпки:

- Подготовка и анализ по отношение на промените в законодателството;
- Подготовка по актуализирането и публикуването на Референтния документ и включването на конкретни и ясни правила по отношение на използването на мрежата; планирането на ремонтни работи по поддръжка и модернизация, както и на периодите на затваряния на линии; планирането на обиколни маршрути или алтернативни трасета за тези периоди и условията, процедурите и евентуалните компенсации. Цените за минималния пакет за достъп се публикуват официално през януари, влизат в сила в началото на месец декември и през годината те не могат да претърпят изменения;
- Бъдещи подобрения в системата на отчитане и анализ на разходите, включително създаване на нови разходни/приходни центрове и насоки при използването на СПУР системата в бъдеще;
- Изготвяне на първоначални насоки по отношение на оптимизацията на мрежата, с оглед подобряване на базата на разходите за инфраструктурни такси;
- Изготвяне на първоначални насоки по отношение на нови процедури за планиране на поддръжката, с оглед намаляване на общите разходи за поддръжка.

ЕС предвижда 4 годишен преходен период за въвеждането Четвъртия железопътен пакет и свързаните с него регламенти за изпълнение. Поради изискването НКЖИ да публикува Референтния документ веднъж годишно и една година преди влизането му в сила, се предполага, че преходния период ще бъде 2016 г.-2019 г. като през 2020 г. режимът на таксуване ще бъде преведен изцяло в съответствие с правото на ЕС.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Консултантът счита, по време на преходния период, необходимите промени могат да се въвеждат постепенно, независимо една от друга. Например: новите такси за други услуги могат да бъдат въведени независимо от промените в таксуването на услугите от минималния пакет за достъп. Своевременното оповестяване на промените в Референтния документ, преди тяхното въвеждане остава императивно изискване.

locally operated control systems – гарови осигурителни инсталации

locally operated mechanical or electro mechanical control systems – механични или електро-механични гарови осигурителни инсталации



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

2 Въведение

Целта на Задача 4 е разработването на „Тарифна политика за достъп до железопътната инфраструктура и такси за предоставени услуги“.

Основните цели на Задача 4 са описани в техническото задание на проекта:

- Формулиране на методика за оценка на определящите фактори по отношение нивото на таксите за достъп до железопътната инфраструктура, организацията и регулирането на железопътния транспорт, както и таксите за други предоставени услуги;
- Предлагане на математически формули за изчисление на инфраструктурните такси за достъп по отношение на списъка с услуги, включен в Анекс II на Директива 2012/34/ЕС;
- Определяне на такси за допълнителните и спомагателните услуги, предоставяни от НКЖИ;
- Определяне на възможните случаи за установяване на по-високи такси при конкретни инвестиционни проекти;
- Предложенията на Консултанта за нови инфраструктурни такси за достъп следва да дефинират съгласувана система за таксуване, която обединява различните тарифни елементи, изисквани от разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС и таксите за другите предоставени услуги в стандартна цялостна структура;
- Предлагане на **опростена формула и подходящо софтуерно приложение** за изчисляване на таксите за достъп, изготвени на база на наличните данни в НКЖИ по време на разработването на проекта.

Техническото задание обяснява как ще се използват резултатите от Задача 4:

“Методиката трябва да бъде на разположение за ползване от НКЖИ веднага след приключването на настоящия проект и по време на преходния период до момента, в който предложението от Консултанта и одобрен от НКЖИ и българските власти План за действие ще бъде напълно приложен (виж Задача 7). Всички необходими действия по определянето и/или набавянето на липсващи данни, с цел прилагане на методиката за инфраструктурните такси за достъп, предложена от Консултанта, ще бъдат включени в Плана за Действие и ще бъдат отговорност на българските страни по договора заедно със задължението за постепенното въвеждане и прилагане на предложената методика.”

Техническото задание посочва условията за разработване на методиката, съгласно Директива 2012/34/ЕС и Директива 2001/14/ЕО, като за целите на проекта, Консултантът разглежда основно Директива 2012/34/ЕС (Директива 2001/14/ЕС е отменена, считано от 15.12.2012).

Отправна точка за работата по Задача 4 са предложенията от Задача 3, формулирани след работната среща, проведена на 11.02.2015 г. Предпочитаният Модел В+ и дискутираните по



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

време на работната среща основни цели на тарифната политика са използвани като основа за анализ и разработване на предложенията за новата система от инфраструктурни такси.

Модел В+ е отправна точка за работата по Задача 4:

Предложение В, базирано на влак-км плюс:

- Диференциране на база категория на линиите, което ще позволи отчитане на направените инвестиции на един по-късен етап
- Стимули за пътнически и тпварни нови продукти/услуги

Основни характеристики на Предложение В+:

Основната цел е да се създаде формула, базирана на влак-км, която позволява да бъдат изпълнени приоритетните цели, изброени по-горе като:

- отчитане на по-високите разходи за износване при по-тежките влакове;
- отчитане на качеството на мрежата;
- стимулиране на въвеждането на нови влакови продукти.

$$IT = (Vp_1 * L_1 * W_1 * Tkm_{L1W1} + Vp_x * L_x * W_x * Tkm_{LxWx} + ...) * (1-IN) + (Pe * MWh)$$

където:

Tkm = влак-км

IN = стимул за нови влакови услуги

Vp = базова цена

Pe = цена за достъп до разпределение на електроенергия

L_x = коефициент тип линия

MWh = мегаватчас

W_x = коефициент тегло

*приложимо само за електрифицирани влакове

Задача 4 се извърши в 5 стъпки:

- Анализ на разходите за 2013 г. и отделяне на преките разходи;
- Анализ на движението на влаковете и ползването на инфраструктурата за 2013 г.;
- Тестване на различни варианти за сегментиране за формула В+;
- Разработване на Предложение В+ и предложения за стимули за минималния пакет за достъп;
- Анализ и разработване на ценови предложения за другите услуги на НКЖИ, различни от тези от минималния пакет за достъп.

За повече подробности и конкретна дефиниция на понятието преки разходи, Консултантът използва проектотекстовете на Регламента за изпълнение на ЕС, който ще влезе в сила през юни 2015 г. По време на работата по Задача 4, проектотекстът бе променен значително. Анализът на



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

разходите, отделянето на преките разходи за минималния пакет за достъп и на пълните разходи за други услуги са представени и разработени в Раздел 3 на настоящия доклад. Анализът е направен с данните за разходите на НКЖИ за 2013 г.

За разработването на методиката и за тестването на различни варианти за дейността на НКЖИ, се използва анализът на данните за движението на влаковете през 2013 г. в комбинация с пазарния анализ, изготвен от Консултанта в Задача 2 от проекта. Анализът на движението на влаковете е представен в Раздел 4, а предложенията относно сегментирането са включени в Раздел 5 на настоящия доклад.

Като резултат, Консултантът разработи формула за минималния пакет за достъп и предложи първоначални стойности за възможните коефициенти при изчисляването. Предложенията бяха доразвити с включването на допълнителните елементи за отмяна на трасета, проблеми с качеството и достъпа до електроразпределение. Предложенията са представени подробно в Раздел 5 на доклада.

Раздел 6 включва анализ на възможните варианти за таксуване на други услуги. Тъй като наличната информация за разходите не е достатъчна, за да бъдат предложени конкретни цени, Консултантът е включил подробно обяснение на принципите на ценообразуване и е демонстрирал необходимостта от въвеждане на допълнителни разходни центрове.

Предложенията на Консултанта бяха обсъдени на работна среща, проведена на 31.03.2015 г. Въпросите и отговорите от работната среща са разгледани в Раздели 5 и 6 на настоящия доклад.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

3 Разпределение на разходите и дефиниция на преките разходи

В Директива 2012/34/ЕС се посочва, че таксите за минималния пакет за достъп (включително таксите за достъп до електроразпределение) и за достъп до обслужващи съоръжения и свързваща инфраструктура, се определят от размера на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

Регламентът за изпълнение на ЕС който съдържа дефиницията на преките разходи, направени в резултат на извършването на влаковата услуга ще бъде публикуван в средата на м.юни 2015 г.

Работата по Задача 4 на проекта започна в средата на м.февруари 2015 г., след работна среща, проведена на 11.02.2015 г.

Тъй като към този момент на разположение беше единствено проектотекст на Регламента за изпълнение, той е използван за нуждите на анализа на данните за разпределение на разходите на НКЖИ за 2013 г., както е описано в точка 3.1. Обобщение на дефинициите и разпоредбите от този проектотекст е налично в Приложение 1 на доклада.

През април 2015 г., при приключване на анализа на Консултанта, бе предоставена нова официална версия на бъдещия Регламент за изпълнение, с някои важни за НКЖИ промени в дефинициите, които изглеждаха в противоречие с проектотекста, използван при анализа. Обобщение на промените, изготвено от Консултанта може да бъде намерено в Приложение 2 на доклада.

Официално представяне на разликите между версията от средата на м.януари и априлската версия на Регламента за изпълнение е включено в Приложение 3 на доклада.

Консултантът коригира част от анализа, като след консултация с експерти от Европейската комисия по дефинициите на преките разходи, свързани с управление на движението, запази версията от средата на януари. Раздел 3.2 от доклада представя по-подробно обяснение и заключенията на Консултанта.

За изчисляването на преките разходи на Инфраструктурните управители, новият Регламент за изпълнение изисква използването на данни за разходите от предходни години. По тази причина и тъй като за анализа все още не бяха налични пълните данни за 2014 г., като основа за своите изчисления, Консултантът използва данни на НКЖИ за разходите и движението на влаковете за 2013 г.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

3.1 Анализ на разпределението на разходите на НКЖИ, първи етап

3.1.1 Данни на НКЖИ, използвани при анализа

За определяне на преките разходи в съответствие с новите определения на ЕС (първата версия на Регламента за изпълнение от средата на м.януари 2015 г.), Консултантът използва Аналитичен отчет на разходите на НКЖИ за 2013 г. Тук се включват:

- Файл, получен от НКЖИ: АО РNP 12.2013.xls (на български: “Аналитичен отчет на разходите по икономически елементи”);
- Преведена версия на горния файл: Analytical Cost report_31.12.2013_ENG.xls (Аналитичен отчет на разходите по икономически елементи).

НКЖИ използва тази система за разпределение на разходите при разпределяне на разходите за всяка една от основните си дейности и съответните режимни/административни и управленски/социални разходи към съответните инфраструктурни участъци и гари.

Разпределението се прави по подразделения (организационни звена) и за всяко подразделение - по райони. Файлът с разпределението съдържа таблици за:

- Подразделение „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност“ – за всеки от 3-те района и общо;
- Подразделение „Железен път и съоръжения“ – за всеки от 4-те района и общо.

Общите разходи на подразделение „Сигнализация и телекомуникации“, на подразделение „Електроразпределение“ и на централната дирекция и центъра за обучение на НКЖИ не са взети под внимание при разпределението на разходите на НКЖИ.

В Приложение 4 на доклада, като образец на таблиците за разпределение на разходите на НКЖИ, е разпечатана първата страница на таблицата на Аналитичния отчет на разходите за всяко едно от подразделенията.

Таблиците представят разходите за основна дейност и поддейностите, разходите за спомагателни дейности, режимните разходи, административните и управленски и социалните разходи.

Общите оперативни разходи на всяко подразделение са разпределени по категории разходи, както е показано в таблицата по-долу. За всяка основна дейност и поддейност на разглежданото подразделение, разходите се разпределят по категории: материали, горива, електроенергия, отопление, външни услуги, амортизации, заплати, социални осигуровки и други, като същото разпределение на разходите е направено за разходите за спомагателните дейности: администрация, управление и социална дейност. Категориите разходи са същите, които се разглеждат в Отчета за приходите и разходите.

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Подделение: Управление на движението на влаковете и гаровата дейност

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ	Всичко разходи	x 1000 BGN								
			Материали	Гориво за дръжджи	Ел.ен. за дръжджи	Топло-енергия	Външни услуги	Амортизации	Заплати	Социални осигуровки	Други разходи
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО										
I.	Разходи за експлоатация и текущо поддържане, в т.ч.:	61 487	420	177	1 922	93	2 141	4 453	42 579	9 119	582
II.	Разходи за ремонт в управление на движението в т.ч.:	2 250	16	0			2 234				
	ВСИЧКО РАЗХОДИ ОСНОВНА ДЕЙНОСТ	63 736	436	178	1 922	93	4 375	4 453	42 579	9 119	582
III.	ВСИЧКО РАЗХОДИ ЗА СПОМАГАТЕЛНА ДЕЙНОСТ	990	19		25		256	66	487	103	34
IV.	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	4 719	64	88	8		590	43	302	3 505	117
V.	АДМИНИСТРАТИВНО-УПРАВЛЕНСКИ РАЗХОДИ в т.ч.	2 645	22	15	101	10	208	61	941	205	1 082
VI.	РАЗХОДИ ЗА СОЦИАЛНИ ДЕЙНОСТИ										
	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА ПО АНАЛОТЧЕТ	72 120	541	281	2 056	103	5 430	4 623	44 333	12 938	1 814
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК. ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА ГОТ ОПР	72 131	541	281	2 056	103	5 430	4 634	44 333	12 938	1 814

Източник: НКЖИ

Таблица 7. Разходи – Подделение УДВГД 2013 г. (Аналитичен отчет на разходите НКЖИ 2013 г.)

Подделение: Поддържане на Железен Път и съоръжения

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ	Всичко разходи	x 1000 BGN								
			Материали	Гориво за дръжджи	Ел.ен. за дръжджи	Топло-енергия	Външни услуги	Амортизации	Заплати	Социални осигуровки	Други разходи
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	ПОДДЪРЖАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА										
I.	ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ в т.ч.:	94 021	3 984	1 656	137		314	55 771	25 794	5 950	413
II.	ОСНОВЕН РЕМОТ	17 785	8 137	889			7 900		201	43	615
	ВСИЧКО РАЗХОДИ ОСНОВНА ДЕЙНОСТ	111 806	12 122	2 545	137		8 214	55 771	25 995	5 993	1 029
III.	ВСИЧКО РАЗХОДИ ЗА СПОМАГАТЕЛНА ДЕЙНОСТ	8 513	514	341	265	2	497	2 223	3 621	849	201
IV.	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	16 638	271	620	2 516	9	2 053	7 022	459	3 189	497
V.	АДМИНИСТРАТИВНО-УПРАВЛЕНСКИ РАЗХОДИ в т.ч.	9 504	95	49	101	33	868	240	2 899	631	4 588
VI.	РАЗХОДИ ЗА СОЦИАЛНИ ДЕЙНОСТИ	28	1	0	4		10	5	6	2	0
	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА ПО АНАЛОТЧЕТ	147 224	13 028	3 563	3 036	44	12 186	65 262	33 095	10 693	6 318
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК. ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА ГОТ ОПР	149 439	14 615	3 571	3 036	44	12 186	65 756	33 191	10 715	6 325

Източник: НКЖИ

Таблица 8. Разходи – ЖПС 2013 г. (Аналитичен отчет на разходите НКЖИ 2013 г.)

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Поделение: Сигнализация и телекомуникации

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ	Всичко разходи	x 1000 BGN									
			Материали	Гориво за дружиди	Елен. за дружиди	Топло-енергия	Външни услуги	Амортизации	Заплати	Социални осигуровки	Други разходи	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
L	ОСНОВНА ДЕЙНОСТ											
A.	СЪОРЪЖЕНИЯ ЗА ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ	2 727	357	18	306		101	1 005	763	164	12	
B.	ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ	4 342	320	28	593		574	1	2 272	539	14	
B.	ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА	11 443	652	101	1 643		189	6	7 205	1 608	40	
	ВСИЧКО ОСНОВНА ДЕЙНОСТ в т.ч.:	33 707	1 329	147	2 590		1 145	15 570	10 548	2 311	66	
II.	ВСИЧКО РАЗХОДИ ЗА СПОМАГАТЕЛНА ДЕЙНОСТ	183	16	89	10		5		51	11	1	
IV.	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	2 077	182	29	21	53	287	201	146	989	168	
V.	АДМИНИСТРАТИВНО-УПРАВЛЕНСКИ РАЗХОДИ в т.ч.:	1 834	28	31	35		95	42	1 102	230	272	
VI.	РАЗХОДИ ЗА СОЦИАЛНИ ДЕЙНОСТИ	22	1	0	4		9	3	4	1	1	
	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА ПО АНАЛОТЧЕТ	37 999	1 562	300	2 665	53	1 621	15 818	11 916	3 558	507	
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК. ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА 1 ОТ ОПР	39 285	2 734	312	2 665	53	1 621	15 826	11 993	3 572	509	

Източник: НКЖИ

Таблица 9. Разходи – Поделение СИТ 2013 г. (Аналитичен отчет на разходите НКЖИ 2013 г.)

Поделение: Електроразпределение

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ	Всичко разходи	x 1000 BGN								
			Материали	Гориво за дружиди	Елен. за дружиди	Топло-енергия	Външни услуги	Амортизации	Заплати	Социални осигуровки	Други разходи
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	ДЕЙНОСТ "ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ"	35 717	583	521	48		124	25 475	7 335	1 626	5
1.	КОНТАКТНА МРЕЖА	30 021	518	503	23		99	22 263	5 379	1 232	5
2.	ТЯГОВИ ПОДСТАЦИИ	5 442	65	18	25		25	3 212	1 703	394	
3.	ТЪРГОВСКО ИЗМЕРВАНЕ НА ЕЛЕКТРОЕНЕРГИЯ В ЛОКОМОТИВИТЕ										
4.	РАЗХОДИ ЗА РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ	253							253	0	
	TOTAL MAIN ACTIVITY	35 717	583	521	48		124	25 475	7 335	1 626	5
	TOTAL ANCILLARY ACTIVITY	345	6	4			4	10	259	58	5
	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	16 782	114	58	13 404	12	856	146	1 030	1 002	160
	АДМИНИСТРАТИВНО-УПРАВЛЕНСКИ РАЗХОДИ в т.ч.:	3 310	30	28	20	2	775	50	1 193	251	961
	РАЗХОДИ ЗА СОЦИАЛНИ ДЕЙНОСТИ	10	1		1		9				
	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА ПО АНАЛОТЧЕТ	56 164	734	611	13 473	14	1 767	25 681	9 817	2 937	1 130
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК. ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА 1 ОТ ОПР	61 651	5 616	797	13 473	14	1 767	25 694	10 160	2 999	1 130

Източник: НКЖИ

Таблица 10. Разходи – Поделение Електроразпределение 2013 г. (Аналитичен отчет на разходите НКЖИ 2013 г.)

Коментар:

Тъй като ползваната система за разпределение на разходите не е изготвена според новите правила на ЕС, Консултантът изпрати няколко допълнителни искания на информация до НКЖИ. Допълнителната информация беше предоставена по време на последвалите две срещи по бърз и ефективен начин.

3.1.2 Основни допускания при разпределението на разходите

Директива 2012/34/ЕС и свързаният с нея проект на Регламент за изпълнение, посочват общите принципи за изчисляване на преките разходи, определяйки рамката на допустимите и недопустимите разходи. При изготвянето на основното предложение за методиката, Консултантът използва тези общи принципи и правила.

Например:

- Режимните разходи не могат да бъдат разпределени към преките разходи за минималния пакет за достъп, които инфраструктурните такси следва да покриват. В системата на разпределение на разходите на НКЖИ, режимните разходи по райони включват разходите за експерти по експлоатационно поддържане, които не са членове на екипите за поддържане, но работят в района и дейността им може да бъде пряко свързана с движението на влаковете. За всеки експерт, Консултантът заедно с НКЖИ прецени и реши дали работата му е пряко свързана с движението на влаковете или не. В случай, че работата е пряко свързана с движението на влаковете, разходите за този експерт са разглеждани като преки разходи.

Влакови услуги според Директива 2012/34/ЕС

- 4 категории услуги
- Минимален пакет за достъп
- Железопътен достъп до обслужващи съоръжения и предоставяни услуги при пълни разходи
- Допълнителни услуги при пълни разходи
- Спомагателни услуги при пълни разходи



Източник: Консултант

Фигура 2. Влакови услуги, според Директива 2012/34/ЕС

- Режимните разходи на НКЖИ за 2013 г. включват ваучери за храна, които са част от социалните разходи за персонала. Консултантът разпредели тези разходи към преките разходи, пропорционално на броя на служителите, отговарящи за различните видове дейности.
- Изчисляването на пълните разходи като основа за таксите за достъп до услуги, различни от минималния пакет за достъп, трябва да взема под внимание режимните разходи на НКЖИ. За да се направи това, обаче, към момента липсва алгоритъм за разпределение. В тази връзка, Консултантът препоръчва 15% от режимните разходи да се считат за



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

оперативни разходи, каквато е практиката в повечето железници в Европа. На по-късен етап, следва да се направи по-точен анализ.

- Амортизацията на активите, придобити чрез безвъзмездно финансиране или от държавата, не може да бъде включвана в изчисляването на преките разходи и не може да бъде таксувана на ползвателите на инфраструктурата чрез минималния пакет за достъп. При преценката кои разходи за активи могат да бъдат включени като преки разходи и кои не, Консултантът използва следните допускания:
 - В миналото всички коловози, разпределителни гари и гари са били финансирани от държавата или ЕС, следователно тяхната амортизация не се включва в изчисляването на преките разходи за минималния пакет за достъп;
 - Амортизацията на тези активи също не може да бъде включвана в изчисляването на таксите за услуги, различни от минималния пакет за достъп, като например достъпа и използването на товарни гари/терминали и съоръжения за гариране.
 - Приема се, че оборудването за техническа поддръжка се финансира от НКЖИ и следователно амортизацията му се включва в изчисляването на преките разходи. Към момента, това може би не е 100% вярно, но в случаите, когато дейностите по поддържането са възложени на външни изпълнители, разходите за амортизация на оборудване се включват в експлоатационните разходи.

При работата си върху таблиците с данните за разходите на НКЖИ, Консултантът направи разпределение на разходите към следните основни пера:

- Пакета за минимален достъп;
- Достъпа и използването на товарни гари и разпределителни гари;
- Гарирането на коловози в гари и странични коловози;
- Ползването на вагонни везни;
- Почистването и дезинфекцията на вагони;
- Достъпа и ползване на пътнически гари.

Ценовата листа, включена в Приложение 7 към Референтния документ за мрежата на НКЖИ, съдържа и други услуги, различни от тези, изброени по-горе, но Консултантът счита, че тъй като тези услуги не са част от минималния пакет за достъп, нито част от достъпа и ползването на обслужващи съоръжения, те не биха били от значение за Задача 4 на настоящия проект.

3.1.3 Разпределение на разходите за управление на движението

В януарския проектотекст на Регламента за изпълнение на ЕС, в изчисляването на преките разходи се разрешава включването на три елемента, а именно:

- 10% от разходите за персонал, зает в дейности свързани с гарови осигурителни инсталации;
- 20% от разходите за персонал, зает в дейности свързани с механични или електромеханични гарови осигурителни инсталации;



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- Разходите за допълнителен персонал, необходим за осигуряване на достъп до линии във времето, когато те са затворени за движение.

В България има много гари с локално контролирани системи за сигнализация и централизация и няколко гари или железопътни възли без централизация.

- **Преки разходи за ръководители движение и стрелочници**

По отношение на персонала в гарите на НКЖИ, Консултантът предлага 10% от всички разходи за ръководители движение и стрелочници, заети в дейности свързани с гарови осигурителни инсталации и 20% от общите разходи за ръководители движение и стрелочници, работещи към механични или електро-механични гарови осигурителни инсталации, да бъдат разпределени към преките разходи. Ръководителите движение и стрелочниците, работещи в товарни и товарно-разпределителните гари се разглеждат отделно, тъй като разходите за тях могат да бъдат отнесени изцяло (100%) към изчисляването на таксите за ползване на тези обслужващи съоръжения.

Разходите за персонал са калкулирани въз основа на предоставените от НКЖИ данни от ведомостта за заплати за 2013 г.

Полученият резултат е, както следва:

Разпределение на разходи за ръководители движение и стрелочници, заети по гаровите осигурителни инсталации	Персонал		в 1000 BGN			
			Разходи за заплати и социални осигуровки		Преки разходи 10/20% *	За товарните съоръжения се таксуват 100%
	Главни линии	Товарни съоръжения	Главни линии	Товарни съоръжения	Главни линии	Товарни съоръжения
Общо:	3 674	155	42 706	1 830	5 978	1 830
Гари без гарова осигурителна инсталация или с електро-механични или механични гарови осигурителни инсталации (20%)	1 475	60	17 071	694	3 414	694
Гари с гарови осигурителни инсталации (10%)	2 199	95	25 636	1 136	2 564	1 136

Източник: Консултант

Таблица 11. Резултати – Разпределение на разходите за заплати

* 10% е частта от заплатите и социалните осигуровки, които се разпределят към преките разходи за ръководители движение и стрелочници, заети в дейности, осъществявани чрез гарови осигурителни инсталации;

* -20% е частта на заплатите и социалните осигуровки, разпределени като преки разходи за ръководители движение и стрелочници заети в дейности, осъществявани чрез механични или електромеханични гарови осигурителни инсталации.

В резултат, около 15% от разходите за Управление на движението и гаровата дейност се разпределят като преки разходи за таксите за минималния пакет за достъп.

По-подробно обяснение на това разпределение е дадено в Приложение 5 на доклада.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- **Оператори на железопътни прелези**

Преките разходи на операторите на механичните системи на железопътните прелези се изчисляват като 15% от общите им разходи.

- **Ваучери за храна**

Разходите за ваучери за храна за служителите на НКЖИ, заети в управление на движението на влаковете (част от минималния пакет за достъп) се включват в преките разходи като 15% от общите разходи за ваучери за храна на всички служители от подделение УДВГД.

В таблиците за разпределение на разходите за подделение „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност“, към услугите, различни от минималния пакет за достъп могат да бъдат разпределени разходите за следните дейности:

№	Описание	Да бъдат включени към:
102	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в обособени товарни гари - София, Русе	Разходи за ползване на обслужващи съоръжения за превоз на товари
103	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в обособени разпределителни гари - Подуене, Горна Оряховица, Русе, Пловдив, Бургас	Разходи за ползване на обслужващи съоръжения за превоз на товари
105	Разходи за експлоатация и текущо поддържане на гарите на ферибот	Разходи за ползване на обслужващи съоръжения за превоз на товари
108	Разходи за текущо поддържане и експлоатация на терминал за комбинирани превози на гара Драгоман	Разходи за ползване на обслужващи съоръжения за превоз на товари
120	Разходи за ремонт на приемни здания на гари, гарови перони, постови кабинни, прелезопазачници и спирки по стопански начин	Разходи за ползване на гари (частично разпределение)
123	Разходи за ремонт на приемни здания на гари, гарови перони, постови кабинни, пшрелезопазачници и спирки чрез възлагане	Разходи за ползване на гари за целите на влаковото движение
1100	Разходи за дезинфекционни станции и дезинфекционни пунктове	Разходи за дезинфекционни услуги
1101	Разходи за поддържане на кантари и кантарен участък в Пловдив	Разходи за кантарни услуги

Източник: Консултант

Таблица 12. Разпределение на разходите за Подделение УДВГД



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

По-подробно обяснение на допусканията и метода на разпределение на разходите е дадено в Приложение 6.

Режийните разходи включват няколко елемента, като например разходите за управление на недвижими имоти, които частично могат да бъдат разпределени към разходите за гарови услуги. На този етап Консултантът не е в състояние да идентифицира изцяло тези разходи. Гарите се ползват за целите на трафика, за продажба на билети на пътници, за обособени чакални и перони, за отдаване под наем на площи за магазини, заведения и офиси. Ценовата листа на услугите, зададена в Приложение 7 на Референтния документ за мрежата, включва цените за отдаване под наем на гарови площи на железопътни предприятия за пътнически и товарни превози. Цената е в лв./m², а списъкът е изготвен от дирекция "Финанси и управление на собствеността" на НКЖИ. В ценовата листа са включени също тарифите за магазини, ресторанти, банкомати и др. Тази ценова листа, обаче не може да бъде база за таксуване на железопътните предприятия при спиране на гарите.

Главното условие за гарантиране на прозрачност на системата за таксуване на разходите, свързани с гарите като многоцелеви актив, е всяка гара на НКЖИ да бъде разглеждана като отделен разходен и приходен център.

3.1.4 Разпределение на разходите за дейност „Поддържане на железен път и съоръжения“

В изчисляването на преките разходи могат да бъдат включени всички разходи за поддръжка, които варират в зависимост от движението на влаковете. Това се отнася за поддържането на железния път и стрелките, както и за ежедневното превантивно механизирано поддържане.

- Тъй като всички дейности по модернизиране на мрежата са финансирани от държавата и не са включени във финансовите отчети, разходите за обновяване не са взети под внимание в процеса на разпределение на разходите. Свързаната с това амортизация също не следва да се включва в изчисляването на преките разходи.

Консултантът направи анализ дали разходите за поддържане на стоманени мостове могат да бъдат включени в преките разходи, тъй като те варират в зависимост от движението и натоварването на влаковете. В системата за разпределение на разходите на НКЖИ тези разходи присъстват като разходи за поддържане на тунели и мостове. След обсъждане с експерти на НКЖИ, Консултантът препоръчва част от разходите за поддържане на тунели и мостове да бъдат включени в изчисляването на преките разходи. Тъй като в проекта на Регламента за изпълнение на ЕС от април 2015, включване на тези разходи не се предвижда, решението на Консултанта е тези разходи да не се взимат под внимание при изчисляването на преките разходи.

- Консултантът допуска, че амортизацията на машините и съоръженията за поддръжка може да бъде включена в изчисляването на преките разходи.
- В счетоводната система за разпределение на разходите на НКЖИ, разходите за поддръжка на коловози, използвани като обслужващи съоръжения на товарни гари/разпределителни гари и странични коловози, не са отделени от общите разходи за коловози. Настоящата система за отчитане на разходите на НКЖИ е предвидена да отчита разходите според инфраструктурата (например: сума на разходите в даден



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

участък), а не според услугата за която се отнасят (например: общи разходи за предоставяне на услугата за гарирание).

- Поддържането на стрелките и страничните коловози е представено като отделен елемент в таблицата за разпределение. Консултантът предвижда 10% от тези общи разходи да се разпределят към страничните коловози, а експертите на НКЖИ смятат, че 20% е по-реалистично предположение. По принцип, поради недостига на средства и не толкова доброто състояние на инфраструктурата, НКЖИ се опитва да оползотвори наличните средства за поддръжка, като дава приоритет на основните линии. Въпреки това трябва да се отбележи, че механизирано поддържане следва да се извършва и на страничните коловози, с оглед избягване на честите дерайлирования при използването им. Накрая, 85% от всички разходи по поддържането на стрелките и страничните коловози се разпределят като преки разходи за поддържане на стрелки, а 15% се разпределят като преки разходи за поддържане на странични коловози/разпределителни гари.
- За да се калкулират преките разходи за другите услуги, различни от минималния пакет за достъп, могат да бъдат взети под внимание само някои от разходите за дейността. В момента системата на отчитане и разпределение на разходите на НКЖИ извършва разпределение на разходите към отделни инфраструктурни елементи (линии и гари). Въпреки това, с цел постигане на прозрачност и съответствие с дефинициите и правилата на ЕС, в бъдеще системата за отчитане и разпределение на разходите трябва да регистрира разходите, съгласно вида на предоставяните услуги.

Общ преглед на допусканията за метода на разпределение е включен в следващата таблица, като повече подробности са дадени в Приложение 7 на доклада.

Код	Дейности и под-дейности в Подделение Поддържане на Железен Път и съоръжения	Допускания на Консултанта
403	Текущо поддържане на изкуствените съоръжения	= Главно, поддържане на мостове. В началото включено в преките разходи за МПД*, по-късно премахнато
404	Изпитване на мостове и технически надзор	= Главно, поддържане на мостове. В началото включено в преките разходи за МПД*, по-късно премахнато
405	Механизирано поддържане на текущия железен път с тежка пътна механизация на ЖПС	Включено в преките разходи за МПД*
407	Текущо поддържане на гарови коловози и стрелки	Разпределено между преки разходи за МПД*, разпределителни гари и странични коловози (90%-5%-5%)
408	Механизирано поддържане на гарови коловози и стрелки с тежка пътна механизация на ЖПС	Разпределено между преки разходи за МПД*, разпределителни гари и странични коловози (90%-5%-5%)
410	Текущо поддържане на прелези	Включено в преките разходи за МПД*
411	Охрана на железния път и съоръженията към него	Включено в преките разходи за МПД*
413	Мероприятия, свързани със снегозащитата и природните бедствия, извършвани ръчно и механизирано	Включено в преките разходи за МПД*

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Код	Дейности и под-дейности в Поделение Поддържане на Железен Път и съоръжения	Допускания на Консултанта
414	Издръжка на приложен и помощен персонал	Включено в преките разходи за МПД*
417	Разходи за поддръжка на кантарите в гарите	Разходи, включени в разходите за услуги за ползване на платформен кантар
421	Разходи за издръжка на ТПМ в пътните колони	Включено в преките разходи за МПД*
422	Разходи за ремонт и престой на ТПМ и пътни колони	Включено в преките разходи за МПД*
423	Разходи на пътно стопанство за Ферибот	Разходи, включени в разходите за услуги за ползване на товарни гари
424	Разходи за текущо поддържане на терминал за комбинирани превози на гара Драгоман	Разходи, включени в разходите за услуги за ползване на товарни гари
450	Среден или междинен ремонт стрелки	Разпределено между преки разходи за МПД*, разпределителни гари и странични коловози (90%-5%-5%)
452	Полагане на безнаставов релсов път	Включено в преките разходи за МПД*
454	Среден ремонт на железен път	Включено в преките разходи за МПД*
461	Полагане на безнаставов релсов път	Включено в преките разходи за МПД*
463	Среден ремонт на железен път	Включено в преките разходи за МПД*
1402	Производство и възстановяване на резервни части и материали по текущо поддържане на ж.път и съоръженията към него в работилниците	Разпределено между преки разходи за МПД*, разпределителни гари и странични коловози (90%-5%-5%)
1403	Разходи за кариери	Не са включени
1410	Разходи за издръжка на база за лепени настави	Включено в преките разходи за МПД*
1413	Разходи за възстановителни влакове	Не са включени
744	Ваучери за храна	Разпределени между преки разходи за МПД*, разпределителни гари и странични коловози (90%-5%-5%)

*МПД в таблицата означава преки разходи, които да бъдат взети под внимание при изчисляването на таксите за минималния пакет за достъп

Източник: Консултант

Таблица 13. Подход на разпределение на разходите за Поделение „ЖПС“

3.1.5 Разпределение на разходите на поделение „Сигнализация и Телекомуникации“

Тук единствените разходи, които могат да бъдат включени в преките разходи, като основа за изчисляване на таксите за минималния пакет за достъп, са тези, свързани с поддържането на стрелките.

Беше направен следния анализ:

Поддържането на стрелките се извършва от персонала, зает в поддържането на системите по сигнализация. Дейностите са различни за механично задвижваните стрелки, за механичните системи за сигнализация с ключов и автоматичен контрол на стрелките. Консултантът анализира коефициента на разпределение на разходите за персонала по поддържането спрямо гарите и



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

различни системи за централизация. По-голямата част от дейността се извършва от служители под общото название механични експерти, тъй като наименованието на длъжността е останало от времето, когато всички системи са били механични. Понастоящем, тъй като в експлоатация има и изцяло електрически/електронни системи, т. нар електро-специалисти работят в относително малък брой гари.

Основният извод от проведените разговори с българските железопътни експерти е, че по-голямата част от работните часове на механиците може да се отнесе към механизирано поддържане на стрелките, включително регулирането на контролните механизми, отоплението на стрелките през зимата и работата на системите за управление на електрически стрелки.

454 техници/механици от списъците на всички служители са определени като заети в поддържането на стрелките за основните линии, 19 са определени като работещи в обслужващи товарни съоръжения и гари и 32 - като електромеханици по поддържането.

Въз основа на средните разходи за персонал за 2013 г., Консултантът предлага 67% от разходите за персонала, зает по поддържането на стрелките да се разпределят като преки разходи, и по 2,5% да се разпределят към обслужващите товарни съоръжения и страничните коловози.

Поделение „Сигнализация и Телекомуникации“ поддържа всички комуникационни системи, като тези разходи не се разглеждат като преки разходи. Въпреки това, част от тях могат да бъдат разпределени към таксуването на други услуги.

В Приложение 7 на Референтния документ за мрежата са изброени много телекомуникационни услуги, които според информацията, която Консултантът получи, се ползват само от БДЖ. Консултантът не може да се произнесе дали публикуваните цени за тези услуги покриват пълните разходи или не. Необходимо е да се направи по-подробен анализ в бъдеще. Например, част от разходите за телекомуникации могат да бъдат таксувани за сметка на ползвателите на железопътни гари. Това обаче ще изисква създаването на подходящи разходни и/или приходни центрове.

Общ преглед на допусканията за разпределението на разходите в поделение „Сигнализация и телекомуникации“ е представен в следващата таблица, като повече подробности са дадени в Приложение 8 на доклада. Преките разходи в таблицата са разходите, разпределени към услугите, включени в минималния пакет за достъп.

Код	Дейности и под-дейности в поделение Сигнализация и Телекомуникации	Допускания на Консултанта
301	Текущо поддържане на мрежи за средно и ниско напрежение, трафопостове, осветление, отопление на стрелки	15% от общите разходи, разпределени като преки разходи за отопление на стрелките, за изчисляване на таксите за МПД* По отношение на разпределителните гари и страничните коловози се извършва отчитане на база пълни разходи, няма данни за разпределение на разходите
331	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, осветление и отопление на стрелки, извършван чрез възлагане	15% от общите разходи се разпределят като преки разходи за отопление на стрелки, за изчисляване на таксите за МПД*.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Код	Дейности и под-дейности в поделение Сигнализация и Телекомуникации	Допускания на Консултанта
		По отношение на разпределителните гари и страничните коловози се извършва отчитане на база пълни разходи, няма данни за разпределение на разходите
333-335 523-525 543-545	Различни разходи за Ферибот. Всички стойности за 2013 г. са нулеви.	Разпределени за ползването на разпределителни гари/терминали на база пълни разходи.
336-338 506 526-528 546 548	Всички стойности за 2013 г. са нулеви.	Разпределени за ползването на разпределителни гари/терминали на база пълни разходи.
501	Текущо поддържане на оперативни телефонни връзки	Пълните разходи трябва да бъдат разпределени към разпределителни гари, странични коловози и гари. Няма данни за разпределение.
502	Текущо поддържане на ВЧ уредби, преносни и мултиплексни устройства, автоматични телефонни и телеграфни централи, мрежа за предаване на данни, терминални устройства	Пълните разходи трябва да бъдат разпределени към разпределителни гари, странични коловози и гари. Няма данни за разпределение.
520	Разходи за ремонт на телекомуникационна техника, извършван по стопански начин.	Пълните разходи трябва да бъдат разпределени към разпределителни гари, странични коловози и гари. Няма данни за разпределение.
521	Разходи за ремонт на телекомуникационна техника, извършван чрез възлагане.	Пълните разходи трябва да бъдат разпределени към разпределителни гари, странични коловози и гари. Няма данни за разпределение.
530	Тещущо поддържане на съоръжения и устройства за сигнализация, централизации, кабелна и канална мрежа, автоматична локомотивна сигнализация /без ГАЦ/	67% от разходите за персонал разпределени като преки разходи за поддържане на стрелките, за изчисляване на таксите за МПД*; 5% от разходите за персонал разпределени към разпределителни гари и странични коловози на база пълни разходи.
540	Разходи за ремонт на осигурителна техника, извършван по стопански начин.	15% от разходите за персонал разпределени като преки разходи за изчисляване на таксите за МПД*
744	Ваучери за храна	Разпределени върху преките разходи за изчисляване на МПД* и пълните разходи за таксуване ползването на разпределителни гари и странични коловози, пропорционално на разпределението на персонала.

*МПД в таблицата означава преки разходи, които да бъдат взети под внимание при изчисляването на таксите за минималния пакет за достъп

Източник: Консултант

Таблица 14. Подход на разпределение на разходите за Поделение СИТ



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

3.1.6 Разпределение на разходите – Поделение „Електроразпределение“

Съгласно Закона за Енергетиката в България, понастоящем таксите за достъп до електроразпределение се таксуват от НКЖИ въз основа на пълните разходи. От 2012 г. сумата, която се начислява за достъп до електроразпределение се увеличава всяка година, като за компенсиране на това увеличение за железопътните оператори, е намалена инфраструктурната такса за достъп до релсов път, която се основава на влак-км и бруто тон-км. Резултатът е, че движението с дизелова тяга поевтинява, а с електрическа тяга поскъпва. Това разбира се един цялостен неблагоприятен ефект, тъй като ползването на зелена и екологично чиста енергия се стимулира и се счита за основното преимущество на железопътния транспорт в бъдеще. Правните експерти от екипа на Консултанта ще направят анализ на Закона за Железопътния Транспорт и Закона за Енергетиката в България, който ще бъде представен заедно с Плана за Действие в Задача 7.

Консултантът направи анализ кои разходи, свързани с достъпа до разпределение на електрическа енергия биха могли да бъдат включени като база за таксуване в изчисляването на преките разходи, съгласно новите регламенти на ЕС. Пълното съответствие с нормативната уредба на ЕС изисква достъпът до електроразпределителната мрежа да бъде част от минималния пакет за достъп, който Инфраструктурните управители предоставят на железопътните предприятия, и затова следва да се таксува на база преки разходи.

Проектотекстът на Регламента за изпълнение на ЕС от средата на м.януари 2015г. позволява 90% от разходите за ремонт/обновяване и поддръжка на контактната мрежа да бъдат разпределени като преки разходи за таксуване на минималния пакет за достъп. Консултантът направи следния анализ:

Регистрираните от НКЖИ общи разходи за поддръжане на контактната мрежа, бяха разпределени както следва: 90% към основните линии, 5% към товарни обслужващи съоръжения и 5% към странични коловози.

Около половината подстанции в България все още са с локално управление. Същият принцип на разпределение на разходите се прилага и за локално управляваните системи за сигнализация и телекомуникации: 15% от разходите за персонал в тези подстанции са включени в преките разходи.

НКЖИ има разходи за електроенергия за технологични нужди (около 13 милиона лв. за 2013 г.) свързани с разпределението на тягова електроенергия. Тази сума варира в зависимост от общите влак-километри и се таксува от НКЖИ за сметка на железопътните предприятия. Общата сума се разпределя към преките разходи за разпределение на електрическа енергия и следва да бъде включена в бъдещата такса за достъп до електроразпределение в рамките на минималния пакет за достъп. Разпределят се и разходите за електроенергията за предварително затопляне на пътнически влакове и въпреки, че тази услуга може да се таксува и заплаща отделно, Консултантът не е в състояние да идентифицира пълните разходи, на база на които да се извършва това.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Подходът при разпределението на разходите за предоставяне на достъп до електроразпределение са показани в следващата таблица, като повече подробности са дадени в Приложение 9 на доклада.

Код	Дейности и под-дейности в поделение Електроразпределение	Допускания на Консултанта
601	Текущо поддържане на контактната мрежа	Разпределение към преките разходи за изчисляване на таксите за МПД*, и към разходите за разпределителни гари и странични коловози
602	Издръжка на механизация за текущо поддържане на контактната мрежа	Разпределение към преките разходи за изчисляване на таксите за МПД*, и към разходите за разпределителни гари и странични коловози
621	Разходи за ремонт на контактната мрежа, извършван по стопански начин	Разпределение към преките разходи за изчисляване на таксите за МПД*, и към разходи за разпределителни гари и странични коловози
622	Разходи за ремонт на контактната мрежа, извършван чрез възлагане	Разпределение към преките разходи за изчисляване на таксите за МПД*, и към разходи за разпределителни гари и странични коловози
623	Разходи за аварийен ремонт на контактната мрежа	Разпределение към преките разходи за изчисляване на таксите за МПД*, и към разходи за разпределителни гари и странични коловози
631	Текущо поддържане на тяговите подстанции	Разходите за персонал са разпределени към преките разходи за управление на движението на местно ниво Разпределение към преките разходи за изчисляване на таксите за МПД*, и към разходи за разпределителни гари и странични коловози
704	Електроенергия за осветление и производствени нужди и топлинна енергия	Разпределение към преките разходи за изчисляване на таксите за МПД*
744	Ваучери за храна	Разпределение към преките разходи за изчисляване на таксите за МПД* в съответствие с броя на служителите

*МПД в таблицата означава преки разходи, които да бъдат взети под внимание при изчисляването на таксите за минималния пакет за достъп

Източник: Консултант

Таблица 15. Подход при разпределението на разходите за Поделение „Електроразпределение“



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

3.1.7 Резултати от разпределението на общите разходи

За всяко едно поделение, таблицата по-долу показва кои суми трябва да бъдат разпределени като преки разходи за изчисляване на таксите на НКЖИ за минималния пакет за достъп и кои разходи трябва да бъдат разпределени към ценообразуването на другите услуги, предоставяни от НКЖИ. Сегашната система за разпределение на разходите на НКЖИ не позволява прецизно регистриране и отчитане на пълните разходи за допълнителните услуги, тъй като част от общите разходи за тези услуги се регистрират като разходи за железен път или като разходи за недвижими имоти. Консултантът предлага първоначална схема на разпределение, но препоръчва да се изготви по-подробен анализ, както и да се направят някои промени в регистрирането и отчитането на различните видове дейности, промени в счетоводната система и системата на разпределение на разходите, както и въвеждане на нови разходни центрове за допълнителните услуги, с оглед ясно и прозрачно изчисляване на пълните разходи.

По-подробна информация е дадена в Приложение 10 на доклада, където са включени данните на НКЖИ и резултатите от разпределението на разходите, извършено от Консултанта.

Разпределение основен пакет за достъп / Допълнителни услуги								
Общо разходи за 2013 г. според Аналитични отчети на разходите	Общо разходи, приети като приемливи	Минимален пакет за достъп	Товарни/разп р. гари	Коловози	Гари	Вагонни везни	Дезинфекция	
x1000 BGN								
УДВГД	72 131	56 456	7 046	2 076	0	3 807	531	211
ЖПС	149 439	62 877	57 025	1 200	1 185	0	479	0
СИТ	39 285	10 889	6 309	227	227	0	0	0
ЕРП	61 651	25 194	23 253	550	550	0	0	0
Общо	322 505	155 416	93 633	4 053	1 962	3 807	1 010	211

Източник: НКЖИ и Консултант

Таблица 16. Резултати – разпределение на разходите на НКЖИ

3.1.7.1 Разходи, върху които се базират таксите за минималния пакет за достъп

В следващата таблица разпределенията от Консултанта преки разходи за минималния пакет за достъп са сравнени с предишните изчисления на преките разходи, предоставени от НКЖИ във вида в който са публикувани в Референтния документ за мрежата 2015-2016 г. И в двата случая са ползвани данни на НКЖИ за 2013 г.

В Колони 3 и 8 се разглеждат разходите за минималния пакет за достъп, а в колони 4 и 9 – разходите за достъп до електроразпределение.

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Референтен документ 2015-2016, основа за ИТ 2013				Преки разходи за 2013 г - нова дефиниция				
в хил. лв.	Общи разходи	Преки разходи Директива 2001/14/ЕО	Разходи за таксуване на ЕРП	УДВГД	ЖПС	СТ	Преки разходи Директива 2012/34/ЕС	Преки разходи за таксуване на ЕРП
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Материали	23 124	14 489	5 616		11 777	53	11 831	466
Гориво	5 182	3 739	797		2 603	3	2 606	453
Електроенергия	12 899	7 203	5 122		251	46	297	13 425
Топлоенергия	254	155	14					
Външни услуги	30 891	12 738	1 767		5 326	15	5 341	89
Амортизация	114 056	17 557	25 694		1 778		1 778	2 772
Заплати	110 351		10 160	4 934	25 532	4 540	35 006	4 861
Социални осигуровки	32 614		2 999	2 112	8 611	1 650	12 373	1 183
Други разходи	9 134	2 211	1 130		1 147	2	1 149	4
Общо	338 505	58 092	53 299	7 046	57 025	6 309	70 380	23 253

Източник: Консултант

Таблица 17. Сравнение – преки разходи 2013 – Оценка на НКЖИ и Консултанта

Коментари:

Новите преки разходи за инфраструктурен достъп в колона 8 са по-високи от разходите на НКЖИ, включени в Референтния документ за мрежата (колона 3).

Разходите за електроразпределение в колона 9 са много по-ниски от стойността, зададена от НКЖИ в колона 4, като основната разлика тук се явява амортизацията.

От 2013 г. НКЖИ намали нивото на инфраструктурните такси за достъп, за да компенсират увеличението на таксата за достъп до електроразпределение. Това е показано в таблиците по-долу.

Първата таблица показва базата за таксите за минималния пакет за достъп, публикувана в Референтните Документи на НКЖИ за 2013/2014/2015 г. и новата калкулация на преките разходи (в последната колона), върху която следва да се базират бъдещите инфраструктурни такси за минималния пакет за достъп.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Референтен документ	НКЖИ	НКЖИ	НКЖИ	Проект
	РД 2013	РД 2014	РД 2015	"Нова Тарифна Политика"
Базова година	2011	2012	2013	2013
Вид разходи	x 1000 BGN			
Материали	18 672	16 023	14 489	11 831
Гориво	3 898	3 759	3 739	2 606
Електроенергия	5 277	5 440	7 203	297
Топлинна енергия	209	200	155	
Външни услуги	19 923	20 076	12 738	5 341
Амортизация	20 184	14 358	17 557	1 778
Заплати	14 530			35 006
Социални осигуровки	4 025			12 373
Други разходи	3 701	2 170	2 211	1 149
Общо	90 419	67 776	58 092	70 380

Източник: НКЖИ и Консултант

Таблица 18. Разходи НКЖИ 2011 г. – 2013 г, основа за таксуването на достъпа до железопътна инфраструктура, без да се включва достъпа до електроразпределение

Втората таблица показва базата за формиране на таксите за достъп до електроразпределение от същите Референтни документи на НКЖИ и новите предложения на екипа на Консултанта.

Референтен документ	НКЖИ	НКЖИ	НКЖИ	Проект
	РД 2013	РД 2014	РД 2015	"Нова Тарифна Политика"
Базова година	2011	2012	2013	2013
Вид разходи	x 1000 BGN			
Материали	1 047	6 944	5 616	466
Гориво	828	826	797	453
Електроенергия	120	121	5 122	13 425
Топлинна енергия	21	14	14	
Външни услуги	582	653	1 767	89
Амортизация	21 053	24 341	25 694	2 772
Заплати	10 644	10 242	10 160	4 861
Социални осигуровки	3 026	3 018	2 999	1 183
Други разходи	1 830	1 776	1 130	4
Общо	39 151	47 971	53 299	23 253

Източник: НКЖИ и Консултант

Таблица 19. Разходи НКЖИ 2011 г. – 2013 г, основа за таксуването на достъпа до електроразпределение



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Коментари

И двете таблици показват, че досега използваните принципи за разпределение са пригодени да поддържат общата стойност на таксите повече или по-малко, на едно и също ниво.

Преките разходи за достъп до електроразпределение за 2013 г., калкулирани въз основа на новия Регламент за изпълнение са сравними с нивото на изчисленията на НКЖИ за 2012 г.

Въпреки това разпределението по видове разходи силно се различава.

3.1.7.2 *Разходи, върху които се базират таксите за достъп до други услуги, различни от тези за минималния пакет за достъп*

Таблицата по-долу показва, че определянето на разходите, които се включват като база за таксуването на услугите, различни от тези от минималния пакет за достъп, не е завършено. Това от своя страна показва, че сегашният режим за таксуване на допълнителните услуги няма ясно изразена връзка с разходите.

Първият ред от таблицата „База за таксуване“ показва общите разходи, за които Консултантът е направил разпределение към съответна услуга.

	Товарни съоръжения	Коловози/гарирание	Гари	Вагонни везни	Дезинфекция
Разходи на НКЖИ, калкулирани от Консултанта като основа за таксуване на допълнителните услуги:	3 898 247	1 962 195	2 169 928	531 761	210 986

Приходи НКЖИ 2013 г.,				
Гарирание	700 000			
Наем на помещения в гари от ЖП		3.300.000		
Друг приход, свързан с гарите		PM		
Вагонни везни			730 000	
Дезинфекция				60 000

Разходи на НКЖИ, които следва да се таксуват през 2015, според сегашния РД:	791 000	111 000
---	---------	---------

Източник: Консултант

Таблица 20. Разходи – основа за калулирането на таксите за допълнителни услуги и съответно генерираните приходи

Полето приходи на НКЖИ за 2013 г. показва, че:

- Ползването на обслужващи съоръжения за товарни превози не се таксува отделно;
- Приходите от гарирание са далеч под нивото на разходите, разпределени за товарни обслужващи съоръжения и странични коловози;
- Приходите, генерирани от отдаването под наем на помещения в гари на ЖП за превоз на пътници и товари са с 50% повече от определените и разпределени разходи за тази дейност. Въпреки това приходите от търговското ползване на гарите не са известни на Консултанта и както бе споменато преди, понастоящем част от разходите за гарите са част от разходите на поделение „Железен път и съоръжения“ и поделение



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

„Сигнализация и Телекомуникация“, поради което досега не са били разпределени към конкретни гари.

- През февруари 2015 г. НКЖИ публикува в Референтния документ за мрежата нова ценова листа за ползване на вагонни везни – идентифицираните разходи са 791,000 лв., което е сравнимо с приходите за 2013 г. Консултантът успя да идентифицира разходи на стойност 531,761 лв., отчетени като разходи за вагонни везни в текущата счетоводната система на НКЖИ.
- През февруари 2015 г. в Референтния документ за мрежата, НКЖИ публикува нова калкулация на цените за услугите по дезинфекция. Разходите надвишават с 111,000 лв. приходите за 2013 г. Разходите, идентифицирани от Консултанта при анализа и разпределението на общите разходи, са два пъти повече от разходите, включени в Референтния документ.

В заключение, системата за отчитане и разпределение на разходите на НКЖИ трябва да бъде адаптирана така, че да позволи изчисляването на пълните разходи за всички услуги, които не са включени в пакета за минимален достъп и оттам правилното ценообразуване на тези услуги в бъдеще. За всички услуги, следва да бъдат създадени и ползвани нови разходни и приходни центрове.

3.2 Актуализация на проектотекста на Регламента за изпълнение на ЕС

В Приложение 3 на доклада подробно са сравнени двете версии на Регламента за изпълнение (от средата на м.януари и от м.април 2015 г.)

Основните промени между двете версии засягат следните елементи:

- По отношение на изчисляването на преките и пълните разходи, от гледна точка на активите:
 - За изчисляване на преките разходи, независимо дали се отнася до данни от предходни или текуща година, се използва по-ниската стойност на активите;
 - Инфраструктурният управител може да прилага прогнозни стойности, само ако те могат да бъдат прозрачно, надеждно и обективно измерени и доказани пред Регулаторния орган;
 - Използваните стойности от предходни години трябва да са базирани на действителни плащания и да са документирани от Инфраструктурния управител, а в случай на намаляване на задължението, Инфраструктурният управител следва да намали стойността на активите пропорционално на отписаното задължение.
- Преките разходи могат да бъдат изчислени за цялата мрежа или за части от мрежата;
- Възможно е разходите за стрелки и прелези да бъдат разпределени към преките разходи, както и максимум 10% от пълните разходи за стълбове и жици, поддържащи контактната мрежа;
- Към изчисляването на преките разходи могат да бъдат разпределени част от разходите за изготвяне на трасета и работно разписание;



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- Заличава се общата клауза, която позволява част от разходите за поддръжка и обновяване на железния път да бъдат включени в преките разходи;
- Амортизацията, свързана с действителното износване на железопътната инфраструктура вследствие извършването на влакова услуга, може да бъде добавена към преките разходи;
- Преките разходи за движение на влаковете с дизелова тяга не трябва да включват разходи за достъп до електроразпределение, нито разходи за електрозахранващо оборудване;
- Изчисляването на преките разходи на базата на иконометрично моделиране е позволено, само ако може да бъде доказано пред Регулаторния орган;
- Всички разходи трябва да са базирани на действителни плащания;
- Промяна в процедурата за преразглеждане на методиката за изчисление;
- Възможност да се таксуват услуги за специфични проекти въз основа на дългосрочни разходи.

Въпреки че в Регламента за изпълнение има подробни списъци с допустимите и недопустимите разходи, и двата списъка дават възможност за разминаване в тълкуването. Затова съществува голяма вероятност в бъдеще решаването на някои теми и въпроси да се извърши по съдебен ред.

Една от най-съществените промени за НКЖИ е, че във версията на Регламента за изпълнение от м.април 2015 г. не е предвидена възможността 10% от разходите за персонала зает във експлоатацията на гарови осигурителни инсталации и 20% за персонала зает в експлоатацията на механични/електромеханични системи гарови осигурителни инсталации, да се разпределят към преките разходи. Това е спорна промяна за Инфраструктурните управители в Източна Европа, където все още много от системите за сигнализация се управляват ръчно от служители в гарите.

Консултантът поиска официалното становище на експертите в Брюксел за това, как да се произнесе по този въпрос, като отговорът и позицията на Консултанта са поместени в полето по-долу.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

За да се отразят характеристиките на източноевропейските железопътни мрежи по отношение на наличните системи за сигнализация, които в сравнение със Западна Европа са предимно механични или електро-механични, Консултантът препоръчва създаване на специфична методика за разпределяне на част от съответните разходи към преките разходи.

Механичните или електромеханичните системи за сигнализация имат значително по-високи разходи свързани с поддръжката и персонала зает в експлоатацията и поддръжането, в сравнение с електронните системи. Освен това, този вид системи за сигнализация се влияят от допълнителното движение на влаковете, тъй като в него участват няколко части от системите за сигнализация.

Европейската комисия вече е разгледала този въпрос в член 3 от предварителната версия на Регламента за изпълнение (от средата на януари 2015 г.): Преките разходи за цялата мрежа могат да бъдат "до 10% от разходите за персонал, заети в експлоатацията за системите по сигнализация в определени участъци от линията и за оперативен персонал, необходим за управлението на движението на влаковете в локални контролни зали, включително сигнализация, регулиране, диспечерски контрол, телекомуникации и осигуряване на информация относно движението на влаковете. Инфраструктурният управител може да включва в преките разходи до 20% от разходите, по отношение на линии, управлявани от механични или електромеханични системи за сигнализация."

Въпреки това, в новата версия от м.април 2015 г., този параграф е заличен. Независимо от това, международни проучвания на най-добрите практики [comp. Phill Wheat, Andrew Smith and Chris Nash (ITS), CATRIN (Cost Allocation of TRansport INfrastructure cost), Deliverable 8 - Rail Cost Allocation for Europe. Funded by Sixth Framework Programme. VTI, Stockholm, 2009)] доказват, че 15% от съответните разходи за персонал, зает в експлоатацията на системи за сигнализация, могат да бъдат разпределени като преки разходи.

В тази връзка, с цел разпределяне на част от съответните разходни елементи към изчисляването на преките разходи за българската железопътна инфраструктура, на база на проучване на най-добрите практики трябва да бъде изготвена и предварително обсъдена между Инфраструктурния управител, Регулаторния орган и Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ към Европейската комисия, прозрачна и недискриминационна методика за разпределяне на част от разходите за сигнализация към преките разходи,

По този начин, към настоящия момент, Консултантът предлага да се задържи разпределението на част от разходите за персонал по сигнализация в гарите на Подделение „УДВГД“ към изчисляването на преките разходи, както и част от разходите за поддръжане на системите по сигнализация и телекомуникации и стрелки от Подделение „СТ“ (раздел 3.1.3).

Работната версия на Регламента за изпълнение от м.април 2015 г. формулира нова разходна позиция, която може да бъде отнесена към преките разходи: "разходи за персонал, необходим при разпределението на капацитета и изготвяне на работно разписание, доколкото те са възникнали директно вследствие на извършването на влаковата услуга".

Това правило изисква известна интерпретация по отношение на ситуацията в НКЖИ. По време на изготвянето на този доклад, Консултантът не разполагаше с достатъчно информация, за да определи кои дейности и разходи спадат към тази дефиниция. Затова засега разходите за персонал не са включени в преките разходи, но Консултантът смята, че те трябва да бъдат подробно изчислени и евентуално добавени към сумата на преките разходи.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

3.3 Марж на чувствителност/грешка и рискове при някои допускания

В този раздел се обсъждат допусканията на Консултанта и техните последици върху изчисляването на преките разходи на НКЖИ.

- **Допускания относно описанието на инфраструктурата**

Отделянето на разходите, които трябва да бъдат разпределени към минималния пакет за достъп, от една страна и към другите услуги (използване на гари, странични коловози и разпределителни гари), е важна тема за всички 4 поделения (организационни звена) на НКЖИ. Съществуват някои проблеми с основните дефиниции.

Например, как се разпределят разходите за задвижване на стрелките, които дават достъп до страничните коловози и обслужващите съоръжения за товарните превози в гарите? Мнението на Консултанта е, че достъпът до даден компонент (т.е. точно определена стрелка), се счита за осигуряване на достъп до съответните обслужващи съоръжения и трябва да се таксува в рамките на минималния пакет за достъп, като по този начин разходите за задвижването на стрелката следва да бъдат включени като част от преките разходи. Използването на самото съоръжение (след стрелката) е услуга, предоставяна от Инфраструктурния управител като част от услугите от група 2 (други услуги), като пълните разходи, свързани с това обслужващо съоръжение трябва да се разпределят към общите разходи за услугите, които ще бъдат таксувани въз основа на пълните разходи + разумна печалба (за държавно дружество монополист, признатата разумна печалба е в рамките на 5%).

- **Допускания относно Поделение „УДВГД“**

Съгласно версията на Регламента за изпълнение от м.април 2015 г., част от разходите за персонала могат да бъдат разпределени към преките разходи за изчисляване на таксите за минималния пакет за достъп. Правилата за определяне на 10%/20% допустими разходи за персонал се нуждаят от допълнително тълкуване и трябва да бъдат приети от Регулаторния орган и Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ към Европейската комисия.

Тъй като заплатите на персонала зависят от съответния клас на гарата, ползването на средна ставка на разходите за персонал не е правилен подход. Мнението на Консултанта е, че изчисленията, базирани на средна работна заплата трябва да бъдат преразгледани.

Консултантът е изчислил възможните последици от посочените по-горе допускания по отношение определянето на преките разходи:

- Тълкуване на Правилото на ЕС за определяне на 10%/20% допустими разходи за персонала: марж на грешка: +0/-2 милиона лв.;
- Калкулиране на средна работна заплата: марж на грешка: + 5 / -5%;
- Разпределение на разходи към услугите, включени в минималния пакет достъп и другите услуги като например ползване на съоръжения (разпределителни гари): марж на грешка + 0,5 / -0,5 милиона лв.;



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- **Допускания относно Поделение „ЖПС“**

- Поддържането на стоманени мостове може да бъде разглеждано като свързано с движението на влаковете. В момента то не е включено в изчисленията на Консултанта. Съществува възможност за промяна в изчисляването на преките разходи: от порядъка на -0/+ 1 млн. лв.;
- Разпределението на дейностите по поддръжката на железния път между основните линии и страничните коловози за обслужващите съоръжения за товарни превози, се оценява по средно емпирично правило. Маржът на грешка при изчисляване на преките разходи е -5%/+ 5%.
- Механична поддръжка:
 - Отчитането ѝ следва да се извършва чрез отделен разходен/приходен център с тарифи, базирани на работните седмици на годишна база.
 - За момента, Консултантът е разпределил общите разходи за отработените часове/времето на престой към преките разходи. Това е логично, но не е напълно прозрачно.
 - Не бе възможно да се направи оценка на постоянните разходи за механично поддържане, особено по отношение на ремонтни цехове и режийни разходи. Правилното отчитане чрез определен разходен център би позволило по-добра идентификация и по-точни изчисления.

- **Допускания относно Поделение „СТ“**

- Точната дефиниция на разходите за поддържане на стрелки се нуждае от допълнително тълкуване. Оценката на Консултанта на тези разходи предвижда марж на грешка от + 0/- 1 милиона лв..
- Разделянето на разходите на разходи за основните линии и за странични коловози и обслужващи съоръжения също трябва да се анализира допълнително; предвиден марж на грешка: + 0/-0.5 милиона лв..

- **Допускания относно Поделение“ЕРП“**

- Определянето на разходите за поддържане на контактната мрежа изисква допълнително разглеждане на дефинициите на ЕС и промените в отчитането на разходите и работните часове в счетоводната система на НКЖИ. Най-доброто предположение на Консултанта е, че това ще доведе до 10 милиона лв. повече преки разходи с марж на грешка 0 / -1.0 милиона лв.
От 2012 г. насам, изчисляването на пълните разходи за достъп до електроразпределение се променя всяка година и е разумно това изчисление да се провери и докаже по ясен и прозрачен начин. Това ще бъде и добра основа за предстоящия преходен период.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- **Допускания относно изчисляването на разходите за други услуги, различни от минималния пакет за достъп**
 - Сегашната система за отчитане и разпределение на разходите на НКЖИ не е предназначена да отделя разходите за основните линии и страничните коловози/обслужващите съоръжения. Текущите такси за гарирание и ползване на обслужващи съоръжения се основават на ценова листа за m^2 , а не на реалните разходи за предоставяне на услугата. Този начин на ценообразуване се нуждае от преразглеждане.
 - Консултантът получи документ с нови цени за услуги за дезинфекция и ползване на вагонни везни. Документът съдържа разбираеми и ясни определения на разходите и тарифи, изчислени като часова ставка за тип вагон (за дезинфекция) или възоснова на разходи на вагон (вагонна везна). Консултантът счита тези методи за задоволителни. Независимо от това, в ценообразуването могат да бъдат включени още режийните разходи, тъй като разходите за тези услуги трябва да се базират на пълните разходи и разумен марж на печалбата.
 - Тарифите за останалите услуги, включени в Приложение 7 от Референтния документ за мрежата, не са базирани на система за отчитане и разпределение на разходите. Мнението на Консултанта е, че пълното съответствие на системата за таксуване на тези услуги с разпоредбите на ЕС (пълни разходи + марж на печалбата на ценообразуване) изисква правилно определяне на разходни центрове.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

4 Анализ на данните на НКЖИ за влаковото движение през 2013 г.

4.1 Методика

4.1.1 Събиране на данни

Регистрираните данни относно движението на влаковете през 2013 г. са предоставени на Консултанта от Подделение „УДВГД“ в НКЖИ. Тази база данни се използва от НКЖИ като основа за фактуриране на инфраструктурните такси.

Отчетените данни бяха предоставени в Excel файл за всеки ден от годината. Този дневен файл включва таблица с всички движения на влаковете и специфични таблици с данните за всяко железопътно предприятие.

Регистрацията на движението на влаковете се прави за отделните участъци от железопътната инфраструктура като използваните наименования на участъците са различни от наименованията, използвани за целите на разпределянето на разходите.

За всеки участък и за всяко влаково движение се регистрират следните параметри:

- Дата;
- Номер на влака;
- Категория на влака:
 - Международни пътнически влакове, вътрешни пътнически влакове по ДОУ и пътнически влакове, които не извършват превози по ДОУ;
 - Международни товарни влакове, вътрешни товарни влакове;
 - Изолирани локомотиви;
 - Служебни влакове и машини за поддръжка
- Вид тяга: дизелова или електрическа тяга;
- Брой вагони, натоварени или празни;
- Тегло на влака, нето и бруто тона;
- Тегло на локомотива; тегло EM, ДМ;
- Брой оси за вагони и локомотиви;
- Код на превозвача-оператор на влака;
- Номер на линията и номер на участъка;
- Разстояние в изминати км за дадения участък.

Всички 365 excel файла за 2013 г. бяха включени от Консултанта в база данни в ACCESS. Участъците бяха разделени на по-малки сегменти, за да се избегне двойно преброяване на номерата и тонажите на влаковете. Бяха елиминирани грешки в кодовете и регистрациите, така, че да се достигне оптимално логическо ниво на базата данни.

От така структурираната база данни, Консултантът извлече редуцирана Excel таблица, която позволи анализ на пазарните сегменти и на движението на влаковете по всяка линия и участък.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

За да се избегне прекалено големия обем информация, в базата данни не бе включена информация за броя на вагоните, броя на осите и нетното тегло на влаковете в тонове.

4.1.2 Дефиниране на инструментите за анализа

Анализът на информацията от базата данни бе направен въз основа на данните за дейността на основните железопътни оператори за 2013 г.:

- БДЖ Товарни превози;
- БДЖ Пътнически превози;
- Булмаркет;
- ДБ Шенкер Рейл България;
- Българска железопътна компания.

Анализът на движението на влаковете на всеки един железопътен оператор е важен, тъй като железопътните предприятия работят в различни пазарни сегменти и използват мрежата по различен начин.

Поради изискванията за поверителност на доклада, информацията за всеки отделен оператор няма да бъде предоставена. Общата информация от анализа ще бъде обобщена и представена във всяка от трите отделни групи: “пътнически влакове”, “товарни влакове” и “изолирани локомотиви”.

Следващата таблица съдържа информация за общите реализирани влак-км и бруто-тон-км за 2013 г. за:

- Пътнически влакове:
 - Международни + вътрешни несубсидирани влакове; при регистрация на движението, тези тези влакове се отчитат като категории влакове 1 + 2;
 - Влакове по ДОУ; тези влакове са от категория 6;
- Товарни влакове
 - Международни + вътрешни влакове; това са категории влакове 3+4;
- Изолирани локомотиви, категории влакове 5+ 8;
- За всяка категория влак, анализът е направен поотделно за влаковете с дизелова и електрическа тяга.

Същият формат таблица ще бъде използван в точки 4.2.1 и 4.2.2 от доклада.

Влак-км x 1000	Пътнически превози				Товарни превози		Изолирани локомотиви		Общо
	Международни + Не субсидирани		ДОУ		Международни + вътрешни		Товарни & Пътнически		
Пазарен сегмент	1+2		6		3+4		5+8		
Категория влак									
Дизелов / електрифициран	D	E	D	E	D	E	D	E	
влак-км x 1000	235	2 295	2 811	15 776	1 107	5 253	680	544	28 700
Брутотон-км x 1 млн	57	753	292	3 688	840	6 319	43	59	12 052

Източник: НКЖИ и Консултант

Таблица 21. Информация НКЖИ 2013 г. – Общо реализирани влак и бруто-тон-км



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

4.2 Анализ на възможните варианти за сегментиране/категоризация

4.2.1 Възможни варианти на категоризация според теглото

В доклада по Задача 3 и по време на работната среща на 11.02.2015 г. беше предложено за целите на таксуването на достъпа и ползването на железопътната инфраструктура да се въведе категоризация на база тегло на влака, вместо таксуване на пакета за минимален достъп на база брутотон-км. Това позволява при движението на влаковете да се вземе предвид износването на железния път, което варира в зависимост от теглото на влака. Това ще доведе до диференциране на цената според теглото на влака и до опростяване на процеса на фактуриране. За да направи предположения относно най-подходящата дефиниция на класовете на база тегло, Консултантът анализира подробно тонажа на влаковете от структурираната база данни за 2013 г.

Категоризацията според теглото на влака ще създаде възможност за диференциране на нивата на таксите за леките пътнически влакове, от една страна, и за тежките товарни влакове от друга. Дефинирането на различни категории според теглото на влака също така ще подпомогне железопътните предприятия и спедиторите при конкуренцията за вътрешните товарни превози, както и ще стимулира развиването на нови транзитни товарни влакове.

Пътнически влакове: БДЖ „Пътнически превози“ използват съвременни надеждни DM2 и EM3/4 влакове (80-139 бруто тона) и стари EM такива с тегло 246 бруто тона с приемливо ниво на надеждност, в зависимост от състоянието и техническата поддръжка. EM често се експлоатират като по-дълги мотриси (общо около 292 000 влак-км са реализирани от EM с тегло над 250 бруто тона).

Вътрешните пътнически композиции с локомотив, обикновено са с тегло от около 400-500 бруто тона, като по второстепенните линии се използват и влакове с един локомотив и 1 или 2 вагона.

Международните влакове и туристическите сезонни влакове са с тегло между 600 и 900 бруто тона.

Товарни влакове: тонажът на влаковете варира между 200 и 3200 бруто тона. Тежкотоварните превози обслужват главно минната индустрия и енергийния пазар, като за тях се предлагат конкурентни и атрактивни условия, в сравнение с тези на автомобилния транспорт. При тези превози, високото осево натоварване води до относително голямо износване на железния път, и по тази причина таксите за тях трябва да са по-високи от тези за стандартните товарни влакове.

Влаковете на вътрешния пазар, различни от тези обслужващи минната и енергийната индустрия, са в пряка конкуренция с автомобилния транспорт и са с тегло около 600-1800 бруто тона. Начинът на таксуване за пакета за минимален достъп при тях трябва да гарантира атрактивни условия при ползването на железопътен транспорт.

Товарите при международните товарни влакове най-общо са с тегло между 1000 - 1500 бруто тона, като теглото на празните влакове в повечето случаи е по-малко от 1000 бруто тона.

Изолираните локомотиви често се движат в групи, като движението на изолирани локомотиви с тегло над 250 бруто тона реализира около 300 000 влак-км годишно.

Заклучение относно възможното дефиниране на класовете тегло на влаковете

- Най-ниската категория трябва да е 0-270 бруто тона.

Тази категория покрива почти всички дизелови и електрически пътнически мотриси, леки пътнически композиции с локомотив, изолирани локомотиви, леки товарни влакове и машини за поддръжка на железния път.

- Препоръчително е втората категория да е между 270 и 1000 бруто тона.

Тя ще покрие всички пътнически влакове за дълги разстояния, повечето от товарните влакове с единични вагони/влакове от група вагони.

- Третата предложена категория е от 1000 до 1800 бруто тона.

Тя покрива всички натоварени международни влакове и мултимодални влакове, както и повечето вътрешни превози с изцяло натоварени влакове различни от тези обслужващи минната и енергийна индустрии.

- Най-високата категория, над 1800 бруто тона покрива тежкотоварните дълги влакове за насипни товари, особено тези обслужващи минната индустрия и енергийния пазар.

Разпределянето на общите влак-км за тези категории тегло е показано в таблиците по-долу.

Първата таблица показва разпределението на общо реализираните влак-км при предложената категоризация на база тегло на влака:

Влак-км x 1000		Пътнически превози				Товарни превози		Изолирани локомотиви		Общо
Пазарен сегмент		Международни + Не субсидирани		ДОУ		Международни + вътрешни		Товарни & Пътнически		
Категория влак		1+2		6		3+4		5+8		
Дизелов / електрифициран		D	E	D	E	D	E	D	E	
Клас, според теглото на влака	0-270	140	584	2 808	12 110	299	332	679	539	17 489
	270-1000	95	1 711	3	3 666	453	2 142	1	5	8 076
	1000-1800		1			296	1 758	0	0	2 055
	>1800					59	1 022	0	0	1 081

Източник: Консултант

Таблица 22. Дейност НКЖИ (във влак-км) при предложената категоризация на влаковете, в зависимост от теглото – (въз основа на данни от 2013 г.)

Втората таблица показва разпределението на общо реализираните бруто-тон-км при предложената категоризация на база тегло на влака:

Бруто-тон-км x 1 млн		Пътнически превози				Товарни превози		Изолирани локомотиви		Общо
Пазарен сегмент		Международни + Не субсидирани		ДОУ		Международни + вътрешни		Товарни & Пътнически		
Категория влак		1+2		6		3+4		5+8		
Дизелов / електрифициран		D	E	D	E	D	E	D	E	
Клас, според теглото на влака	0-270	17	134	291	2 379	36	50	43	57	3 008
	270-1000	39	619	1	1 309	285	1 439	0	2	3 695
	1000-1800		1			379	2 320	0	0	2 700
	>1800					139	2 510	0	0	2 649

Източник: Консултант

Таблица 23. Дейност НКЖИ (в бруто-тон-км) при предложената категоризация на влаковете, в зависимост от теглото – (въз основа на данни от 2013 г.)



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Процентите в таблицата по-долу показват, че най-ниският клас тегло обхваща 61% от всички влак-км и 25% от общите брутотон-км, а най-тежкият клас влакове - 4% от общите влак-км и 22% от общите брутотон-км.

		% от влак-км	% от брутотон-км
Клас, според теглото на влак	0-270	61	25
	270-1000	28	31
	1000-1800	7	22
	>1800	4	22

Източник: Консултант

Таблица 24. Съотношение влак-км/ брутотон-км

За анализ на транзитните влакове е изготвена отделна база данни, като статистическите данни на НКЖИ за 2013 г. за този тип услуги са обобщени в следващата таблица:

Транзитни влакове		Train km x 1000	
Дизелов / електрифициран		D	E
Клас, според теглото на влака	0-270	3	3
	270-1000	36	61
	1000-1800	32	63
	>1800	0	1

Източник: Консултант

Таблица 25. Анализ – транзитни влакове

4.2.2 Възможни варианти на линейно сегментиране

На работната среща на 11.02.2015 г. бе предложено при определянето на нивата на инфраструктурните такси да се взема предвид качеството на маршрута или на линиите. Качеството на маршрута се отнася най-вече до характеристиките на железния път в рамките на даден сегмент от линията: висока/ниска скорост, пътнически редовен график с фиксирани интервали на движение и т.н. Това сегментиране е от значение за по-натоварените мрежи, с оглед отделянето на движенията на влакове, с изисквания за подобен капацитет. Този вид сегментиране в момента не е от значение в България, тъй като нивото на използване на мрежата е доста ниско, не се наблюдава недостиг на капацитет и разликите в скоростите на движение не са големи, поради многото ограничения на скоростта.

В бъдеще, сегментацията според качеството на маршрута/железния път ще бъде от значение за жп мрежата около София, където се очаква увеличаване на честотата на движение на крайградските влакове, както и броят на движещите се влакове на дълги разстояния от/до София.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

При определяне на сегментацията на база на качеството на инфраструктурата - както беше обсъдено на работната среща – следва да се имат предвид следните особености:

- Като резултат от модернизацията и плана за подобряване на качеството на трасето по линии 1 и 8, ще възникнат железопътни линии с възможности за по-високи скорости и по-малко ограничения на скоростта. Ефектът ще бъде най-голям за пътническите и транзитните товарни влакове, особено по коридора Турция - Сърбия. Качеството на трасетата по тези линии и тяхната надеждност ще се повиши, в резултат на което железопътните предприятия, които ги използват, ще могат да предлагат по-добри услуги и да намалят разходите си благодарение на редуцираното време на пътуване и по-високата степен на надеждност. По този начин таксите за ползване на инфраструктурата могат да бъдат увеличени с надбавки, които железопътните предприятия биха могли да понесат. Такива надбавки следва да се дефинират и въведат в момента, в който инфраструктурата е модернизирана по цялата дължина на определен маршрут/трасе (вероятно около 2020 г.).
- Друг сегмент, който следва да се разгледа, са второстепенните линии с ниско ниво на трафика: при тях влаковете се движат с доста ниска скорост и тези линии не са много добре поддържани. Те могат ли да бъдат таксувани с по-ниска от средната такса, така, че да се вземе предвид ниската скорост на движение и по-високите разходи на железопътните предприятия, свързани с по-голямата продължителност на превоза? Дали относително ниските такси за тези участъци от линиите биха привлекли повече трафик?
- Трети сегмент, който трябва да се разгледа, биха могли да бъдат линиите от/до товарни терминали и пристанища, където таксите могат да бъдат намалени, с оглед насърчаване използването на съоръжения.
- Останалите линии са основните/главните линии за движение, за които ще се прилага стандартната такса.

Консултантът предлага следното разпределяне на линиите в различни категории:

- **Група 1: Модернизирани линии**

Двете линии, които следва да се модернизират напълно и които биха могли да се таксуват с по-високи такси в бъдеще са:

- Граница със Сърбия – граница с Турция (линия 1);
- Пловдив - Бургас (линия 8).

- **Група 2: Основни/главни линии**

- Линии 1-9 (линии от категория 1 според системата на класификация на НКЖИ), без да се включва линия 4 - Димитровград – Подкова;
- Линии с предимно тежки товарни влакове (Класификация на НКЖИ - категория 2), линия 51 -Дупница – Бобов дол е включена;



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- Консултантът имаше колебания относно линия 11 и 12; те остават включени в категорията на второстепенните линии;
 - Участъци от свързващите линии около София, които в момента попадат в категория 2 според класификацията на НКЖИ: Линии 106-107, линии 210-211-212 и линия 31;
 - Линия 26: Шумен – Комунари (Класификация на НКЖИ - категория 2);
 - Участъци от свързващите линии около Горна Оряховица: Линии 406-407 (Класификация на НКЖИ - категория 2);
 - Линия 610 (Класификация на НКЖИ - категория 2);
 - Линия 83 (Класификация на НКЖИ - категория 2).
- **Група 3: Второстепенни линии**
 - Всички линии, които в момента са в категория 2, според класификацията на НКЖИ, освен:
 - Линии 106-107, линии 210-212, линия 31 (в категория основни линии);
 - Линии 406-407, (в категория основни линии);
 - Линия 51, линия 610, линия 83, (в категория основни линии);
 - Товарните линии, които са в категорията товарни линии.
 - Линейни сегменти, които в момента са в категория 1 според класификацията на НКЖИ:
 - Димитровград – Подкова (линия 4);
 - Долна Махала – Карлово (линия 82);
 - Самуил - Силистра (линия 91).
 - **Група 4: Товарни линии**
 - Няколко линейни сегмента, свързващи товарните депа на София и Подуяне;
 - Няколко линейни сегмента свързващи комплекса Горна Оряховица до товарните депа;
 - Няколко линии в Русе - до Русе Север, Запад и пристанището на р. Дунав;
 - Линии до фериботния терминал на Варна;
 - Участъци от линиите около Бургас, които свързват пристанището и товарните депа;
 - Участъци от линиите близо до Видин, използвани само за товарни превози (линия 73);
 - Линии само за товарни превози: линия 84 (Елхово), линия 32 (Обединена), линия 41 (Лясковец),

В таблицата по-долу е представено разпределението на общите влак-км за 2013 г. според по-горе дефинираните категории линии. По-подробна таблица е включена в Приложение 12.

Влак-км x 1000		Passengers				Freight		Single locomotives		Total
Пазарен сегмент		Int. + Non subs.		PSO		Int + domestic		Freight & Passenger		
Категория влак		1+2		6		3+4		5+8		
Дизелов / електрифициран		D	E	D	E	D	E	D	E	
Категория линия (проект ИТ)	1 Модернизирани	142	533	479	4 004	559	1 601	211	240	7 768
	2 Главни/основни линии	89	1 756	779	10 892	374	3 551	400	275	18 117
	3 Второстепенни линии	4	2	1 552	872	139	36	44	8	2 657
	4 Линии само за товарни превози	0	3	0	7	35	65	25	21	158

Източник: Консултант

Таблица 26. Преглед на дейността на НКЖИ за 2013 г. (във влак-км) при категоризацията на жп. линиите, дефинирана от Консултанта

5 Таксуване на пакета за минимален достъп

Схемата по-долу илюстрира процеса на определяне на системата за таксуване.

Методика



Източник: Консултант

Фигура 3. Процес на определяне на система на таксуване

Целите, които следва да бъдат постигнати бяха степенувани по важност по време на работната среща на 11.02.2015 г. Определянето на основните цели за България беше направено от всички участници, които разпределиха по 10 точки по основен списък с цели, предложен от екипа на Консултанта и допълнен с предложенията на представители на НКЖИ и ИАЖА. Точките от първата колона са на оценяването на целите на ИАЖА, от втората колона -на Консултантите и представителя на ЕИБ и от последната - НКЖИ.

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

	Европа	ИАЖА	Консултант, ЕИБ	НКЖИ
		4	7	8
<i>Стимулиране жп. транспорт</i>	1	7	4	8
<i>Повишаване качеството на мрежата</i>	2	9	0	13
<i>Надеждност на трасетата</i>	3	1	6	6
<i>Развиване на нови услуги</i>	4	2	3	2
<i>Развиване на международни жп. коридори</i>	5	0	10	6
<i>Избягване на кръстосаното субсидиране</i>	6	0	4	5
<i>Механично износване</i>	7	1	0	0
<i>Оптимизация мрежа</i>	8	1	3	3
<i>Намаляване на тежестта на данъкоплатеца</i>	9	0	2	2
България				
<i>Повишаване на конкурентноспособността на ЖП транспорта</i>	1	11	19	24
<i>Повишаване на приходите</i>	2	5	10	10
<i>Балансирано субсидиране на ЖП/ Авто транспорт</i>	3	2	2	7
<i>Разделение на задачите за НКЖИ</i>	4	1	7	3
	Общо	40	70	89

Източник: Консултант

Таблица 27. Резултати от анкета „Основни цени на тарифната политика за България“, проведена по време на кръгла маса на 11.02.2015

Консултантът използва този списък от основни цели при дефинирането, оценката и тестването на алтернативните схеми за ценообразуване.

Преките разходи за достъп, които могат да бъдат покривани при таксуването на пакета за минимален достъп са показани в таблицата по-долу. Общата сума (70 380 000,00 лв.) не включва преките разходи за достъп до електроразпределение.

x1000 BGN	Общо
УДВГД	7 046
ЖПС	57 025
СИТ	6 309
ЕРП	
Общо	70 380

Източник: Консултант

Таблица 28. Преки разходи, които следва да бъдат покрити от таксите за достъп до железопътната инфраструктура, без да се включват разходите за предоставяне на достъп до електроразпределение

За изготвянето на предположенията относно новата схема на таксуване, Консултантът използва прост модел за разпределяне на таксите въз основа на влак-км. Моделът разглежда 4 основни категории влакове, дефинирани в т. 4.2.1 и 4 категории линии, дефинирани в т. 4.2.2

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Базов сценарий

В базовия случай, няма диференциране на таксите според категорията на влака/линията. Предложена е само една цена на влак-км, която трябва да покрие 70 380 000,00 лв. от преките разходи при таксуването на 28 700 000 влак-км; т.е. таксата за влак-км е 2.45 лв.

Основа за сравнение

		L1 категория коефициент	L2 категория коефициент	L3 категория коефициент	L4 категория коефициент
		100%	100%	100%	100%
Група 1 коефициент	100%	100%	100,0%	100,0%	100,0%
Група 2 коефициент	100%	100%	100,0%	100,0%	100,0%
Група 3 коефициент	100%	100%	100,0%	100,0%	100,0%
Група 4 коефициент	100%	100%	100,0%	100,0%	100,0%

		Категория L1 фактор	Категория L2 фактор	Категория L3 фактор	Категория L4 фактор
		100%	100%	100%	100%
Ставка за група 1 (лв/влак-км)	100%	2,45	2,45	2,45	2,45
Ставка за група 2 (лв/влак-км)	100%	2,45	2,45	2,45	2,45
Ставка за група 3 (лв/влак-км)	100%	2,45	2,45	2,45	2,45
Ставка за група 4 (лв/влак-км)	100%	2,45	2,45	2,45	2,45

Основна цена	2,45	лв./влак-км
--------------	------	-------------

Източник: Консултант

Таблица 29. Анализ и предложения на Консултанта – Основа на анализа

В този случай, таксите за железопътните предприятия и приходите за НКЖИ трябва да са като тези от таблицата по-долу:

		Пътнически превози	Товарни превози	Всички ЖП
		Общо	Общо	Общо
Група 1 : влак-км за влакове:	< 270 т	38 624	1	42 886
Група 2 : влак-км за влакове:	270 - 1000 т	13 428	6 377	19 805
Група 3 : влак-км за влакове:	1000 - 1800 т	1	5 037	5 039
Група 4 : влак-км за влакове:	> 1800 т	-	2 650	2 650
Общо ИТД		52 054	18 326	70 380
Общи ИТД (за сравнение) 2013		35 659	33 681	69 340
Изменение (стойност)		-16 395	15 355	-1 040
Изменение (%)		-31,50%	83,79%	-1,48%

Източник: Консултант

Таблица 30. Анализ и предложения на Консултанта: Основа на анализа - резултати – такси и съответни приходи



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Коментари

Таблицата показва резултата при прилагане на една и съща ставка на влак-км, като не се отчитат възможностите за ценово диференциране (според фактора тегло на влака и/или фактора качество на линията). В този случай пътническите влакове плащат 31% повече от реалната сума за инфраструктурни такси, платена при системата на таксуване от 2013 г., а товарните влакове с 84 % по-малко. Консултантът отчете този резултат като незадоволителен, тъй като не се взема под внимание износването на железния път при тежките товарни влакове.

Така, за да направи нови предположения относно ценообразуването, Консултантът предложи да се добави допълнителна цел към основния списък с цели (вж. по-горе), а именно: таксите, произтичащи от прилагането на новата схема за таксуване и подлежащи на плащане от железопътните предприятия не трябва да се отклоняват твърде много от таксите, заплатени през 2013 г., като така ще се избегне чувството за дискриминация или за нечестно отношение и ще се предотвратят евентуални несъответствия в приходите и разходите за всички заинтересовани страни.

5.1 Стъпка 1: Въвеждане на различни категории влакове (според теглото на влака)

За да се намери най-доброто предложение, Консултантът изготви няколко сценария, използвайки различен коефициент за определяне на таксата за различните категории/класове влакове.

Сценарий/ Вариант 1:

Консултантът въведе коефициенти 50% за категория/клас 1, 100% за категория/клас 2, 150% за категория/клас 3 и 400% за категория/клас 4. Основната идея е, че за влаковете от категория 2 и 3, за които конкуренцията с пътният транспорт е сериозна, поне що се отнася до товарните превози, таксите за достъп трябва да бъдат възможно най-умерени, без да се елиминира връзката между теглото на влака и износването на железния път.

Тъй като общо реализираните влак-км са най-много в най-ниските категории, средната цена за този сценарий е по-висока: 2.91 лв./влак-км.

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Вариант 1

		L1 категория коефициент	L2 категория коефициент	L3 категория коефициент	L4 категория коефициент
		100%	100%	100%	100%
Група 1 коефициент	50%	50%	50%	50,0%	50%
Група 2 коефициент	100%	100%	100%	100%	100%
Група 3 коефициент	150%	150%	150%	150%	150%
Група 4 коефициент	400%	400%	400%	400%	400%

		Категория L1 фактор	Категория L2 фактор	Категория L3 фактор	Категория L4 фактор
		100%	100%	100%	100%
Ставка за група 1 (лв/влак-км)	50%	1,45	1,45	1,45	1,45
Ставка за група 2 (лв/влак-км)	100%	2,91	2,91	2,91	2,91
Ставка за група 3 (лв/влак-км)	150%	4,36	4,36	4,36	4,36
Ставка за група 4 (лв/влак-км)	400%	11,62	11,62	11,62	11,62

Основна цена	2,91	лв./влак-км
--------------	------	-------------

Източник: Консултант

Таблица 31. Анализ и предложения на Консултанта: Вариант 1

По отношение на таксите, които железопътните предприятия следва да заплатят, резултатът в този случай е следния:

	Пътнически превози	Товарни превози	Всички ЖП
	Общо	Общо	Общо
Група 1 : влак-км за влакове: < 270 т	22 879	2 524	25 404
Група 2 : влак-км за влакове: 270 - 1000 т	15 909	7 555	23 464
Група 3 : влак-км за влакове: 1000 - 1800 т	2	8 952	8 954
Група 4 : влак-км за влакове: > 1800 т	-	12 558	12 558
Общо ИТД	38 790	31 590	70 380
Общи ИТД (за сравнение) 2013	35 659	33 681	69 340
Изменение (стойност)	-3 132	2 091	-1 040
Изменение (%)	-8,07%	6,62%	-1,48%

Източник: Консултант

Таблица 32. Анализ и предложения на Консултанта: Вариант 1 –резултати

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Сценарий/ Вариант 2:

С цел максимално придържане към системата за таксуване от 2013 г., при втория сценарий коефициентът на група 1 пада от 50% на 30%, като коефициентите на останалите групи остават непроменени.

Вариант 2

		L1 категория коефициент	L2 категория коефициент	L3 категория коефициент	L4 категория коефициент
		100%	100%	100%	100%
Група 1 коефициент	30%	30%	30%	30%	30%
Група 2 коефициент	100%	100%	100%	100%	100%
Група 3 коефициент	150%	150%	150%	150%	150%
Група 4 коефициент	400%	400%	400%	400%	400%

		Категория L1 фактор	Категория L2 фактор	Категория L3 фактор	Категория L4 фактор
		100%	100%	100%	100%
Ставка за група 1 (лв./влак-км)	30%	1,02	1,02	1,02	1,02
Ставка за група 2 (лв./влак-км)	100%	3,40	3,40	3,40	3,40
Ставка за група 3 (лв./влак-км)	150%	5,09	5,09	5,09	5,09
Ставка за група 4 (лв./влак-км)	400%	13,58	13,58	13,58	13,58

Основна цена	3,40	лв./влак-км
--------------	------	-------------

Източник: Консултант

Таблица 33. Анализ и предложения на Консултанта: Вариант 2

	Пътнически превози	Товарни превози	Всички ЖП
	Общо	Общо	Общо
Група 1 : влак-км за влакове: < 270 т	16 044	1 770	17 814
Група 2 : влак-км за влакове: 270 - 1000 т	18 593	8 830	27 423
Група 3 : влак-км за влакове: 1000 - 1800 т	3	10 462	10 465
Група 4 : влак-км за влакове: > 1800 т	-	14 678	14 678
Общо ИТД	34 640	35 740	70 380
Общи ИТД (за сравнение) 2013	35 659	33 681	69 340
Изменение (стойност)	1 019	-2 059	-1 040
Изменение (%)	2,94%	-5,76%	-1,48%

Източник: Консултант

Таблица 34. Анализ и предложения на Консултанта: Вариант 2 – резултати



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Други тестове за развиване на възможни нови сценарии/ варианти

Консултантът анализира и други варианти с промяна на дефиницията на обхвата на тонажа на класовете тегло, особено за група 4. Крайните резултати при тестването на различни по-ниски и по-високи стойности е, че нивата на инфраструктурните такси и съответните приходи за железопътните предприятия не се промениха значително. Основният извод е, че чрез диференцирането на таксите според различни категории тегло се постигат целите по отношение на точно определени пазарни сегменти по-добре, отколкото чрез използването на една цена за бруто-тон-км, която не отчита различното износване на железния път.

Консултантът счете резултата като достатъчно добър, за да премине към ценово диференциране според категория на линиите.

5.2 Стъпка 2: Въвеждане на категоризация на линиите

Сценарий/ Вариант 3

В **Сценарий 3**, коефициентите за всяка категория линия са добавени към коефициентите за категориите влакове според теглото, въведени в Сценариите 1 и 2.

Първоначално, коефициентите са въведени, така че да съответстват на ползването на мрежата за краткия период преди 2020 г., когато модернизацията на линиите от група 1 все още няма да е завършена. Коефициентът, който се въвежда за категории линии 1 и 2 е 100%.

За второстепенните линии в група 3, които като цяло не са в толкова добро техническо състояние и налагат ниски скорости на движение, се предлага намаление на таксите до 70%. По-ниските такси следва да стимулират ползването на тези линии и да компенсират до известна степен железопътните предприятия за ниската търговска скорост и голямата продължителност на превозите.

За линиите, предназначени само за товарни превози, (група 4), е избран коефициент предоставящ 50% намаление от таксите, като идеята е цената за достъп до пристанища, товарни терминали и логистични центрове да не е пречка при избора на железопътен транспорт. По-долу са представени таблиците на модуляцията за периода преди модернизация на линия 1 и 8.

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Вариант 3

		L1 категория коефициент	L2 категория коефициент	L3 категория коефициент	L4 категория коефициент
		100%	100%	70%	50%
Група 1 коефициент	30%	30,0%	30,0%	21,0%	15,0%
Група 2 коефициент	100%	100,0%	100,0%	70,0%	50,0%
Група 3 коефициент	150%	150,0%	150,0%	105,0%	75,0%
Група 4 коефициент	400%	400,0%	400,0%	280,0%	200,0%

		Категория L1 фактор	Категория L2 фактор	Категория L3 фактор	Категория L4 фактор
		100%	100%	70%	50%
Ставка за група 1 (лв./влак-км)	30%	1,04	1,04	0,73	0,52
Ставка за група 2 (лв./влак-км)	100%	3,46	3,46	2,42	1,73
Ставка за група 3 (лв./влак-км)	150%	5,18	5,18	3,63	2,59
Ставка за група 4 (лв./влак-км)	400%	13,82	13,82	9,67	6,91

Основна цена	3,46	лв./влак-км
--------------	------	-------------

Източник: Консултант

Таблица 35. Анализ и предложения на Консултанта: Вариант 3

		Пътнически превози	Товарни превози	Всички ЖП
		Общо	Общо	Общо
Група 1 : влак-км за влакове:	< 270 т	15 565	1 742	17 308
Група 2 : влак-км за влакове:	270 - 1000 т	18 903	8 823	27 726
Група 3 : влак-км за влакове:	1000 - 1800 т	3	10 514	10 517
Група 4 : влак-км за влакове:	> 1800 т	-	14 829	14 829
Общо ИТД		34 472	35 908	70 380
Общи ИТД (за сравнение) 2013		35 659	33 681	69 340
Изменение (стойност)		1 187	-2 227	-1 040
Изменение (%)		3,44%	-6,20%	-1,48%

Източник: Консултант

Таблица 36. Анализ и предложения на Консултанта: Вариант 3 - резултати



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Коментари

Резултатите за Сценарий 3, в сравнение със Сценарий 2, не са от значителна важност, най-вече защото по линиите от групи 3 и 4 има малък брой влак-километри. НКЖИ може да намали цените за тези линии, без това да е свързано със загуба на приходи. От друга страна, Консултантът се съмнява дали отстъпките в инфраструктурните такси ще привлекат повече железопътен трафик по тези линии. За товарните превози и за развиването на нови индустрии по линиите от група 3, ниските тарифи за първите километри не са ключовт елемент при избора на железопътен транспорт. При пътническите превози, трафикът на пътнически влакове по линиите от категория 3 би могъл да се увеличи, само в случай, че държавата или държавния орган, действащ като титуляр по Договор за предоставяне на обществени услуги, разглежда отстъпката в инфраструктурните такси като достатъчно атрактивен аргумент за заявка на нови и по-чести услуги от железопътните оператори.

В таблиците по-долу, същият Сценарий 3 е показан преди и след модернизацията на линии 1 и 8. След завършване на модернизацията, Консултантът предлага инфраструктурните такси за тези две напълно модернизиращи линии да се увеличат, като се въведе нов коефициент - 120% вместо 100%:

		Категория L1 фактор	Категория L2 фактор	Категория L3 фактор	Категория L4 фактор
		100%	100%	70%	50%
Ставка за група 1 (лв/влак-км)	30%	1,04	1,04	0,73	0,52
Ставка за група 2 (лв/влак-км)	100%	3,46	3,46	2,42	1,73
Ставка за група 3 (лв/влак-км)	150%	5,18	5,18	3,63	2,59
Ставка за група 4 (лв/влак-км)	400%	13,82	13,82	9,67	6,91
Base price	3,46	лв./влак-км			

		Категория L1 фактор	Категория L2 фактор	Категория L3 фактор	Категория L4 фактор
		120%	100%	70%	50%
Ставка за група 1 (лв/влак-км)	35%	1,32	1,10	0,77	0,55
Ставка за група 2 (лв/влак-км)	100%	3,77	3,14	2,20	1,57
Ставка за група 3 (лв/влак-км)	150%	5,65	4,71	3,30	2,35
Ставка за група 4 (лв/влак-км)	400%	15,07	12,56	8,79	6,28
Base price	3,14	лв./влак-км			

Източник: Консултант

Таблица 37. Анализ и предложения на Консултанта: Вариант 3– преди и след модернизация



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Коментар

Резултатите от Таблица 37 демонстрират вариант на таксите за достъп при модернизирването на една линия, на базата на данните за трафика от 2013 г.. Предполага се, че при модернизация на линиите, ЖП ще получават влакови маршрути с по-добро качество, като по този начин ЖП от своя страна ще могат да намалят разходите си и да реализират спестявания. Това е основната обосновка за предложението за въвеждане на надбавки за минималния пакет за достъп за тези линии. Изчисленията на Консултанта на таксите за достъп, обаче, се базират на данни за трафика за 2013 г. и не отчитат възможните изменения в общите влаккилометри при развитие на нов трафик. Предположението за развиване на повече трафик във връзка с модернизиране на линия/участък от линия би довело до различни изчисления за инфраструктурните такси за достъп.

Тъй като по линии 1 и 8 се реализират голям обем превози, пряк резултат от увеличаването на ставката по линиите от категория 1 е, че инфраструктурните такси за другите категории линии ще намаляват. В действителност, в момента, в който завърши модернизацията на линията, инфраструктурната такса за линиите от категория 1 може да бъде увеличена с коефициент 120%, като другите инфраструктурни такси остават същите и трафикът се увеличава.

В заключение:

- Консултантът предлага да се прилага опростена формула за изчисляване на бъдещите инфраструктурни такси за достъп. Тези такси следва да покриват само преките разходи, свързани с предоставяне на достъп до железопътна инфраструктура и до електроразпределение.
- Тези такси следва да бъдат диференцирани, така че да отразяват износването на железния път от по-тежките влакове.
- Подобряването на качеството на линиите ще позволи предоставянето на по-качествени транспортни услуги, което би довело до спестявания за железопътните предприятия и ще оправдае въвеждането на надбавки към таксите в бъдеще.

5.3 Предложения, свързани с таксуването на минималния пакет за достъп

Системата за таксуване на минималния пакет за достъп има следните компоненти:

- Такса за влак-км и MWh съгласно Формула В+;
- Стимули за нови влакове и мултимодални/Ро-Ла влакове;
- Експлоатационна схема и възможни компенсации/неустойки;
- Допълнителни процедури, условия и цени за:
 - Отмяна на трасета;
 - Заявки за краткосрочни трасета;
 - Компенсации при неочаквана невъзможност за ползване на договорените трасета и движение по обиколни маршрути.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

5.3.1 Формула на таксуване В+

Предложената формула е както следва:

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

където:

Tkm = влак-км

IN = стимул за нови влакови услуги

Vp = базова цена

Pe = цена за достъп до разпределение на електроенергия

L_x = коефициент тип линия

MWh = мегаватчас

W_x = коефициент тегло

*приложимо само за електрифицирани влакове

Базовата цена е определена така, че да покрива преките разходи за управление на движението на влаковете, поддръжката на железния път и разходите за сигнализация и телекомуникация, в зависимост от теглото на влака и качеството на линиите/трасето.

Цената за електроразпределение трябва – съгласно Закона на ЕС за Железопътния Транспорт – да се основава на преките разходи за ЕРП. Към момента, обаче, българското енергийно законодателство задължава НКЖИ да таксува достъпа до електроенергия на базата на пълните разходи, считайки НКЖИ за дистрибутор на електроенергия.

За преодоляването на тези противоречащи си изисквания и намаляване на разликата между текущите приходи на НКЖИ от такси за достъп до електроразпределителната мрежа, изчислени въз основа на пълните разходи и бъдещите приходи на НКЖИ, които следва да бъдат изчислени въз основа на преките разходи за достъп до електроразпределителната мрежа, Консултантът предлага:

- Във възможно най-кратък срок, изчисленията за тази такса да се базират на преките разходи;
- За преходен период от 3,4 години да се приложат надбавки до нивото на изчислената нова такса, за да се избегне драстичната разлика в приходите на НКЖИ за този период.

Резултатът от това предложение се обсъжда в т. 5.6 на доклада.

5.3.2 Стимули

Консултантът, след обсъждания с представители на НКЖИ и ИАЖА предлага да се въведат стимули за развиването на нови продукти/услуги. Тези стимули биха могли да бъдат:

- За нови редовни товарни влакови услуги и нови транзитни влакове (за период над 3 месеца, минимум 1 влак/седмица)* → 10% отстъпка;
- За нови несубсидирани пътнически влакове (за период над 3 месеца, минимум 1 влак/ден)* → 10% отстъпка;
- За редовни мултимодални влакови услуги/продукти (минимум 1 влак/седмица) → 10% отстъпка;



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- Редовни Ро-Ла превози или превоз на товарни автомобили/ полуремаркета (минимум 2 влака/ седмица) → 25% отстъпка.

* Всички стимули следва да се прилагат за период от не повече от една година.

5.3.3 Експлоатационна схема и компенсационна схема

Експлоатационна схема

- Експлоатационната схема е задължителна съгласно Директива 2012/34/ЕС;
- Експлоатационната схема се основава на мерки, свързани с минутите закъснение и изясняване на обстоятелствата и страната виновна за закъснението (Инфраструктурният управител, железопътното предприятие или евентуално трета страна);
- Неустойките и компенсациите по експлоатационната схема са изчислени въз основа на цена за минута (P_{min}): Минути закъснение $\times P_{min}$

Тъй като засега няма оплаквания от железопътните предприятия по настоящата експлоатационна схема, Консултантът препоръчва да се запази сегашната система и да не се правят промени.

Въпреки това оплаквания постъпват главно поради неочакваните строително-ремонтни работи по трасетата, свързани с големи закъснения или със значителен допълнителен пробег и допълнително време за пътуване по алтернативни обиколни маршрути.

Според законодателството на ЕС, разпределението на трасетата трябва да се извършва паралелно за редовните влакове на железопътните предприятия и обслужващите влакове за строително-ремонтни дейности. Ако за определен период от време по даден участък от железния път се предвиждат строително-ремонтни работи, движението на влакове в този участък следва да бъде отменено за известно време.

Друго основно изискване на ЕС е подписването на договорно споразумение между Инфраструктурния управител и неговите клиенти - железопътните предприятия, като в договора изрично следва да се посочат:

- Разпределените влакови трасета (график за железопътно предприятие, брой влакове на ден);
- Периодите, през които разпределените трасета не са налични, поради планирана техническа поддръжка или строително-ремонтни работи, и алтернативните трасета, които се ползват в случаите на липса на вече разпределени трасета.

Когато железопътното предприятие сключи договор с тази ясна информация и ако липсата на трасета е в съответствие с договора, железопътното предприятие не може да има основания за подаване на жалба в случаите на предвидени отклонения от графика, тъй като информацията за неналичност на трасето е била предоставена при подписване на договора.

През последните години, обаче, железопътните предприятия в България са принудени да работят в условия на непланирани затваряния на линии, свързани с отклонения от маршрута, закъснения и в резултат на това, с лошо качество на услугата, която предлагат на своите клиенти



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

и допълнителни разходи. Настоящата експлоатационна схема не предвижда компенсации при такива неочаквани проблеми в планирането.

Консултантът предлага компенсационна схема, която автоматично би компенсирала железопътните предприятия, в случай че предлагането на трасетата се различава от условията на договора. Например, ако планови ремонтни работи отнемат няколко часа повече от първоначално планираното и ако трасето, описано в договора, не е на разположение, железопътното предприятие следва да получи обезщетение. Ако има затваряне по линии и в дни, неупоменати в договора, това също следва да бъде свързано с изплащане на обезщетение на железопътното предприятие.

- Неустойките/обезщетенията за неналичност на трасета, планирани в договора, ще са обвързани с инфраструктурните такси за достъп и ползване на съответното трасе. Железопътното предприятие не следва да заплаща такса (нито за достъп до железния път, нито за достъп до електроразпределителната мрежа), което означава, че не следва да се заплаща такса нито за първоначално заявеното трасе, нито за отклонението;
- Обезщетението за допълнителните разходи, свързани с ползването на обиколен маршрут със закъснение > 12 часа следва да бъде в размер на пълна компенсация, изчислена въз основа на допълнителни работни часове за 2 служителя;
- Ползването на обиколно трасе, което е с повече от 50% по-дълго от първоначално заявеното, следва да се компенсира изцяло въз основа на допълнително изминатите влак-км;

Тарифата за компенсации на допълнителните работни часове и на допълнително изминатото разстояние във влак-км ще се базира на фиксирани ставки, публикувани всяка година в Референтния документ. Така ще се избегнат дискусии относно допълнителните разходи и ще се осигури стимул за НКЖИ за правилно планиране на работата и управление на договорите. Обезщетението за всички железопътни предприятия ще е еднакво.

5.3.4 Такси за резервация/анулиране

Консултантът получи оплаквания от железопътните предприятия относно установените процедури и условията на анулиране на трасетата. Системата изглежда строга - много често анулиране на трасета се налага поради много малки закъснения, като това по-специално се отнася за международните превози. При отмяна на заявено трасе се налага подаване на заявка за ново трасе, като това е свързано с много административни процедури, изготвяне на документи и фактури.

Консултантът предлага опростяване и облекчаване на настоящите правила за анулиране, така че да се отчете и вземе предвид нестабилността на пазара на товарните превози и несигурността при движение на международните влакове на дълги разстояния. Ако таксата за анулиране е твърде висока и/или правилата прекалено строги, товарните железопътни предприятия ще резервират по-малък брой трасета в годишното разписание за движение на влаковете и ще заявяват повече извънредни/издадени в последната минута трасета. Прилагането на по-гъвкава и умерена схема ще доведе до повече резервации в годишното разписание, което ще подобри организацията на работата за всички заинтересовани страни. За влакови трасета, включени в годишното разписание за движение:



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- До 10% от трасетата с определена начална гара и дестинация могат да бъдат анулирани с предизвестие до 24 часа без такса;
- Ако са анулирани повече от 10% от маршрутите, заявени в годишното разписание се дължи плащане от 50% от инфраструктурните такси за достъп и ползване на тези трасета;
- За влакове губещи предварително заявено трасе поради закъснение:
 - Железопътното предприятие заплаща такса за заявяване и планиране на ново трасе (250 лв. фиксирана такса – или 3 работни часа);
 - Маршрутът не трябва да се счита за анулиран.

Консултантът счита, че ползването на предварително планирани трасета (планиране на слотове), особено при движението на международните влакове, значително ще подобри процеса на планиране на дейността. Тези предварително планирани трасета следва да бъдат обявени в Референтния документ, както и правилата за планиране. Едно основно правило в този случай би могло да бъде: железопътните предприятия трябва да изчакват следващото свободно трасе, което ще е подходящо и ще съответства на специфичните характеристики на техните влакове.

5.3.5 Краткосрочно планиране на капацитета

Текущите тарифи в Анекс 7 III-4 на Референтния документ са базирани на влак-км. Консултантът счита, че е по-подходящо да се използва тарифа за планиране на дейността на базата на работни часове. Отново с използването на предварително планирани трасета за товарни влакове, работният обем може да се редуцира, като процесът на комуникация с ръководители движение, гари и железопътни предприятия може значително да се опрости.

- Нов маршрут, заявен 2 дни предварително: 150 лв.;
- Нов маршрут, заявен 1 ден предварително: 200 лв.;
- Нов маршрут, заявен същия ден: 250 лв.

Тези цени трябва да бъдат публикувани всяка година в Референтния документ.

5.4. Оценка и специфични аспекти на предложената нова схема за инфраструктурните такси за достъп

5.4.1. Сравнение на предложените от Консултанта нови такси за достъп и текущите такси от 2013 г. и 2014 г., съгласно Референтните документи на НКЖИ

Следващите таблици предоставят сравнение на сегашните инфраструктурни такси и новите такси предложени от Консултанта. При изготвянето на таблиците са взети предвид два вида пътнически влакове (мотриси и композиции с локомотив) и три вида товарни влакове. Предложението за новите инфраструктурни такси за достъп (Вариант 2 – без категоризация на линиите) е сравнено с таксите за достъп валидни за 2013 г. и 2014 г., съгласно съответните Референтни документи. Тъй като инфраструктурните такси през 2014 г. са доста по-ниски от тези

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

през 2013 г., предложените нови инфраструктурни такси за достъп са по-високи за по-тежките влакове през 2014 г., като за 2014 г. в тази такса се включва само достъпа до железопътната инфраструктура, без достъпа до електроразпределение.

	Брутотона на влак		BGN x 1 влак-км		BGN x 1 влак-км	
			Система на таксуване на НКЖИ за 2013 г.		Ново предложение (база 2013 г) Вариант 2 (без категоризация на линиите)	
	между	и	от	до	от	до
ДМ - ЕМ	80	246	1,12	1,76	1,02	1,02
Пътнически влакове с локомотиви	450	800	2,82	3,86	3,40	3,40
Леки товарни / празни транзитни влакове	550	900	2,91	4,24	3,40	3,40
Средно-тежки товарни / транзитни влакове	1000	1600	4,62	6,90	5,09	5,09
Тежкотоварни влакове	2000	3200	8,42	12,98	13,58	13,58
Изолирани локомотиви	84	128	1,14	1,31	1,02	1,02

Таблица 38. Сравнение инфраструктурни такси за 2013 г. (според РД НКЖИ) и новото предложение за инфраструктурни такси от Вариант 2/без категоризация на линиите (не се включва таксата за достъп до електроразпределение)

	Брутотона на влак		BGN x 1 влак-км		BGN x 1 влак-км	
			Система на таксуване на НКЖИ за 2014 г.		Ново предложение (база 2013 г) Вариант 2 (без категоризация на линиите)	
	между	и	от	до	от	до
ДМ - ЕМ	80	246	0,99	1,41	1,02	1,02
Пътнически влакове с локомотиви	450	800	1,92	2,79	3,40	3,40
Леки товарни / празни транзитни влакове	550	900	2,17	3,04	3,40	3,40
Средно-тежки товарни / транзитни влакове	1000	1600	3,29	4,79	5,09	5,09
Тежкотоварни влакове	2000	3200	5,79	8,79	13,58	13,58
Изолирани локомотиви	84	128	1,00	1,11	1,02	1,02

Източник: Консултант

Таблица 39. Сравнение инфраструктурни такси за 2014 г. (според РД НКЖИ) и новото предложение за инфраструктурни такси от Вариант 2/без категоризация на линиите (не се включва таксата за достъп до електроразпределение)

5.4.2. Оценка на предложението на Консултанта спрямо политиката на ЕС и законодателството на ЕС.

Новият проект на Регламента за изпълнение на ЕС казва, че ако за товарен влак с тегло 1000 бруто тона таксата на влак-км (без таксата за достъп до електроразпределение) е под 2 €, не се изисква подробно обосноваване на изчислението на преките разходи. Стойността от 2€ е изчислена въз основа на нивото на цените през 2005 г. При средна инфлация в България за периода 2005-2014 г. от 4.426 %, преизчислената стойност за 2014 г. е 3.08 € на влак-км. Таксата за товарен влак с тегло от 1000 тона в Сценарий 2 е 5.09 лв. на влак-км или 2.61€ на влак-км.

Това означава, че текущото предложение за товарен влак с тегло 1000 бруто тона е под целв.та стойност, установена от ЕС.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

5.4.3. Оценка на определянето на класовете тегло на влаковете.

Темата за определянето на категориите влакове според теглото е чувствителна, особено по отношение на изолираните локомотиви. Техните влак-километри обикновено се таксуват в най-ниската категория и често техните работни характеристики имат неблагоприятно влияние върху износването на железния път. Възможно е прилагането на по-високи инфраструктурни такси за достъп при причиняване на по-голямо износване на релсите. Съгласно законодателството на ЕС, такова увеличение на таксите е валидно, само ако основанието за увеличение може лесно да бъде доказано. Консултантът счита, че за влаковете с изолирани локомотиви, използвани в момента в България, е трудно да се представи такова доказателство и затова такова увеличение на инфраструктурните такси за достъп не е приложимо.

5.4.4. Оценка спрямо целите на политиката на НКЖИ

Целите са показани в таблицата по-долу.

Цели, които новите ИТД следва да изпълняват	Как ще се постигне това?	Резултат
Стимулиране развитието на жп транспорта	Групи 2 и 3 се конкурират с автомобилния транспорт (цената е сравнително ниска)	✓
Подобряване на качеството на жп мрежата	4 категории линии	✓
Гарантиране надеждността на трасетата	Експлоатационна схема; Глоби/Компенсации за неспазване плана за поддържането	✓
Стимулиране на развиването на нови услуги (пътнически и товарни влакове)	Стимули за нови продукти (товарни, мултиmodalни, не-субсидирани пътнически влакове)	✓
Създаване на конкурентноспособни жп коридори, по специално за товарните превози	Хармонизирани ИТД за транзитните влакове	✓
Избягване на кръстосаното субсидиране	Чрез прозрачна система на таксуване /изчисляване	✓
Отчитане на по-голямото износване на железния път от тежки товарни влакове	По-висока такса за влакове над 1 800 тона	✓
Оптимизиране използването на мрежата	Не съществува проблем с недостиг на капацитета	
Намаляване на тежестта за данъкоплатеца	Само посредством повишаване на броя на товарните влакове	

Източник: Консултант

Таблица 40. Оценка на новата система за таксуване спрямо реализирането на основните цели на тарифната политика на НКЖИ



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

5.4.4. Оценка на възможните колебания във времето

Чувствителността на системата на таксуване е отразена както следва:

- Консултантът се стреми да запази колкото е възможно по-малка разликата между таксите от 2013 г. и новите предложени такси също за 2013 г.;
- Това обаче не дава гаранция, че могат да се избегнат големи колебания в годишните такси за всяко железопътно предприятие към момента на въвеждане на новата система.
- За да се определят крайните ставки за таксуване, е необходимо анализът на разходите да обхваща период от още 2 години, така, че изчисленията на средното ниво на разходите за минали периоди да се базират на период от 3 години. Ползването на данните от предходните години за изчисляване на средното ниво на преките разходи би могло да бъде подвеждащо, тъй като след 2013 г. повечето товарни превози, обслужващи металургичната индустрия бяха спрени, което представляваше около 30% от товарно железопътния транспорт в България.
- За постигане на оптимален резултат, е необходимо в анализа на данните за трафика да бъде включена още една година, като за съжаление 2013 и 2014 година не са много подходящи, поради големия обем строително-ремонтни дейности и свързаните с тях затваряния на линии. В допълнение, през тези две години броят на транзитните влакове е много ограничен и едва сега, през 2015 г., той започва да расте отново.

5.4.5. Оценка на таксата за достъп до електроразпределителната мрежа

В т. 5.3.1 от доклада, Консултантът предложи съгласно принципите на законодателството на ЕС, таксата за достъп до електроразпределителната мрежа да се изчислява на база преки разходи, като за преходния период от 3-4 години да се използват надбавки, с оглед запазване на нивото на приходите за НКЖИ. През този период, конфликтът между българското енергийно законодателство и железопътното законодателство на ЕС ще трябва да бъде решен. След изтичане на периода от 3-4 години, по-ниските такси за достъп до електроразпределителната мрежа следва да бъдат компенсирани чрез увеличението на трафика, което се очаква във връзка с приключването на модернизацията по линии 1 и 8 и съответното въвеждане на надбавки и повишение на инфраструктурните такси за тези две линии, свързано с по-доброто качество на влаковите трасета.

Проблемът е илюстриран в таблиците по-долу. Таблиците показват таксите за стандартни товарни влакове за минималния пакет за достъп (инфраструктурен достъп и достъп до електроразпределителната мрежа). Таксите за достъп до електроразпределителната мрежа се изчисляват на база средните стойности за консумация в MWh на бруто-тон-км за железопътно предприятие през 2013 г. Това е една доста груба оценка и затова резултатите от това изчисление могат да се използват само индикативно, тъй като потреблението на електроенергия варира в зависимост от географското положение, теглото на влака, скоростта, броя на спирките. По тази причина изчисленията за средното количество консумирана електроенергия за 2013 (в MWh) на брутотонкм на железопътно предприятие могат да се ползват само като приблизителни стойности, ако се прилагат за всички видове влакове на съответното железопътно предприятие.

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- Жълтите полета показват инфраструктурните такси съгласно Референтните документи на НКЖИ от 2013 г. и 2014 г. на базата на влак-км и бруто-тон-км, плюс таксата за достъп до електроразпределителната мрежа, изчислена на база MWh на бруто-тон-км.
- Зелените полета показват новите предложени инфраструктурни такси за минималния пакет за достъп, изчислени на базата на влак-км (Сценарий 2) плюс таксата за достъп до електроразпределителната мрежа, като и двете такси в случая са определени въз основа на преки разходи.
- Сините полета показват комбинацията от новите предложени инфраструктурни такси във влак-км, изчислени на база преки разходи и таксата за достъп до електроразпределителната мрежа, изчислена въз основа на пълни разходи.

	Общо влак-км - електрифицирани влакове					
	Бруто тегло на влака		Система 2013 НКЖИ		Ново предложение	
	между	и	от	до	от	до
ДМ - EM	80	246	1,12	2,30		1,31
Пътнически влакове с локомотиви	450	800	3,81	5,63	3,93	4,35
Леки товарни / празни транзитни влакове	550	900	3,93	5,91	3,94	4,29
Средно-тежки товарни / транзитни влакове	1000	1600	6,47	9,81	6,09	6,66
Тежкотоварни влакове	2000	3200	12,06	18,81	15,54	16,72
Изолирани локомотиви	84	128	1,26	1,49	1,08	1,12

Общо влак-км - електрифицирани влакове	
Ново предложение плюс надбавки за достъпа до електроразпределение	
от	до
	1,56
4,39	5,17
4,42	5,06
6,95	8,01
17,22	19,41
1,14	1,20

Table 41. Оценка – развитие на таксата за достъп до електроразпределение – Система на инфраструктурни такси 2013

	Общо влак-км - електрифицирани влакове					
	Бруто тегло на влака		Система 2014 г. НКЖИ		Ново предложение	
	между	и	от	до	от	до
ДМ - EM	80	246	0,99	2,36		1,53
Пътнически влакове с локомотиви	450	800	3,66	5,90	4,34	5,07
Леки товарни / празни транзитни влакове	550	900	3,96	5,97	4,36	4,97
Средно-тежки товарни / транзитни влакове	1000	1600	6,54	9,91	6,84	7,85
Тежкотоварни влакове	2000	3200	12,19	19,02	17,02	19,09
Изолирани локомотиви	84	128	1,21	1,43	1,13	1,19

Общо влак-км - електрифицирани влакове	
Ново предложение плюс надбавки за достъпа до електроразпределение	
от	до
	1,98
5,15	6,51
5,19	6,33
8,35	10,21
19,98	23,81
1,23	1,34

Източник: Консултант

Таблица 42. Оценка – развитие на таксата за достъп до електроразпределение – Система на инфраструктурни такси 2014

Коментари:

Консултантът счита, че за по-тежките влакове таксите в сините полета са твърде високи и този вариант би довел до значително увеличение на разходите за железопътните предприятия. Такова увеличение на разходите трябва да се избегне.

По тази причина, Консултантът разгледа различни варианти за временно намаление на таксата за достъп до електроразпределителната мрежа за по-тежките влакове. Такова намаление на таксата следва да се използва през преходния период от 3-4 години.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Бяха тествани различни варианти, като положителните резултати при по-тежките влакове бяха свързани с негативни резултати за влаковете с тегло от категории 2 и 3, което е в противоречие с целите за подобряване на конкурентоспособността на товарния железопътен транспорт.

Консултантът предлага временно да се намали таксата за достъп до електроразпределителната мрежа за електрифицираните влакове, както следва:

- 1 евро на влак-км за влакове с тегло от категория 2;
- 1,5 евро на влак-км за влакове с тегло от категория 3;
- 2 евро на влак-км за влакове с тегло от категория 4.

Това намаление следва да се ползва паралелно с разрешаването на конфликта между българското и европейското законодателство. Аргументът за това временно намаление е, че то стимулира използването на електрическа тяга, което е основното екологично предимство на железопътния транспорт, като същевременно стимулира и по-тежките товарни превози и води до ефективно използване на капацитета на инфраструктурата.

6 Таксуване за други услуги

Както е посочено в Глава 3, по отношение на изчисленията на разходите, Консултантът не разполага с достатъчно информация за пълните разходи, свързани с предоставянето на основните допълнителни услуги, изброени в законодателството на ЕС, като достъпа до и използването на обслужващи съоръжения (услуги от Група 2, според дефиницията на ЕС), използването на гари, използването на товарни съоръжения и странични коловози за гарирание.

Отчетените разходи за предоставянето на тези услуги дават индикация за това, което може да се очаква, но за да се направят конкретни заключения по отношение на таксуването, е нужен по-задълбочен анализ. Консултантът счита, че това е възможно само чрез осигуряване на прозрачност при изчисляване на разходите, което съгласно изискванията на ЕС се осъществява чрез въвеждането на детайлна система от разходни/приходни центрове.

6.1 Ползване на гари

В повечето държави от ЕС, в гарите се предоставят два основни вида услуги:

- Ползване на гари, перони, асансьори, ескалатори и др. за транспорт (като цяло таксувани при всяко спиране на влака на съответната гара);
- Ползване на пространство в сградите за продажби на билети, офиси, магазини.

За определянето на цените за двата вида услуги в дадена гара, гарата следва да бъде дефинирана като отделен разходен/приходен център, в който се обхващат всички услуги и дейности и свързаните с тях разходи и приходи.

За първия вид услуги в гарите, предложението на Консултанта е те да се разглеждат като достъп до и ползване на обслужващи съоръжения и да се определи цена за тях като за услугите от Група 2, според дефиницията на ЕС. Това означава, че ценообразуването се прави така, че да покрие пълните разходи за предоставяне на услугата плюс разумна печалба.

Пътнически гари, Спирки и рампи (Достъп до обслужващи съоръжения → пълни разходи + разумна печалба)

Понастоящем:

- БДЖ плаща за пътнически съоръжения + офиси за продажба на билети;
- Другите оператори плащат наем за офиси и пространство на перона (отворено пространство).

Ново предложение:

- Гари
 - Такса за спиране на основни гари;
 - Такса за спиране на гари;
 - Такса за спиране на спирки;
 - Такса за спиране на рампи .
- Не се предвижда тарифа, тъй като тя няма да може да се отрази в счетоводната система
- Необходима е концепция за развитие на гарите!

Източник: Консултант

Фигура 4. Таксуване за достъпа до пътнически гари, спирки и рампи

За втория тип услуги в гарите, определянето на цените може да се направи на изцяло пазарен принцип. Консултантът предлага да не се дефинира нова политика на ценообразуване преди



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

въвеждането на детайлизирана система от разходни/приходни центрове. Дотогава трябва да се запази и ползва ценовата листа, която е валидна в момента.

6.2 Обслужващи съоръжения за товарни превози и странични коловози за гариране

Консултантът предлага да се промени съществуващата система, която бе изработена при действащ само един товарен оператор. Следващите предложения са изготвени по модел на австрийската практика (вж. доклад по Задача 3 – Сравнителен Анализ).

Гариране, товарни гари (Достъп до обслужващи съоръжения → пълни разходи + разумна печалба)

Гариране:

- Такса за гариране на коловоз (не зависи от броя или дължината на вагоните/влака) – ползва се само от един превозвач
 - Почасово заплащане/коловоз (до 1 ден)
 - Месечен пакет/коловоз
 - Годишен пакет/коловоз
- Товарни гари:
 - Потребителска такса/коловоз (не зависи от броя или дължина на вагоните/влака) - ползва се само от един превозвач
 - Почасово заплащане/коловоз (до 1 ден)
 - Месечен пакет/коловоз
 - Годишен пакет/коловоз
- За маневрени дейности се таксуват минимум 2 коловоза

Източник: Консултант

Фигура 5. Таксуване на достъпа до товарни съоръжения – гариране, разпределителни/товарни гари и терминали

Така дефинираните предложения ще доведат до по-практично и улеснено регистриране на предоставяните услуги и опростяване на системата на фактуриране.

6.3 Услуги: вагонни везни и дезинфекция

През февруари 2015 г. влизат в сила нови тарифи за ползването на тези услуги. Препоръките на Консултанта са както следва:

- Новата схема за 2015 г. е добра;
 - В момента се реализира 15 % печалба (без в изчисленията на разходите да са включени режимни разходи);
- Предложение за добавяне на:
 - + 15 % режимни разходи;
 - + 5 % разумна печалба.

7 Финансова оценка на разходната ефективност на въвеждането на новата тарифна политика

7.1 Политика на ЕС в областта на железопътния транспорт и балансиране на финансовото състояние на Инфраструктурните управители

Следващата диаграма показва баланса между разходите и приходите на Инфраструктурните управители, според Директива 2012/34/ЕС.



Източник: Консултант

Фигура 6. Схема на балансирането на приходите и разходите на Инфраструктурните управители според Директива 2012/34/ЕС

- Инфраструктурните управители реализират приходи от:
 - Инфраструктурните такси за минималния пакет за достъп, регулирани от Регламента за изпълнение на ЕС и базирани на преките разходи, които покриват около 20% от пълните разходи;
 - Таксите за ползване на други услуги (допълнителни и спомагателни услуги), базирани на пълните разходи + разумна печалба. Тези такси са източник на допълнителни приходи за покриване на недопустимите разходи и възможните надбавки, които пазарът може да понесе;



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- Други източници (например МФИ, държавна помощ за инвестиции и т.н.) – това са предимно заеми за ново строителство или рехабилитация и затова не се разглеждат като реален приход;
- Държавна помощ.

Правилата на ЕС са следните:

- Необходимо е балансиране на приходите и общите разходи (преки разходи + други разходи) на Инфраструктурния управител (Директива 2012/34/ЕС).
- При извършването на дейността си, Инфраструктурните управители не следва да генерират нито финансова загуба, нито финансова печалба, което означава, че приходите от ИТ (минималния пакет за достъп) трябва да покриват единствено преките разходи за предоставянето на влакови услуги. Разликата между пълните и преките разходи се поема от държавата (многогодишен договор) (Директива 2012/34/ЕС).

Прилагането на тези правила води до следното:

- Инфраструктурният управител представлява **организация с нестопанска цел**.
- Основната цел на Инфраструктурния управител е прилагането на държавната политика за железопътния транспорт, чрез осигуряване, по искане на държавата и ЕС, на устойчива, щадяща околната среда и добре функционираща транспортна система за подпомагане на транспортния и продуктовия пазар, с цел подобряване на икономическия стандарт на населението на съответната страна-членка, в съответствие с основните изисквания на Съюза.
- Предвид действащата нормативна уредба (Директива 2012/34/ЕС и Регламент за изпълнение на ЕС) и структурата на европейския железопътен пазар (монопол на производителите на оборудване, силни синдикати и нехармонизирани разпоредби за сертифициране на оборудването, което увеличава разходите за инфраструктурата в сравнение с автомобилния сектор), реализирането на устойчив положителен финансов резултат и печалба за Инфраструктурния управител остава само пожелание.
- Сегашната правна рамка на ЕС (Директива 2012/34/ЕС и Регламента за изпълнение на ЕС) цели увеличаване на трафика по железопътната инфраструктура, а не намаляване на вноските на държавите-членки за балансиране на резултата на Инфраструктурните управители.

Консултантът изготви сценариите, представени в Приложение 12, за да илюстрира как инфраструктурните такси за услугите от минималния пакет за достъп варират в средносрочен план/след 3 години, в зависимост от различните допускания относно:

- Промените в трафика;
- Тенденциите при нивата на разходите за поддържане;
- Промените в държавната субсидия.

Основните резултати са следните:

- Ако трафикът нараства с 10% годишно, а разходите за поддържане останат непроменени, за период след 3 години, може да се наблюдава намаляване на нивото на



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

инфраструктурните такси за достъп с 10% на година или намаляване на размера на държавната субсидия;

- Ако трафикът намалява с 10% на година, а разходите за поддържане остават непроменени, може да се наложи удвояване на инфраструктурните такси за достъп през следващите 10 години и размера на държавната субсидия да остане висок;
- Ако трафикът е сравнително стабилен, а разходите за поддържане непроменени, инфраструктурните такси за достъп, както и държавната субсидия също няма да се променят.

7.2 Финансови отчети на НКЖИ и роля на държавата

7.2.1 Приходи на НКЖИ

Инфраструктурните такси за минималния пакет за достъп и таксите за ползване на други услуги са приходи за Инфраструктурния управител:

- Таксите за минималния пакет за достъп покриват само преките разходи, като в България те представляват 75% от приходите на НКЖИ или 68 000 000 лв. за предоставяне на достъп до железопътната инфраструктура и 30 000 000 лв. за предоставяне на достъп до електроразпределителната мрежа (приходи за 2013 г.).
- Таксите за ползване на други услуги (обслужващи съоръжения и други инфраструктурни услуги), покриват пълните разходи за предоставяне на услугата плюс разумна печалба или се таксуват на търговски принцип; в България те представляват 10% от приходите на НКЖИ или 14 000 000 лв. за 2013 година.
- Другите приходи, като например приходи от продажба на активи, представляват 15% от приходите на НКЖИ или 20 000 000 лв.

Приходите на НКЖИ от минималния пакет за достъп се разпределят както следва:

- 51,5% от приходите за 2013 г. се отнасят за пътническите услуги и се заплащат от БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД или по-точно от държавата, която е органът, отговарящ за поръчката на обществени транспортни услуги;
- 48,5% от приходите са генерирани от железопътните предприятия за товарни превози и следователно от пазара на железопътни услуги. Тук следва да се отбележи дългът на БДЖ „Товарни превози“ ЕООД към НКЖИ, който се състои от задължения по неплатени фактури за услуги от минималния пакет за достъп.

Приходите на НКЖИ от експлоатация и друга търговска дейност през 2013 г. са 130 800 000 лв.

7.2.2 Разходи на НКЖИ

През 2013 г. общите разходи на НКЖИ са 350 000 000 лв. Стойностите, цитирани по-долу също се отнасят до анализа на разходите на НКЖИ за 2013 година:

- Преките разходи за 2013 г. са оценени от Консултанта на 102 500 000 лв., от които 93 500 000 лв. са за предоставянето на услуги от минималния пакет за достъп (достъп до железен път и до електроразпределителната мрежа).



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- Другите оперативни разходи, освен преките разходи, са 236 000 000 лв., а другите разходи са 15 500 000 лв., или общо 250 000 000 лв. По-голяма част от другите разходи са за заплати и социални осигуровки (140 000 000 лв.) и за амортизация на активите (110 000 000 лв.).

7.2.3 Баланс между приходите и разходите на НКЖИ

НКЖИ не реализира печалба и се нуждае от повишаване на приходите или намаляване на разходите, за да балансира своя финансов резултат.

Държавите-членки не могат да изискват в краткосрочен план Инфраструктурният управител да балансира своите приходи и разходи без държавно финансиране, освен при определени условия.

Увеличаване на приходите?

- Повечето от приходите на НКЖИ се определят от държавата, тъй като *"Страните-членки определят тарифната рамка, като се съобразяват с независимостта на управлението на Инфраструктурния управител. При спазване на това условие, страните-членки въвеждат специфични правила за таксуване или делегират такива пълномощия на Инфраструктурния управител"* (член 29, Директива 2012/34/ЕС).
- Тези приходи следва да покриват главно преките разходи, освен ако не бъдат въведени надбавки към инфраструктурните такси, когато пазарът може да ги понесе, за покриване на част от разходите, различни от преките разходи.
- Консултантът предлага въвеждане на надбавки към таксата за достъп до електроразпределителната мрежа, а в бъдеще, след модернизацията на линии 1 и 8, и на надбавки за ползване на железопътна инфраструктура с по-добро качество.
- Консултантът препоръчва да се въведе по-подробно отчитане на данните при изчисляването на пълните разходи за предоставените услуги, различни от минималния пакет за достъп, като се възприеме чисто търговски подход по отношение на ценовата политика за предоставянето на продукта/услугата, особено що се отнася до гарите и обслужващите съоръжения за товарни превози.

Намаляване на разходите?

- Република България трябва да развива своята национална железопътна инфраструктура, в съответствие със своите собствени нужди, и съгласно изискванията и общите нужди на Съюза, включително с нуждата от сътрудничество със съседни държави. По този начин, разходите на Инфраструктурните управители се контролират от политиката и нуждите на държавата.
- В допълнение, 2/3 от разходите на Инфраструктурния управител са фиксирани разходи, свързани с персонала и амортизацията.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

7.2.4 Роля на Държавата

В краткосрочен план, разликата между приходите и разходите на НКЖИ следва да се покрива от държавата в рамките на Многогодишния договор между държавата и Инфраструктурния управител, за да *"се гарантира че в рамките на разумен срок, който не надхвърля пет години, че в отчета за приходите и разходите на Инфраструктурния управител се наблюдава най-малко изравняване на салдото на приходите и разходите"*, както е посочено в Директива 2012/34/ЕС.

В България, държавната субсидия през 2013 г. покрива разходите за заплати и социални осигуровки в НКЖИ, докато амортизацията се покрива от капиталовия трансфер и националното съфинансиране на инвестиционни проекти по Оперативна програма „Транспорт“, както следва:

- За изплащане на заплати и социални осигуровки, съгласно многогодишен договор: 139,7 млн.лв;
- За капиталов трансфер: 90 милиона лв.;
- За национално съфинансиране на проекти, финансирани по ОПТ 2007- 2013: 28,1 милиона лв.;

В заключение:

- *НКЖИ не може да балансира своите приходи и разходи с приходите от инфраструктурните такси, тъй като таксите за минималния пакет за достъп покриват само преките разходи или около 1/3 от общите разходи;*
- *Отговорност на държавата е да балансира приходите и разходите на НКЖИ, чрез покриване на разходите, различни от преките разходи.*
- *В краткосрочен план, не съществува реален стимул за НКЖИ за увеличаване на приходите, тъй като те покриват само преките разходи или 1/3 от общите разходи;*
- *В краткосрочен план, не съществува реален стимул за НКЖИ за намаляване на разходите, различни от преките разходи. Такова намаление може да се получи само в резултат на:*
 - *Промени в държавната транспортна политика с искане за намаляване на базата от основни активи и по този начин намаляване на персонала на НКЖИ;*
 - *Нова политика на НКЖИ в областта на експлоатацията и поддържането, чрез инвестиране в оборудване, нови дейности и методи по поддържането, което означава разпределяне на ресурси и оборудване специално предназначени за изпълнението на тази политика.*
- *Въпросите, свързани с политиката за железопътния сектор следва да бъдат в основата на преговорите между държавата и Инфраструктурния управител при изготвянето на многогодишния договор, който трябва да описва целите, ресурсите и ключовите показатели за изпълнение и измерване на резултатите.*
- *Развиването на дейността чрез реализираните влак-км е предпоставка за намаляването на държавната субсидия за балансиране на резултата на НКЖИ.*



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- *В допълнение, бюджетът по планиране на дейностите по поддържането трябва да бъде приоритет за НКЖИ, тъй като ще позволи адаптиране към нуждите на пазара и предоставяне на по-качествени услуги на по-добри цени.*



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

8 Изисквания при регистрация и осчетоводяване

8.1 Законови изисквания

Действащото българско законодателство се основава на Закона за железопътния транспорт, публикуван за първи път през 2002 г. То трябва да се адаптира, за да отговаря на новото законодателство на ЕС, по-специално на Директива 2012/34/ЕС, която трябва да бъде транспонирана в българското законодателство преди средата на м. юни 2015 г.

Консултантът е информиран, че новият железопътен закон е в процес на подготовка и подлежи на обсъждане в Парламента много скоро.

Сред конкретните въпроси, които трябва да бъдат разгледани, са:

- Методика за изчисляване на преките разходи;
- Независимост по отношение на организацията и вземането на решения на лицата, които отговарят за предоставянето на услуги, различни от минималния пакет за достъп (използване на гари, използване на съоръжения за товарни услуги, странични коловози, използване на съоръжения за услуги по поддръжката, използване на вагонни везни, използване на съоръжения за зареждане с гориво и т.н.);
- Подготовка и публикуване на Референтния документ, включително календар, информация за цените за минималния пакет за достъп и използването на обслужващи съоръжения и други услуги;
- Процедура за разпределяне на влакови трасета;
- Договорни споразумения между Инфраструктурния управител и железопътните предприятия по отношение на разпределените трасета и тяхната наличност;
- Експлоатационна схема, ключови експлоатационни показатели, компенсации при липса на трасета, както са описани в договорите;
- Процедури и условия за анулиране на маршрути, правила за актуализиране на инфраструктурните такси и цените на другите услуги;
- Независимост на Регулаторния Орган;
- Основни функции на Регулаторния Орган.

8.2 Референтен документ

Референтният документ трябва да бъде подобрен и адаптиран по следните точки:

- Необходимост от ясно и недвусмислено представяне на всички изисквания при използването на мрежата, синхронизиране на информацията от техническите отдели, включително валидиране на информацията включена във всички технически Приложения;
- Всички Приложения, свързани с таксуването, регистрацията, фактурирането и експлоатационната схема трябва да бъдат актуализирани съгласно новата система за таксуване;
- Необходимо е включването на Приложение с информация и проект на договорното споразумение между железопътните предприятия и НКЖИ;



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- Планирането на ремонтните работи и затварянията на линии следва да бъдат описани в годишния Референтен Документ. Договорните споразумения между железопътните предприятия и НКЖИ трябва да включват информация относно планираните периоди с невъзможност за предоставяне на трасетата, отклоненията или алтернативните маршрути за ползване;
- Необходимо е изготвяне на ценова листа за компенсациите, които се прилагат в случай на извънредни ремонтни работи и затваряния на линии, които не са предвидени в договорите между железопътните предприятия и НКЖИ.

Точки 6 и 7, както и Приложение 7 на Референтния Документ на НКЖИ трябва да бъдат ревизирани така, че да се използват същите дефиниции и наименования на групи и услуги (група 2, 3 и 4).

Консултантът препоръчва всички услуги, предоставяни на железопътните предприятия, които не са свързани с управлението на капацитета/инфраструктурните услуги, да се изключат от Приложение 7 и да се включат в независима ценова листа, а не в Референтния Документ на НКЖИ.

8.3 Договаряне и регистрация

Договорите между железопътните предприятия и Инфраструктурния управител (НКЖИ) трябва да са по-ясно формулирани от сегашните, особено в частта относно планирането на ремонтните работи, условията за заплащане на неустойки или компенсации. Това би могло да се постигне чрез ясна и ревизирана структура на Референтния Документ и просто и разбираемо описание на бъдещата нова система за таксуване (вж. 8.2 по-горе).

Процедурите за договаряне, планиране и регистрация биха могли да бъдат улеснени чрез използването на предварително планирани трасета. Внедряването на модерна система за планиране и диспечерски контрол също ще даде възможност за цялостно опростяване на процедурите, по-лесна онлайн комуникация с железопътните предприятия и по-бързо и ефективно краткосрочно планиране.

8.4 Фактуриране

По-малките железопътни предприятия се оплакват от големия обем различни фактури, които трябва да обработват. Консултантът е на мнение, че настоящата практика е твърде сложна. Това частично се дължи на регионалните процедури по издаване на фактури, одобрение и регистрация.

Консултантът препоръчва въвеждането на централизирана система на фактуриране, тъй като железопътните предприятия не винаги имат регионални офиси и ползването на общ адрес за договаряне, планиране и фактуриране вероятно би било едно по-добро решение.

Предложенията за използване на съоръженията за товарни услуги и гариране са насочени към по-просто и практично регистриране и фактуриране. Това не може да се постигне автоматично; детайлното разработване на системата за таксуването на тези услуги следва да отчита най-вече лесното събиране на данни и регистрацията им, както и опростяване на процедурите за фактуриране и плащане.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

8.5 Създаване на разходни/приходни центрове, разпределяне на разходи

Необходимо е създаването на нова система от приходни/разходни центрове за:

- Гарите и услугите, предоставяни в гарите;
- Товарните обслужващи съоръжения (депа, терминали, гари) и странични коловози;
- Кариери за баласт, собственост на НКЖИ; баласт от собствена кариера трябва да се продава при пълни разходи за дейностите по поддръжката, където се ползва баласт;
- Организирането на механична поддръжка (управление, цех, машини, регионални екипи за поддръжка), с оглед изчисляване на цената на базата на работните часове на година;
- Услугите, свързани с вагонни везни;
- Дезинфекционни услуги;
- Дейностите, свързани с недвижими имоти, които не включват гари.

Новата структура на база разходни центрове ще даде възможност на НКЖИ да идентифицира разходите за управлението на държавните активи и да ги включи в многогодишния договор с държавата като основа за споразумение относно точните задачи, изпълнявани от НКЖИ и свързаното с това заплащане на такси.

9 Предварителен график за въвеждането и функционирането на новата схема за таксуване

В този раздел е представен предварителния график за прехода от старата към новата система на таксуване.

ЕС предвижда преходен период с продължителност от 4 години. Основното допускане е, че поради задължението за предварително публикуване на таксите в новия Референтен документ веднъж годишно, преходният период ще бъде 2016-2019 г., така че през 2020 г. всички европейски системи на таксуване следва да са хармонизирани в съответствие със законодателството на ЕС.

Консултантът приема, че не всички изменения следва да бъдат взаимносвързани; например новите такси за предоставяне на допълнителните услуги могат да бъдат въведени независимо от таксите за минималния пакет за достъп. Основно и императивно изискване на ЕС остава своевременното публикуване на промените в Референтния документ.

	2015				2016				2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Ново предложение тарифна политика	X	X																						
Промени в закони и наредби	X	X			X	X																		
Въвеждане на нови разходни центрове		X	X																					
Промяна в отчитането на извършената работа и отработени часове		X	X																					
Използване на новите методи на отчитане и счетоводна система					U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
Процес на адаптиране на РД				X	X				U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
3 годишен анализ				X	X																			
Преложение по отношение на минималния пакет за достъп					X	X																		
Първоначално одобрение на предложението по отношение на минималния пакет за достъп								X																
Публикуване в РД									X															
Въвеждане на новите инфраструктурни такси													U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
Такса за електроразпределение - преход към таксуване на база преки разходи					F	F	F	F	Fd	Fd	Fd	Fd	fd	fd	fd	fd	fd	fd	fd	fd	D	D	D	D
Намаление на ИТ за компенсиране на пълните разходи за електроразпределение					R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R				
Промени в регистрация на движението на влаковете						X	X		U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
Нови стимули и глоби					X	X			U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
Нов режим за анулиране					X	X			U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
Нов режим на краткострочно планиране					X	X			U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
Рационализация и опростяване на процеса на фактуриране					X	X	X	X	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
Въвеждане на нова система за отчитане на разходите за гарови услуги					X	X	X	X	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
Използване на новата система за отчитане на разходите за гарови услуги									U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
Въвеждане на нова система за отчитане на разходите за услуги за товарните и разпределителните вагони					X	X	X	X	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
Въвеждане на нова система за отчитане на разходите за коловози за гарирание					X	X	X	X	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U

F = пълни разходи	f = по-ниски от пълните разходи
R = голямо намаление	R = все по-малко намаление
D = преки разходи	d = по-ниски от преките разходи
XXXX = Преходен период към преминаване към новата система	UUUU = Ползване на новата система

Източник: Консултант

Таблица 43. Предварителен график за преход/преминаване към новата система на таксуване



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Приложение 1 – Резюме на Регламента за изпълнение на ЕС, статус: средата на м. януари 2015 г

Тази версия е използвана от експертите на Проекта при първоначалното определяне на моделите и вариантите за изчисляване на новите инфраструктурни такси. Документът беше със статус на работен проект, поради което е предвидена възможност за промени на няколко точки.

Основните точки на работния документ са както следва:

- Определяне на елементите на преките разходи и недопустимите разходи;
- Изчислението на преките разходи следва да обхваща цялата железопътна мрежа;
- Преките разходи се определят като разликата между **пълните разходи за предоставяне** на услугите от минималния пакет за достъп и за достъпа до свързваща инфраструктура до обслужващи съоръжения, от една страна, и **недопустимите разходи**, от друга страна;
- Преките разходи трябва да се основават на стойности на активите от предходни години или, когато тези стойности не са на разположение, на действителните стойности;
- Инфраструктурният управител трябва да калкулира средната единична стойност на преките разходи като раздели преките разходи за цялата мрежа на броя влак-км и/или тон-км за последната година, за която са налични данни. Възможно е модулиране въз основа на определени параметри, което да отразява различното износване на железния път, напр. на база скорост.
- Възможно е изчисляване на преките разходи на базата на иконометрично моделиране или инженерни методи или комбинация от двете.
- Опростени проверки от Регулаторния орган са възможни, в случай че преките разходи са на нивото на предварително определени прагове или са на стойност не по-голяма от € 2 (по цени и валутни курсове от 2005 г., като се използва подходяща индексация на цените) за влак с бруто тегло от 1000 тона.
- Разходите за електроснабдително оборудване не следва да се взимат предвид при изчисляването на разходите, произтичащи директно от влаковата услуга;
- Дефинирането на схемата на таксуване на база на разходите, произтичащи директно от извършването на влаковата услуга следва да гарантира, че Инфраструктурният управител няма да реализира нетна финансова загуба, нито финансова печалба.
- *„Инфраструктурният управител може да включи следните елементи в изчисляването на преките разходи за цялата мрежа:*
 - а) до 10% от разходите за стрелочници, заети по определени участъци от линията и оперативния персонал, необходим по места в помещенията за контрол за управление на движението на влаковете, включително за дейностите по сигнализация, регулиране, диспечерски контрол и комуникация и осигуряване на информация относно движението на влаковете. Инфраструктурният управител може да включва до 20% от тези разходи за линии, контролирани чрез механични или електро-механични системи за сигнализация;



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- б) разходите за персонал, необходим за повече от една дневна смяна, в случай, че определена влакова услуга е заявена и насрочена извън редовното работното време на тази линия;
 - в) частта от разходите за точкова инфраструктура, която е изложена на износване при извършване на влаковата услуга;
 - г) разходите за поддръжка и подновяване на железен път до определения праг;
 - д) до 90% от разходите за подновяване на контактната мрежа и/или контактната релса;
- Праговете, отнасящи се до точка г) са следните:
 - а) „Ако преките разходи за цялата мрежа, съгласно Член 3(1), са равностойни на или са по-малки от 30% от пълните разходи за поддръжка и подновяване или на сумата от 20% от разходите за поддръжка и 40% от разходите за подновяване, Регулаторният орган може да извърши опростена процедура по проверка на изчисляването на преките разходи за цялата мрежа.“
- Определени недопустими разходи не следва да се вземат предвид при изчисляване на преките разходи. Недопустимите разходи са следните:
 - а) „Разходни елементи или разходни центрове, които не са пряко свързани с предоставянето на услугите от минималния пакет за достъп или за достъп до довеждаща инфраструктура до обслужващи съоръжения ;
 - б) Разходи за придобиване, продажба, демонтиране, обеззаразяване, рекултивиране или наемане на земя за други дълготрайни активи;
 - в) Режийни разходи за цялата мрежа, включително заплати и пенсии;
 - г) Финансови разходи като дължимата лихва върху капитала;
 - д) Разходи, свързани с технологичния напредък или остаряване;
 - е) Разходи за нематериални права или нематериални активи, като например добра репутация;
 - ж) Разходи за оборудване за сигнализация, информация, комуникация или телекомуникация;
 - з) Разходи за активи до сумата, получена от Инфраструктурния управител като субсидии за финансиране на тези активи;
 - и) Разходи, свързани с непреодолима сила, инциденти, прекъсване на услуги;
 - й) Разходи за електрозахранващо оборудване като кабели, стълбове, трансформатори;
 - к) Разходи за предоставяне на всякаква друга информация, необходима за внедряването или извършването на услугата, за която е предоставен капацитетът.
 - л) Административни разходи, направени по схеми на диференцирани такси, посочени в чл. 31 (5) и 32 (4) на Директива 2012/34/ЕС.“
- „Инфраструктурният управител трябва да калкулира средната единична стойност на преките разходи като раздели преките разходи за цялата мрежа на броя влак-км и/или тон-км за последната година, за която са налични данни. Инфраструктурният управител може да използва по-високи стойности за реализираните влак-км или тон-км, ако очаква повишаване на производителността в бъдеще.“
- „Държавите-членки могат да позволят на Инфраструктурния управител да модулира стойността на средните единични преки разходи, съгласно един или повече от следните параметри:
 - а) дължина на влака и/или брой на вагоните във влака;
 - б) маса на влака;



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- в) маса на окачването на превозното средство;*
- г) максимално разрешена скорост на влака;*
- д) тягова мощност на мотора;*
- е) осово натоварване и/или брой на осите;*
- ж) регистриран брой бандажни колела*
- з) надлъжната якост на превозните средства и хоризонтални сили, които оказват влияние върху железния път*
- и) консумирана и измерена електрическа мощност като параметър за таксуване за износването на контактната мрежа или електрическите релси;*
- й) всички други параметри, за които Инфраструктурният управител може да демонстрира пред Регулаторния орган, че стойностите, включително измененията от тези стойности, когато е приложимо, са обективно измерени и записани.*
- *Модулацията следва да отчита различните нива на износване на железния път от различните типове подвижен състав, влакови композиции, параметри на железния път и влакови скорости“.*
- *„Регулаторният орган може да приеме изчисленията на средните единични преки разходи, посочени в Член 5 (1) и единичните разходи, посочени в Член 5 (2), без детайлна проверка и контрол, ако средните преки разходи за влак-тонкм възлизат на не повече от € 2 (по цени и валутни курсове от 2005 г., като се използва подходяща индексация на цените) на влак с тегло от 1000 тона.“¹*

¹ Дискусионен документ на Групата на Инфраструктурните Управители (PRIME), м. януари 2015 г.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Приложение 2 – Резюме на регламента за изпълнение на ЕС, статус - м. април 2015 г.

Регламентът за изпълнение на ЕС дефинира основата за изчисляването на преките разходи за извършване на влакова услуга. Като цяло Регламентът за изпълнение на ЕС представлява компромисно споразумение между Инфраструктурните управители, държавите-членки и Комисията на ЕС. Идеята на ЕС е да се постигне цялостно намаляване на инфраструктурните такси за достъп, с цел подпомагане и стимулиране на железопътния товарен транспорт.

Основните точки на работния документ са както следва:

- Основната цел е да се определят преките разходи за минималния пакет за достъп на ниво **ефективно** предоставяне на влакови услуги;
- Дефиниране на елементите на преките и недопустимите разходи;
- **Преките разходи** се определят като разликата между **пълните разходи** за предоставяне на услугите от минималния пакет за достъп и за достъпа до свързваща инфраструктура до обслужващи съоръжения, от една страна, и **недопустимите разходи**, от друга страна. Държавите-членки **могат да решат Инфраструктурният управител да прилага подхода на ефективни разходи за предоставяне на услуги при изчисляването на преките разходи за цялата мрежа**;
- Преките разходи трябва да се основават на стойности на активите от предходни години или, когато тези стойности не са на разположение, на действителните стойности. Данните за предходни години следва да се основават на реалните суми, които Инфраструктурният управител е платил за активите, което означава, че намаляването на дълговете води до намаляване на разходите за съответния актив;
- Инфраструктурният управител трябва да калкулира средната стойност на преките разходи за цялата мрежа като раздели преките разходи за цялата мрежа на общия брой влак-км или бруто-тон-км, прогнозирани или реално генерирани. Ако Инфраструктурният управител докаже пред Регулаторния орган, че основни параметри са значително по-различни за различните участъци от мрежата Инфраструктурният управител следва да изчисли средната стойност на преките разходи за тези части от мрежата като раздели преките разходи за тези части на общия брой влак-км или бруто-тон-километри, прогнозирани или реално генерирани;
- Възможна е модулиране на таксите базирано на конкретни параметри така, че да се отчете различното износване на железния път, например на база скорост;
- Преките разходи могат да се изчисляват на база на иконометрично моделиране или инженерни методи или като комбинация от двете;
- Опростени проверки от Регулаторния орган са възможни, в случай че преките разходи са на нивото на предварително определени прагове или са на стойност не по-голяма от € 2 (по цени и валутни курсове от 2005 г., като се използва подходящ индекс на цените) за влак с тегло от 1000 бруто тона.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- Електрозахранващото оборудване (кабели и трансформатори) не подлежи на износване и не следва да се взема под внимание при изчисляване на преките разходи. Все пак, контактната линия за електрическа тяга може да се вземе предвид при изчисляване на преките разходи;
- Инфраструктурният управител следва регулярно да актуализира методиката на изчисляване на преките разходи ;
- Дефинирането на новите инфраструктурни такси на база разходите, директно възникнали от предоставянето на влаковата услуга трябва да гарантира, че Инфраструктурният управител няма да претърпи финансови загуби/печалби;
- Инфраструктурният управител следва да предложи поетапен план за железопътните предприятия, които регистрират значително увеличение на таксите след преглед на съществуващите условия за изчисляване.
- Инфраструктурният управител може да включи в изчисленията на преките разходи за цялата мрежа следните разходи:
 - а) *разходите за персонал, необходим за повече от една дневна смяна, в случай, че определена влакова услуга е заявена и насрочена извън редовното работното време на железопътната линия/участък;*
 - б) *частта от разходите за точкова инфраструктура, в това число разходите за стрелки и прелези, които са изложени на износване при извършване на влаковата услуга;*
 - в) *до 90% от разходите за подновяване и поддръжка на контактната мрежа или електрифицираната трета релса (или и двете), при ползване на електрическа тяга и до 10% от разходите за стълбове и кабели, поддържащи контактната мрежа;*
 - г) *разходите за персонал, необходим за изготвянето и разпределянето на влаковите маршрути и изготвяне на работното разписание до степента, директно свързана с извършването на влаковата услуга.*
- *Недопустими разходи са следните:*
 - а) *Фиксирани разходи, свързани с предоставянето на ползването на участък от линия;*
 - б) *Разходи, които не са свързани с плащания, извършени от Инфраструктурния управител, не се считат за преки разходи за цялата мрежа. Разходи или разходни центрове, които не са пряко свързани с предоставянето на минималния пакет за достъп или за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения;*
 - в) *Разходи за придобиване, продажба, демонтиране, обеззаразяване, рекултивирание или наемане на земя или други дълготрайни материални активи;*
 - г) *Режийни разходи за цялата мрежа, включително заплати и пенсии;*
 - д) *Финансови разходи;*
 - е) *Разходи, свързани с технологичния прогрес или остаряване;*



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

- ж) Разходи за нематериални активи;*
- з) Разходи за оборудване за сигнализация, в случай, че не са директно възникнали в резултат на извършването на влаковата услуга.*
- и) Информационно, комуникационно или телекомуникационно оборудване;*
- й) Разходи, свързани с непреодолима сила, инциденти, прекъсване на услуги;*
- к) Разходи за електрозахранващо оборудване за електрифицираните влакове, ако не са възникнали директно от извършването на влаковата услуга. Преките разходи за извършване на влакови услуги, при които не се използва електрозахранващо оборудване не трябва да включват разходи за предоставяне на електрозахранващо оборудване;*
- л) Разходи, свързани с предоставянето на информация, споменати в т. 1(е) на Анекс II на Директива 2012/34/ЕС, освен ако не са резултат от извършването на влаковата услуга;*
- м) Административни разходи, възникнали при прилагането на схеми на диференцирани такси, посочени в чл. 31(5) и 32(4) на Директива 2012/34/ЕС;*
- н) Амортизация, която не е свързана с реалното износване на инфраструктурата, което възниква при извършването на влакова услуга;*
- о) Разходи за земни работи, тунели и водостоци;*
- п) Частта от разходите за поддръжка и обновяване, които не възникват директно от извършването на влаковата услуга.²*

² Последна проекто-версия на Регламента за изпълнение за условията за изчисляване на разходите, възникнали директно в резултат от извършването на влаковата услуга, м. април 2015 г.



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

Приложение 3 – Сравнение между проекто-текстовете на Регламента за изпълнение на ЕС от средата на м. януари 2015 г. и от м. април 2015 г.

Моля имайте предвид: **Маркираните в жълто текстове са важни промени.**

Предварителна версия, м. януари 2015 г.	Предварителна версия, м. април 2015 г.	Коментар
<p>Чл. 1.1</p> <p>Този Регламент за изпълнение излага условията за изчисляване на разходите, които възникват директно вследствие на извършването на влаковата услуга съгласно Член 31(3) на Директива 2012/34/ЕС.</p>	<p>Чл. 1.1</p> <p>Този Регламент за изпълнение излага условията за изчисляване на разходите, възникнали директно в резултат на извършването на влаковата услуга за целите на установяване на таксите за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, съгласно Член 31(3) на Директива 2012/34/ЕС.</p>	<p>Изменения: Чл. 1.1 уточнява, че че подходът на преките разходи е валиден и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения</p>
<p>Чл. 1.2</p> <p>Инфраструктурният управител трябва да посочи в Референтния документ услугите от минималния пакет за достъп и достъпа до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, като това означава да се таксуват в съответствие с настоящия регламент, независимо от таксата включваща надбавки.</p>	<p>Чл. 1.2</p> <p>Настоящият регламент трябва да се прилага, без да се засягат разпоредбите относно финансирането на инфраструктурата или равновесието на приходите и разходите на Управителя на инфраструктурата, определено в Член 8 на Директива 2012/34/ЕС.</p>	<p>Забележка: Чл. 1.2 от стария проекто-текст е Чл. 7 в новия.</p> <p>Новп: Чл. 1.2 от проекто-текста от м. април 2015 г.</p>
<p>Чл. 2</p> <p>Разходен център означава отчетно бизнес звено, в която се калкулират разходи с цел разпределяне на</p>	<p>Чл. 2</p> <p>За целите на този регламент са приложими следните дефиниции:</p>	<p>Ново: дефиниции на ‚преки разходи‘ и единични преки разходи‘</p> <p>Изменения: дефиниция на ‚разходен център‘.</p>



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предварителна версия, м. януари 2015 г.	Предварителна версия, м. април 2015 г.	Коментар
тези разходи пряко или непряко към определени пазарни услуги.	<p>(1) 'преки разходи' са разходите, които са направени в резултат на извършването на влаковата услуга;</p> <p>(2) 'единични преки разходи' са преки разходи на влак-км, превозно средство-км, бруто-тон-км на влак или комбинация от тях;</p> <p>(3) 'разходен център' означава отчетно бизнес звено в рамките на счетоводната система на Инфраструктурния управител, чрез която се отчитат разходи с цел разпределянето на тези разходи пряко или непряко към определена пазарна услуга.</p>	
<p>Чл. 3.1</p> <p>Преките разходи за цялата мрежа се изчисляват като разлика между, пълните разходи за предоставянето на услугите от минималния пакет за достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, от една страна, и недопустимите разходи, предвидени в Чл. 4, от друга. Без да се засяга Чл. 30 (3) на Директива 2012/34/ЕС, Инфраструктурните управители, или, според случая, съответната държава-членка, могат да намалят преките разходи за цялата мрежа с цел ограничаване на тяхното ниво до преките разходи за ефективно предоставяне на услуги.</p>	<p>Чл. 3.1</p> <p>Преките разходи за цялата мрежа се изчисляват като разлика между, от една страна, разходите за предоставяне на услугите от минималния пакет за достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения и, от друга страна, недопустимите разходи, посочени в Чл. 4.</p>	<p>Изменения: Чл. 3.1, последно изречение, маркирано в жълто, изтрито.</p>
	Чл. 3.2	<p>Нов: Проект-текст от м. април: възможност за решение дали преките разходи са изчислени за цялата мрежа или не.</p>



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предварителна версия, м. януари 2015 г.	Предварителна версия, м. април 2015 г.	Коментар
	Държавите-членки могат да вземат решение, инфраструктурният управител да прилага разходите за ефективно предоставяне на услуги за целите на изчисляването на преките разходи на база на цялата мрежа съгласно параграф 1.	
<p>Чл. 3.2</p> <p>Преките разходи за цялата мрежа трябва да се базират на предходните стойности на активите или, когато тези стойности не са налични, на действителните стойности.</p>	<p>Чл. 3.3</p> <p>Стойностите на активите, ползвани с цел изчисляване на преките разходи за цялата мрежа трябва да се базират на стойностите на активите от предходни години или, когато тези стойности не са налични, или когато текущите стойности са по-ниски, на текущите стойности. Инфраструктурният управител може да приложи прогнозни стойности ако те могат да бъдат достатъчно прозрачно, ясно и обективно измерени и обосновани пред Регулаторния орган. Стойностите на активите от предходни години трябва да се базират на реално заплатени от Инфраструктурния управител и документиран суми към момента на придобиване на тези активи. В случай на намаляване на дълговете, Инфраструктурният управител трябва да приспадне съответната част от намаляването на дълговете за редуциране на стойностите на активите и съответно на преките разходи за цялата мрежа.</p>	<p>Изменения:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ползване на по-ниски стойности на активите без значение дали текущи или от предходни години; ▪ Възможност за използване на прогнозни стойности; ▪ Стойности от предходни години само въз основа на реални плащания на ИУ; ▪ Намаляването на дълговете намалява стойностите на активите.
Чл. 3.3	Чл. 3.4	Изменения:



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предварителна версия, м. януари 2015 г.	Предварителна версия, м. април 2015 г.	Коментар
<p>Без да се засяга Чл. 4, Инфраструктурният управител може да включи в изчисляването на преките разходи за цялата мрежа:</p> <p>а) до 10% от разходите за стрелочници, заети по определени участъци от линията и оперативния персонал в местните помещения за контрол, необходим за управление на движението на влаковете, включително дейностите по сигнализация, регулиране, диспечерски контрол и комуникация и осигуряване на информацията относно движението на влаковете. Инфраструктурният управител може да включва до 20% от тези разходи за линии, контролирани чрез механични или електро-механични системи за сигнализация.</p> <p>б) разходите за персонал, необходим за повече от една дневна смяна, в случай, че определена влакова услуга е заявена и насрочена извън редовното работно време на тази линия;</p> <p>в) частта от разходите за точкова инфраструктура, която е изложена на износване при извършване на влаковата услуга;</p> <p>г)</p> <p>г) разходите за поддръжка на железен път и подновяване до определения праг съгласно Член 7(1)</p>	<p>Без да се засяга Член 4 и ако Инфраструктурният управител може прозрачно, ясно и обективно да отчете и обоснове на базата на най-добрата международна практика, че разходите са пряко възникнали от извършването на влаковата услуга, ИУ може да включи в изчисляването на преките си разходи за цялата мрежа следните разходи:</p> <p>а) разходите за персонал, необходим за повече от една дневна смяна, в случай, че определена влакова услуга е заявена и насрочена извън редовното работно време на тази линия;</p> <p>б) частта от разходите за точкова инфраструктура, в това число разходите за стрелки и прелези, които са изложени на износване при извършване на влаковата услуга;</p> <p>в) до 90% от разходите за подновяване и поддръжка на контактната мрежа или електрифицираната трета релса (или и двете), при ползване на електрическа тяга и до 10% от разходите за стълбове и кабели, поддържащи контактната мрежа;</p> <p>г) разходите за персонал, необходим за изготвянето и разпределянето на влаковите маршрути и изготвяне на работното разписание до степента, директно свързана с извършването на влаковата услуга.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Допустими са само разходи, които могат прозрачно, ясно и обективно да бъдат отчетени и обосновани; • 3(а) проекто-текст от м. януари: изтрит; • 3(а) нов = 3(б) стар проекто-текст: изменен; • 3(б) нов = 3(в) стар проекто-текст: специфично споменаване на стрелки и прелези; • 3(в) нов = 3(д) стар проекто-текст: включително прагове до 10 % за разходите за стълбове и кабели по контактната мрежа; • 3(г) нов проекто-текст: нов; добавяне на разходи за разпределяне на влакови маршрути и изготвяне работно разписание; • 3(г) стар проекто-текст: изтрит



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предварителна версия, м. януари 2015 г.	Предварителна версия, м. април 2015 г.	Коментар
д) до 90% от разходите за подновяване на контактната мрежа и/или третата релса.		
	<p>Чл. 3.5</p> <p>Разходите, които се изчисляват по този Чл. трябва да се основават на реални плащания, извършени от ИУ. Разходите, изчислени по този член трябва да бъдат отчетени или прогнозирани на базата на същия референтен период.</p>	<p>Ново: Всеки разходен елемент трябва да се основава на ефективно извършени плащания.</p> <p>Този текст е нов, но идеята вече е включена в Чл. 4. от стария проекто-текст</p>
<p>Чл. 4</p> <p>Инфраструктурният управител не трябва да включва в изчисляването на преките разходи за цялата мрежа постоянните разходи, свързани с функционирането на даден участък от мрежата. В допълнение, разходите, които не са свързани с плащания, извършени от Инфраструктурния управител, не са допустими като преки разходи за цялата мрежа. По-специално при изчисляване на преките разходи за цялата мрежа не трябва да се вземат предвид следните разходни елементи или разходни центрове:</p> <p>а) Разходни елементи или разходни центрове, които не са пряко свързани с предоставянето на пакета за минимален достъп или за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения.</p>	<p>Чл. 4</p> <p>1. ИУ не може да включва в изчисляването на преките разходи за цялата мрежа следните разходи:</p> <p>а) Фиксирани разходи, свързани с функционирането на участък от мрежата;</p> <p>б) Разходи, които не са свързани с плащанията, извършени от Инфраструктурния управител, не са допустими като преки разходи за цялата мрежа, както и разходи или разходни центрове, които не са пряко свързани с минималния пакет за достъп или с достъпа до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения;</p> <p>в) Разходи за придобиване, продажба, демонтиране, обеззаразяване, рекултивиране</p>	<p>4(а) = нов, допълнителен параграф към 3 (а)</p> <p>4(б) нов = 4(а) стар проекто-текст: изменен, разходите могат да се вземат за основа, само когато плащането е извършено</p> <p>4(в) нов = 4(б) стар проекто-текст: няма промени</p> <p>4(г) нов = 4(в) стар проекто-текст: няма промени</p> <p>4(д) нов = 4(г) стар проекто-текст: изменен; изтриване на примери</p> <p>4(е) нов = 4(д) стар проекто-текст: няма промени</p> <p>4(ж) нов = 4(е) стар проекто-текст: изменен; изтриване на неимуществени права</p> <p>4(з) и 4 (и) нов = 4 (ж) стар проекто-текст: изменен; разделяне на два параграфа; част от разходите за оборудване за сигнализация, в случай, че произтичат директно от извършването на влаковата</p>



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предварителна версия, м. януари 2015 г.	Предварителна версия, м. април 2015 г.	Коментар
<p>б) Разходи за придобиване, продажба, демонтиране, обеззаразяване, рекултивиране или наемане на земя за други дълготрайни активи</p> <p>в) Режийни разходи за цялата мрежа, включително заплати и пенсии;</p> <p>г) Финансови разходи като дължимата лихва върху капитала;</p> <p>д) Разходи, свързани с технологичния напредък или остаряване</p> <p>е) Разходи за нематериални права или нематериални активи, като например добра репутация</p> <p>ж) Разходи за оборудване за сигнализация, информация, комуникация или телекомуникация;</p> <p>з) Разходи за активи до степента, при която Инфраструктурният управител получава субсидии за финансиране на тези активи</p> <p>и) Разходи, свързани с непреодолима сила, инциденти, разваляне на услуги.</p> <p>й) Разходи за оборудване за електроснабдяване за електрическа тяга като кабели, стълбове, трансформатори;</p> <p>к) Разходи за предоставяне на всякаква друга информация, необходима за внедряването или</p>	<p>или наемане на земя или други дълготрайни материални активи;</p> <p>г) Режийни разходи за цялата мрежа, включително заплати и пенсии;</p> <p>д) Финансови разходи;</p> <p>е) Разходи, свързани с технологичния прогрес или остаряване;</p> <p>ж) Разходи за нематериални активи;</p> <p>з) Разходи за оборудване за сигнализация, в случай, че не са директно възникнали в резултат на извършването на влаковата услуга.</p> <p>и) Информационно, комуникационно или телекомуникационно оборудване;</p> <p>й) Разходи, свързани с непреодолима сила, инциденти, прекъсване на услуги;</p> <p>к) Разходи за електрозахранващо оборудване за електроснабдяване за електрическа тяга, ако не са възникнали директно от извършването на влаковата услуга. Преките разходи за извършване на влакови услуги, които не използват електрозахранващо оборудване не трябва да включват разходи за използване на електрозахранващо оборудване;</p> <p>л) Разходи, свързани с предоставянето на информация, споменати в т. 1(е) на Анекс II на</p>	<p>услуга, могат да бъдат разглеждани като преки разходи.</p> <p>4(и) нов = 4(и) стар проекто-текст: няма промяна</p> <p>4(й) стар проекто-текст: изтрил</p> <p>4(к) нов = 4(й) стар проекто-текст изменен: не всички разходи за електроснабдяване са директно недопустими, важна дизелова тяга не трябва да се таксува върху разходите, включително разходите за оборудване за електроснабдяване</p> <p>3(л) нов = 3(к) стар проекто-текст: изменен, по-недвусмислен</p> <p>3(м) нов = 3(л) стар проекто-текст: няма промени</p> <p>3(н) нов = нов</p> <p>3(о) нов = нов</p> <p>3(п) нов = нов</p>



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предварителна версия, м. януари 2015 г.	Предварителна версия, м. април 2015 г.	Коментар
<p>извършването на услугата, за която е предоставен капацитет.</p> <p>л) Административни разходи, направени по схеми на диференцирани такси, посочени в членове 31(5) и 32(4) на Директива 2012/34/ЕС.</p>	<p>Директива 2012/34/ЕС, освен ако не са резултат от извършването на влаковата услуга;</p> <p>м) Административни разходи, възникнали при прилагането на схеми на диференцирани такси, посочени в чл. 31(5) и 32(4) на Директива 2012/34/ЕС;</p> <p>н) Амортизация, която не е свързана с реалното износване на инфраструктурата, което възниква при извършването на влакова услуга;</p> <p>о) Разходи за земни работи, тунели и водостоци;</p> <p>п) Частта от разходите за поддръжка и обновяване, които не възникват директно от извършването на влаковата услуга.</p>	
	<p>Чл. 4.2</p> <p>Ако ИУ е получил средства за финансиране на специфични инфраструктурни проекти, разходите, свързани с такива проекти и инвестиции, които са включени в изчисляването на преките разходи, не следват да оказват влияние и да увеличават нивото на таксите.</p>	Нов
	<p>Чл. 4.3</p> <p>Разходите, изключени от изчисляването съгласно този Член, трябва да бъдат отчетени или прогнозирани въз основа на референтния период, посочен в Член 3(5).</p>	Нов



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предварителна версия, м. януари 2015 г.	Предварителна версия, м. април 2015 г.	Коментар
<p>Член 5.1</p> <p>Инфраструктурният управител трябва да калкулира средната единична стойност на преките разходи като раздели преките разходи за цялата мрежа на броя влак-км и/или тон-км за последната година, за която са налични данни (Чл.3.1). Инфраструктурният управител може да използва по-високи стойности за реализираните влак-км или тон-км, ако очаква повишаване на производителността в бъдеще.</p>	<p>Член 5.1</p> <p>Управителят на инфраструктурата трябва да калкулира средната стойност на преките разходи за цялата мрежа като раздели преките разходи за цялата мрежа на общия брой влак-км или бруто-тон-км, прогнозирани или реално генерирани.</p> <p>От друга страна, ако Инфраструктурният управител докаже пред Регулаторния орган, посочен в Чл. 55 на Директива 2012/34/ЕС, че има разлики в основни параметри за различните участъци от мрежата, Инфраструктурният управител следва да изчисли средната стойност на преките разходи за тези части от мрежата като раздели преките разходи за тези части на общия брой влак-км или бруто-тон-километри, прогнозирани или реално генерирани.</p> <p>При калкулирането на средната стойност на преките разходи, Инфраструктурният управител може да използва комбинация от параметри влак-километри или бруто-тон-километри, ако този метод на изчисление не променя пряката причинно-следствена връзка с извършването на влаковата услуга. Без да се засяга Чл. 3(3), Инфраструктурният управител може да приложи отчетни или прогнозни разходи.</p>	<p>Изменен</p> <ul style="list-style-type: none"> Допълнителна възможност за изчисляване на различни преки разходи за различна част от мрежата
<p>Чл. 5.2</p>	<p>Чл. 5.2</p>	<p>Изменение:</p>



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предварителна версия, м. януари 2015 г.	Предварителна версия, м. април 2015 г.	Коментар
<p>2. Държавите-членки могат да позволят на Инфраструктурният управител да модулира средната стойност на преките разходи съгласно един или повече от следните параметри:</p> <p>а) дължина на влака и/или брой на превозните средства във влака</p> <p>б) маса на влака</p> <p>в) масата на окачването на превозното средство</p> <p>г) максимално разрешена скорост на влака</p> <p>д) тягова мощност на моторизирана единица</p> <p>е) осово натоварване и/или брой на осите</p> <p>ж) записан брой на бандажните колела</p> <p>з) надлъжната якост на превозните средства и хоризонтални сили, които оказват влияние върху железния път</p> <p>и) консумирана и измерена електрическа мощност като параметър за таксуване за износването на контактната мрежа или електрическите релси</p> <p>й) всички други параметри, за които Инфраструктурният управител може да докаже пред Регулаторния орган, че стойностите, включително измененията от тези стойности, когато е приложимо, са обективно измерени и записани.</p> <p>Модулирането трябва да отчете различните нива на износване на железния път от различните видове</p>	<p>Държавите-членки могат да позволят на Инфраструктурният управител да модулира средната стойност на преките разходи като отчете различните нива на износване на инфраструктурата, съгласно един или няколко от следните параметри:</p> <p>а) дължина на влака и/или брой на превозните средства във влака;</p> <p>б) маса на влака;</p> <p>в) тип на превозното средство, по специално масата на окачването му;</p> <p>г) скорост на влака;</p> <p>д) тягова мощност на моторизирана единица;</p> <p>е) осово натоварване и/или брой на осите;</p> <p>ж) записан брой на бандажните колела или ефективна употреба на оборудването за защита срещу приплъзване на колелото;</p> <p>з) надлъжната якост на превозните средства и хоризонтални сили, които оказват влияние върху железния път;</p> <p>и) консумирана и измерена електрическа мощност или динамика на пантографите или контактните обувки като параметър за таксуване за износване на контактната мрежа или електрическата релса;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Добавяне на параметър за модулиране (й) нов проекто-текст; • Последното изречение от стария проекто-текст: изтрито.



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предварителна версия, м. януари 2015 г.	Предварителна версия, м. април 2015 г.	Коментар
<p>подвижен състав, влакови композиции, параметри на железния път или скорости на влака</p>	<p>й) параметри на железния път и по-специално радиуси; к) всички други разходи, за които Инфраструктурният управител може да докаже пред Регулаторния орган, че стойностите, включително измененията от тези стойности, когато е приложимо, са обективно измерени и записани.</p>	
<p>Чл. 5.3 Модулирането на единичните преки разходи не трябва да води до увеличаване на преките разходи за цялата мрежа или, ако е приложимо, на преките разходи за ефективно предоставяне на услуги както е посочено в Член 3(1).</p>	<p>Чл. 5.3 Модулирането на единичните преки разходи не трябва да води до увеличаване на преките разходи за цялата мрежа както е посочено в Член 3(1).</p>	Изменен
	<p>Чл. 5.4 Допълнителните разходи, свързани с отклоняването на влакове не трябва да се включват в преките разходи, произтичащи от извършването на тази влакова услуга.</p>	Нов
	<p>Чл. 5.5 Общият брой км за превозното средство, влак-километрите, бруто-тон-километрите или комбинацията от тях за целите на изчисленията, направени съгласно този Член трябва да се</p>	Нов



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предварителна версия, м. януари 2015 г.	Предварителна версия, м. април 2015 г.	Коментар
	измерят или прогнозираят въз основа на референтния период, посочен в Член 3(5).	
<p>Чл. 6</p> <p>В допълнение към изчисленията съгласно Чл. 5(1), Инфраструктурният управител може да изчисли единичните преки разходи с помощта на иконометрично моделиране или инженерни методи или комбинация от двете, съгласно Чл. 30(8) на Директива 2012/3/ЕС без да прилага членове 3, 4 и 5(1). Инфраструктурният управител следва да прилага по-ниски стойности от средните единични преки разходи съгласно сравнението на резултатите от, от една страна, иконометричното моделиране и инженерните методи и, от друга страна, изчисленията въз основа на членове 3, 4 и 5(1).</p>	<p>Чл. 6</p> <p>Чрез дерогация от Чл. 3(1) и Член 5(1), Инфраструктурният управител може да изчисли единичните преки разходи с помощта на иконометрично моделиране, в случай че може да демонстрира пред Регулаторния орган, че единичните преки разходи включват само преките разходи, вследствие на извършването на влаковата услуга и, по-специално, че не включват разходите, посочени в Чл. 4.</p>	Изменен, последното изречение е изтрито
<p>Чл. 1.2</p> <p>Инфраструктурният управител трябва да посочи в Референтния документ услугите, които се включват в минималния пакет за достъп и достъпа до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, което означава да се таксува в съответствие с настоящия регламент, независимо от таксата включваща надбавка.</p>	<p>Чл. 7</p> <p>Инфраструктурният управител трябва да идентифицира ясно в Референтния документ услугите от минималния пакет за достъп и достъпа до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения така, че те да се таксуват в съответствие с настоящия регламент. Услугите, за които се ползва таксуване с надценки съгласно Чл. 32(1) на Директива 2012/34/ЕС, следва да се дефинират отделно както и тези, за които се определят такси въз основа на дългосрочните разходи за конкретни</p>	Изменен <ul style="list-style-type: none"> Идентифициране на таксите за услуги въз основа на дългосрочни разходи за специфични проекти



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предварителна версия, м. януари 2015 г.	Предварителна версия, м. април 2015 г.	Коментар
	проекти в съответствие с Член 32(3) на Директива 2012/34/ЕС.	
<p>Чл. 7.1</p> <p>Ако преките разходи за цялата мрежа, както е посочено в Чл. 3(1), са по-малко от или 30% от пълните разходи за поддръжка и обновяване или сумата от 20% от разходите за поддръжка и 40% от разходите за подновяване, регулаторният орган може да приложи опростена проверка на изчисляването на преките разходи за цялата мрежа.</p>	<p>Чл. 8.1</p> <p>Ако преките разходи за цялата мрежа, посочени в Чл. 3(1) или преките разходи, изчислени на базата на иконометрично моделиране, съгласно Чл. 6, умножени по броя влак-км, км превозното средство и/или тон-километри, ползвани в референтния период, са по-малко от 30% от всички разходи за поддръжка и обновяване или от сумата от 20% от разходите за поддръжка и 40% от разходите за подновяване, Регулаторният орган може да осъществи опростена процедура по контрол, както е посочено в Чл. 56 (2) на Директива 2012/34/ЕО, върху изчисляването на преките разходи за цялата мрежа начин.</p>	<p>Изменен: включени са преки разходи въз основа на иконометрично моделиране</p>
<p>Чл. 7.2</p> <p>Регулаторният орган може да приеме изчисляването на средните единични преки разходи съгласно Член 5(1) и единичните разходи съгласно Член 5(2), без детайлен контрол, ако средните преки разходи за влаков тон-км са в размер на не повече от € 2 (по цени и валутни курсове от 2005 г., като се използва подходящ индекс на цените) на влак с тегло 1000 тона.</p>	<p>Чл. 8.2</p> <p>Регулаторният орган може да приеме изчисляването на средните единични преки разходи съгласно чл. 5(1) и модулираните средни единични преки разходи съгласно Член 5(2), подлежащи на опростен контрол, съгласно параграф 1 от настоящия чл. /, ако средните преки разходи на влак-километър на влак с тегло 1 000 са в размер на не повече от 2 € (по цени и</p>	<p>Изменение: В думите, но не и в съдържанието.</p>



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предварителна версия, м. януари 2015 г.	Предварителна версия, м. април 2015 г.	Коментар
	валутни курсове от 2005 г., като се използва подходящ индекс на цените).	
Чл. 7.3 Опростени проверки, съгласно този Член, се прилагат независимо една от друга.	Чл. 8.3 Опростени контролни процедури, съгласно параграфи 1 и 2, се прилагат независимо една от друга.	Малки промени само в използваните думи
Чл. 8 1. Ако инфраструктурните такси за определена извършвана влакова услуга се увеличават с повече от 20% на година или с повече от 30% в продължение на три последователни години като резултат от прегледа на изчисляването на преките разходи или на различен начин на прилагане на настоящия регламент, се прилагат следните разпоредби: а) Допитването в съответствие с Чл. 27(1) на Директива 2012/34/ЕС ще бъде с продължителност от най-малко четири месеца. б) Прилага се удълженият период на предварително уведомление в съответствие с Чл. 32(6) на Директива 2012/34/ЕС. в) Държавата-членка може да наложи преходен период от до три години по отношение на тези влакови услуги.	Чл. 9 Инфраструктурният управител трябва редовно да актуализира метода за изчисляване на преките разходи, съгласно най-добрите международни практики.	<ul style="list-style-type: none"> • Изменен, не са посочени случаите, които стартират преглед само на инструкцията за редовен преглед на метода • Вече не са включени определени срокове за преглед



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Предварителна версия, м. януари 2015 г.	Предварителна версия, м. април 2015 г.	Коментар
<p>2. ИУ трябва да завърши прегледа и да публикува ревизираните такси не по-късно от пет години. Въз основа на опита на регулаторния орган, държавите-членки могат да решат да удължат периода с оглед на генерален преглед на инфраструктурните такси с до три години.</p>		
<p>Чл. 9</p> <p>Инфраструктурните управители трябва да представят своите изчисления по отношение на преките разходи на железопътния Регулаторен орган не по-късно от дванадесет месеца след публикуването на настоящия Регламент за изпълнение в Официалния вестник на Европейския съюз. Ако изпълнението на настоящия Регламент за изпълнение води до нива на преките разходи, които са значително по-високи за някои влакови услуги, Инфраструктурният управител трябва да представи план за постепенно адаптиране на схемата им за таксуване в съответствие с глава IV на Директива 2012/34/ЕС.</p>	<p>Чл. 10</p> <p>Инфраструктурният управител трябва да представи своя метод за изчисляване на преките разходи и поетапен план на Регулаторния орган не по-късно от [24 месеца след влизането в сила на настоящия Регламент за изпълнение].</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Изменение: промяна на срока за представяне пред Регулаторния орган • Изменение в използваните изрази.

ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Приложение 4. Извадки от Аналитични отчети на разходите на НКЖИ за 2013 г.

АНАЛИТИЧЕН ОТЧЕТ (част) на разходите по икономически елементи на дейността в подделение УДВГД към 31.12.2013 г.											
N по ред	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ	Всичко разходи	в това число:								
			материали	гориво за др. нужди	елен. за др. нужди	топло-енергия	външни услуги	амортизации	заплати	социални осигуровки	други разходи
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО											
I	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в управлението на движението в т.ч.:	61 486 665	419 852	177 415	1 922 307	92 874	2 141 333	4 453 013	42 578 587	9 119 448	581 836
	<i>преки разходи</i>	8 275 938	419 852	177 415	1 922 307	92 874	2 002 122		2 561 111	518 421	581 836
	<i>непреки разходи</i>	53 210 727					139 211	4 453 013	40 017 476	8 601 027	
101	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в обособени пътнически гари - София, Пловдив, Русе в т.ч.:	2 972 030	16 074	58	126 686	65 810	377 707	1 334 672	853 710	180 724	16 589
	<i>преки разходи</i>	587 799	16 074	58	126 686	65 810	362 582			180 724	16 589
	<i>непреки разходи</i>	2 384 231					15 125	1 334 672	853 710		
102	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в обособени товарни гари - София, Русе в т.ч.:	155 225	306				827	23 414	107 341	23 265	72
	<i>преки разходи</i>	1 193	306				815				72
	<i>непреки разходи</i>	154 032					12	23 414	107 341	23 265	
103	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в обособени разпределителни гари - Подуене, Горна Оряховица, Русе, Пловдив, Бургас в т.ч.:	2 105 662	12 064		180 003		50 887	166 933	1 377 478	300 562	17 735
	<i>преки разходи</i>	251 314	12 064		180 003		41 512				17 735
	<i>непреки разходи</i>	1 854 348					9 375	166 933	1 377 478	300 562	
104	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в гари, обслужващи и двата трафика - пътническо и товарно движение в т.ч.:	49 357 241	389 999	175 714	1 588 318	27 064	1 695 778	2 926 545	34 604 653	7 403 007	546 163
	<i>преки разходи</i>	4 323 945	389 999	175 714	1 588 318	27 064	1 596 687				546 163
	<i>непреки разходи</i>	45 033 296					99 091	2 926 545	34 604 653	7 403 007	
105	Разходи за експлоатация и текущо поддържане на гарите на Ферибот в т.ч.:	90 923	872		3 420		4 474		67 742	14 415	
	<i>преки разходи</i>	4 354	872		3 420		62				
	<i>непреки разходи</i>	86 569					4 412		67 742	14 415	
106	Разходи за прелези в т.ч.:	3 726 052	537	1 643	23 880		11 660	1 449	3 006 552	679 054	1 277
	<i>преки разходи</i>	27 801	537	1 643	23 880				464		1 277
	<i>непреки разходи</i>	3 698 251					11 196	1 449	3 006 552	679 054	
107	<i>Преки разходи</i> за работна заплата и осигуровки на ръководители движение в гарите: София, Пловдив, Горна Оряховица, Русе разпределителна, Варна, Бургас, Илиянци, Дупница, Мездра, Стара Загора, Септември, Карнобат, Димитровград и граничните гари	3 079 532							2 561 111	518 421	
108	Разходи за текущо поддържане и експлоатация на терминал за комбинирани превози на гара Драгоман в т.ч.:										
	<i>преки разходи</i>										
	<i>непреки разходи</i>										
II	Разходи за ремонт в управлението на движението в т.ч.:	2 249 724	15 926	92			2 233 706				
	<i>преки разходи</i>	169 371	15 704	92			153 575				
	<i>непреки разходи</i>	2 080 353					2 080 131				
120	Разходи за ремонт на приемни здания на гари, гарови перони, постови кабинни, прелезопазачници и спирки по стопански начин в т.ч.:	212 689	15 926	92			196 671				
	<i>преки разходи</i>	116 571	15 704	92			100 775				
	<i>непреки разходи</i>	96 118					95 896				
121	Разходи за ремонт на съоръженията, обслужващи управлението на движението в т.ч.:	79 796					79 796				
	<i>преки разходи</i>										
	<i>непреки разходи</i>	79 796					79 796				



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

АНАЛИТИЧЕН ОТЧЕТ											
на разходите по икономически елементи											
на дейността в поделение ЖПС											
към 31.12.2013 г.											
В ЛВ.											
N по ред	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ	Всичко разходи	в това число:								
			материали	гориво за др. нужди	ел.ен. за др. нужди	топло-енергия	външни услуги	амортизации	заплати	социални осигуровки	други разходи
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
ПОДДЪРЖАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА											
ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ в т.ч.:											
I.		94 020 511	3 984 356	1 656 237	137 461		314 141	55 770 730	25 794 447	5 950 047	413 092
	<i>преки разходи</i>	14 269 394	3 983 936	1 654 218	137 461		314 141		6 287 795	1 479 804	412 039
	<i>непреки разходи</i>	79 751 117	420	2 019				55 770 730	19 506 652	4 470 243	1 053
401	Текущо поддържане на железния път в т.ч.:	43 718 723	2 091 517	477 927				33 330 048	6 287 795	1 483 797	47 639
	<i>преки разходи</i>	10 384 682	2 091 517	477 927					6 287 795	1 479 804	47 639
	<i>непреки разходи</i>	33 334 041						33 330 048		3 993	
402	Текущо поддържане на земното платно и канавките в т.ч.:	4 371 682	47	1 251				3 581 742	622 355	166 287	
	<i>преки разходи</i>	1 298	47	1 251							
	<i>непреки разходи</i>	4 370 384						3 581 742	622 355	166 287	
403	Текущо поддържане на изкуствените съоръжения в т.ч.:	6 704 465	40 317	4 953				5 800 295	679 064	179 836	
	<i>преки разходи</i>	45 270	40 317	4 953							
	<i>непреки разходи</i>	6 659 195						5 800 295	679 064	179 836	
404	Изпитване на мостове и технически надзор в т.ч.:	195 947	2 792	234				192 921			
	<i>преки разходи</i>	3 026	2 792	234							
	<i>непреки разходи</i>	192 921						192 921			
405	Механизирано поддържане на текущия железен път с тежка пътна механизация на ЖПС в т.ч.:	737 863	72 808	254 586				5 557	303 125	69 117	32 670
	<i>преки разходи</i>	359 844	72 808	254 586							32 450
	<i>непреки разходи</i>	378 019						5 557	303 125	69 117	220
406	Услуги по механизано поддържане на железния път, земното платно и канавките, изкуствените съоръжения. Изпитване на мостове и технически надзор в т.ч.:										
	<i>преки разходи</i>										
	<i>непреки разходи</i>										
407	Текущо поддържане на гарови коловози и стрелки в т.ч.:	19 293 492	576 776	40 316	137 461			9 267 350	7 610 676	1 660 889	24
	<i>преки разходи</i>	754 553	576 776	40 316	137 461						
	<i>непреки разходи</i>	18 538 939						9 267 350	7 610 676	1 660 889	24
408	Механизирано поддържане на гарови коловози и стрелки с тежка пътна механизация на ЖПС в т.ч.:	17 562						10 080	5 861	1 621	
	<i>преки разходи</i>										
	<i>непреки разходи</i>	17 562						10 080	5 861	1 621	
409	Услуги по механизано поддържане на гарови коловози и стрелки в т.ч.:										
	<i>преки разходи</i>										
	<i>непреки разходи</i>										
410	Текущо поддържане на прелези в т.ч.:	679 522	6 996	209				639 310	26 700	6 307	
	<i>преки разходи</i>	7 205	6 996	209							
	<i>непреки разходи</i>	672 317						639 310	26 700	6 307	
411	Непр. Охрана на железния път и съоръженията към него.	6 959 940	420					92	5 655 504	1 303 924	
412	Обезтревяване на железния път, обезтревителен влак жпс Враца в т.ч.:	187 860	73 763	5 893				1 386	87 166	19 652	
	<i>преки разходи</i>	79 656	73 763	5 893							
	<i>непреки разходи</i>	108 204						1 386	87 166	19 652	
413	Мероприятия, свързани със снеготазитата и природните бедствия, извършвани ръчно и механизано в т.ч.:	108 144	75					72	86 272	21 725	
	<i>преки разходи</i>	75	75								
	<i>непреки разходи</i>	108 069						72	86 272	21 725	



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

АНАЛИТИЧЕН ОТЧЕТ
на разходите по икономически елементи
на дейността в поделение "СиТ"
към 31.12.2013 год.

В ЛВ.

N по ред	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ	Всичко разходи	в това число:								
			материали	гориво за др. нужди	ел.ен. за др. нужди	топло-енергия	външни услуги	амортизации	заплати	социални осигуровки	други разходи
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
301	Текущо поддържане на мрежи за средно и ниско напрежение,трафопостове, осветление, отопление на стрелки в т.ч.:	1 525 151	165 274	17 056	306 290		15 397	185 463	670 837	152 775	12 059
	<i>преки разходи</i>	504 249	165 232	16 810	305 718		8 750				7 739
	<i>непреки разходи</i>	1 020 902	42	246	572		6 647	185 463	670 837	152 775	4 320
302	Амортизационни отчисления на трафопостове.	102 322						102 322			
303	Амортизационни отчисления на електрическа мрежа за средно и ниско напрежение.	709 103						709 103			
308	Разходи за текущо поддържане на мрежи за средно и ниско напрежение за Ферибот.	21 102	2 060	21	43			8 522	8 366	2 090	
309	Разходи за всички видове отпуск, без отпуск по болест.	34 378							34 378		
310	Разходи за отпуск по болест на персонала.										
311	Разходи за обезщетения и др.										
312	Разходи за текущо поддържане на мрежи за средно и ниско напрежение за терминал на гара Драгоман.										
2.	РАЗХОДИ ЗА РЕМОТ в т.ч.:	334 696	190 085	793			85 767		49 151	8 900	
	<i>преки разходи</i>	276 645	190 085	793			85 767				
	<i>непреки разходи</i>	58 051							49 151	8 900	
330	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение,осветление и отопление на стрелки, извършван по стопански начин в т.ч.:	248 929	190 085	793					49 151	8 900	
	<i>преки разходи</i>	190 878	190 085	793							
	<i>непреки разходи</i>	58 051							49 151	8 900	
331	<i>Пр. р-д</i> Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение,осветление и отопление на стрелки извършван чрез възлагане.	85 767					85 767				
332	<i>Непреки разходи</i> Аварийен ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение,осветление и отопление на стрелки.										
333	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, извършван по стопански начин за Ферибот.										
334	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение чрез възлагане за Ферибот.										
335	Аварийни ремонти на мрежи за средно и ниско напрежение за Ферибот.										
336	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, извършван по стопански начин за терминал на гара Драгоман в т.ч.:										
	<i>преки разходи</i>										
	<i>непреки разходи</i>										
337	<i>Пр. р-д</i> Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение чрез възлагане за терминал на гара Драгоман.										
338	<i>Непр.</i> Аварийни ремонти на мрежи за средно и ниско напрежение в терминал Драгоман.										
Б.	ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ	4 341 635	319 800	28 171	593 300		574 270	957	2 271 629	539 209	14 299
	РАЗХОДИ ЗА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ в т.ч.:	3 760 760	90 936	27 161	593 300		308 029	957	2 199 877	526 220	14 280
	<i>преки разходи</i>	1 024 882	90 926	26 320	589 795		304 436				13 405
1.	<i>непреки разходи</i>	2 735 878	10	841	3 505		3 593	957	2 199 877	526 220	875



ПРОЕКТ СЪФИНАСИРАН ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ И ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

АНАЛИТИЧЕН ОТЧЕТ
на разходите по икономически елементи
на дейността в подделение "ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ"
към м. ДЕКЕМВРИ.2013 г.

в лв.

N по ред	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ	Всичко разходи	в това число:								
			мате-риали	гориво за др.нужди	ел.ен. за др.нужди	топло-енергия	външни услуги	аморти-зации	заплати	соц. осиг.	други разх.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	ДЕЙНОСТ "ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ"	35 716 716	582 509	521 121	48 377		123 891	25 474 889	7 335 141	1 626 221	4 567
1.	КОНТАКТНА МРЕЖА	30 021 079	517 726	502 962	23 229		99 301	22 262 696	5 379 095	1 231 503	4 567
A.	РАЗХОДИ ЗА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ	29 883 463	407 609	502 101	23 229		76 710	22 262 696	5 375 668	1 230 883	4 567
601	Текущо поддържане на контактната мрежа.	6 470 694	273 395	12 097	23 229		14 195	199 748	4 838 115	1 105 755	4 160
602	Издръжка на механизация за текущо поддържане на контактната мрежа	4 229 990	134 214	490 004			62 515	2 880 169	537 553	125 128	407
603	Амортизационни отчисления за контактна мрежа.	19 182 779						19 182 779			
604	Разходи за текущо поддържане на контактна мрежа за Ферибот.										
605	Разход на е.енергия за технологични нужди.										
B.	РАЗХОДИ ЗА РЕМОТ	137 616	110 117	861			22 591		3 427	620	
621	Разходи за ремонт на контактната мрежа, извършван по стопански начин.	109 120	108 082						879	159	
622	Разходи за ремонт на контактната мрежа, извършван чрез	20 545					20 545				
623	Разходи за аварийен ремонт на контактната мрежа.	7 951	2 035	861			2 046		2 548	461	
624	Разходи за ремонт на контактна мрежа за Ферибот, извършван по стопански начин.										
625	Разходи за ремонт на контактна мрежа за Ферибот, извършван чрез възлагане.										
626	Разходи за аварийен ремонт на контактна мрежа за Ферибот.										
2.	ТЯГОВИ ПОДСТАЦИИ	5 442 147	64 783	18 159	25 148		24 590	3 212 193	1 703 025	394 249	
A.	РАЗХОДИ ЗА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ	5 422 969	49 165	18 159	25 148		21 030	3 212 193	1 703 025	394 249	
631	Текущо поддържане на тяговите подстанции	2 172 226	46 532	14 733	25 148		20 947	232 134	1 490 671	342 061	
632	Издръжка на електротехнически лаборатории.	270 684	2 633	3 426			83		212 354	52 188	
633	Амортизационни отчисления за тяговите подстанции.	2 980 059						2 980 059			
B.	РАЗХОДИ ЗА РЕМОТ	19 178	15 618				3 560				
641	Разходи за ремонт в подстанциите, извършван по стопански начин.	15 618	15 618								
642	Разходи за ремонт в подстанциите, извършван чрез възлагане.	3 560					3 560				
643	Разходи за аварийен ремонт в подстанциите.										



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

Приложение 5. Анализ на разходите на персонала, зает в дейности по управление на движението

Разпределението на разходите за персонала зает в системата за управление и контрол на движението в гарите се основава на анализа на данните, предоставени от НКЖИ. Тези данни бяха предоставени във формат MS Excel и съдържат информация за "Управление на движението на влаковете и на дейностите в гарите" за поделения София, Пловдив и Горна Оряховица. Информацията бе допълнително филтрирана според следните критерии:

- Брой на персонала по гари и на определени длъжности;
- Категория жп гара;
- Вид на локалната система за контрол.

В допълнение, екипът на Консултанта получи информация относно годишното възнаграждение (включително социални осигуровки, ваучери и т.н.) за служителите на определени длъжности, които са свързани с работа с гарови осигурителни инсталации, и по-специално - ръководител движение клас II и стрелочник клас I.

Анализът на данните, предоставени от НКЖИ се реализира в следните фази:

1. *Разпределение на броя на персонала според заеманата длъжност и категория гара* - за целите на изчисляването на преките разходи се взимат предвид само конкретни длъжности и броя ръководители движение, стрелочници и оператори на железопътни прелези. Тези позиции бяха разпределени по категории в съответните железопътни гари в рамките на НКЖИ, а именно - категория "Екстра", категория "I", категория "II" и категория "III".
2. *Разпределение според типовете гарови осигурителни инсталации в железопътните гари* - разпределението се прилага спрямо следния тип гарови осигурителни инсталации - електромеханична, релейни системи за ключови зависимости, системи за безопасност с или без пулт за временен контрол, всички видове релейни и компютъризирани централизации.
3. Прилагане на 10% / 20% категоризация за всяка жп гара - за целите на изчисляването на преките разходи след разпределение по железопътни гари се прилага:
4. - 10% категории железопътни гари - всички видове релейни централизации и компютъризирани централизации;
5. - 20% категории железопътни гари - електромеханична, релейни системи за ключови зависимости и системи за безопасност с или без пулт за временен контрол;



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

6. *Разпределение на персонала в товарните и разпределителни гари* – общият брой на ръководителите движение, стрелочниците и операторите на железопътни прелези за следните железопътни гари бе разпределен отделно от по-горе цитираните 10%/20% категории на железопътни гари – Товарна гара София, „Подуене“ категория II, Пловдив Разпределителна, Бургас Разпределителна, Горна Оряховица Разпределителна, Русе Разпределителна, Русе запад/север, Русе Север и Варна Ферибот.
7. *Изчисляване на заплатите на служителите според заеманата длъжностна категория* - основа за изчисление са годишните заплати (включително социални осигуровки, ваучери и т.н.) за служителите на длъжности свързани с работа с гарови осигурителни инсталации управление и контрол в гарите, и по-точно - ръководител движение клас II и стрелочник клас I. За целите на подробното изчисляване на преките разходи, Консултантът използва стойностите на заплатите за длъжностите ръководител движение клас I и стрелочник клас II, налични от предишно проучване изпълнено по проект BG0002-03 "Железопътно организационно реструктуриране". По-нататък Консултантът използва следното разпределение на заплатите според клас заплата и категория ЖП гара:
 - Ръководител движение и стрелочник клас I – железопътна гара категория "Екстра" и категория "I";
 - Ръководител движение и стрелочник клас II – железопътна гара категория "II" и категория "III".
8. Изчисляване на преките разходи за всяко едно от поделенията на "Управление и контрол на трафика и дейностите в железопътните гари" в София, Пловдив и Горна Оряховица - окончателните изчисления на преките разходи са направени от Консултанта за всяко едно поделение от "Управление и контрол на трафика и дейностите в железопътните гари" и за НКЖИ като цяло.



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

Приложение 6. Анализ и разпределение на разходите – Поделение УДВГД

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в поделение УДВГД към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Предварително разпределение на разходите за основния пакет/ други услуги							
			Общо разходи, приети като приемливи	% ИТ	Разпределени към ИТ	Товарни съоръжения	Коловози	Гари	Вагонни везни	Дезинфекция
101	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в обособени пътнически гари - София, Пловдив, Русе в т.ч.:	2 972 030	1 637 358				xx	1 637 358		
102	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в обособени товарни гари - София,	155 225	155 225				155225			
103	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в обособени разпределителни гари - Подуене, Горна Оряховица, Русе, Пловдив, Бургас вт.ч.:	2 105 662	1 830 030				1 830 030			
104	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в гари, обслужващи и двата трафика - пътническо и товарно движение в т.ч.:	49 357 241	42 706 488	14%	5 977 720		xx			
105	Разходи за експлоатация и текущо поддържане на гарите на Ферибот в т.ч.:	90 923	90 923				90 923			
106	Разходи за прелези в т.ч.:	3 726 052	3 685 606	15%	552 841					
108	Разходи за текущо поддържане и експлоатация на терминал за комбинирани превози на гара Драгоман в т.ч.:						xx			
120	Разходи за ремонт на приемни здания на гари, гарови перони, постови кабинни, прелезопазачници и спирки по стопански начин в т.ч.:	212 689	212 689					212 689		
123	Разходи за ремонт на приемни здания на гари, гарови перони, постови кабинни, прелезопазачници и спирки чрез възлагане в т.ч.:	1 957 239	1 957 239					1 957 239		
124	Разходи за ремонт на терминал за комбинирани превози на гара Драгоман в т.ч.:						xx			
1100	Разходи за дезинфекционни станции и дезинфекционни пунктове.	210 986	210 986							210 986
1101	Разходи за поддържане на кантари и кантарен участък в Пловдив.	531 264	531 264						531 264	
744	Ваучери за храна	3 438 230	3 438 230	15%	515 735					
ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК. ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА 10Т ОПР		72 130 639	56 456 038		7 046 296		2 076 178	3 807 286	531 264	210 986



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

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в поделение УДВГД към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Предварително разпределение на разходите за основния пакет/ други услуги											
			Разпределени към ИГ	Материали	Гориво за други нужди	Електроенергия за други нужди	Топлинна енергия	Външни услуги	Амортизация	Заплати	Социални осигуровни	Други разходи		
101	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в обособени пътнически гари - София, Пловдив, Русе в т.ч.:	2 972 030												
102	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в обособени товарни гари - София, Русе в т.ч.:	155 225												
103	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в обособени разпределителни гари - Подуене, Горна Оряховица, Русе, Пловдив, Бургас в т.ч.:	2 105 662												
104	Разходи за експлоатация и текущо поддържане в гари, обслужващи и двата трафика - пътническо и товарно движение в т.ч.:	49 357 241	5 977 720								4 483 290		1 494 430	
105	Разходи за експлоатация и текущо поддържане на гарите на Ферибот в т.ч.:	90 923												
106	Разходи за прелези в т.ч.:	3 726 052	552 841								450 983		101 858	
108	Разходи за текущо поддържане и експлоатация на терминал за комбинирани превози на гара Драгоман в т.ч.:													
120	Разходи за ремонт на приемни здания на гари, гарови перони, постови кабинни, прелезопазачници и спирки по стопански начин в т.ч.:	212 689												
123	Разходи за ремонт на приемни здания на гари, гарови перони, постови кабинни, прелезопазачници и спирки чрез възлагане в т.ч.:	1 957 239												
124	Разходи за ремонт на терминал за комбинирани превози на гара Драгоман в т.ч.:													
1100	Разходи за дезинфекционни станции и дезинфекционни пунктове.	210 986												
1101	Разходи за поддържане на кантари и кантарен участък в Пловдив.	531 264												
744	Ваучери за храна	3 438 230	515 735										515 735	
ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК. ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА 10Т ОПР		72 130 639	7 046 296								4 934 273		2 112 023	



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

Приложение 7. Анализ и разпределение на разходите – Поделение ЖПС

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в поделение ЖПС към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Предварително разпределение на разходите за основния пакет/ други услуги							
			Общо разходи, приети като приемливи	% ИТ	Разпределени към ИТ	Товарни съоръжения	Коловози	Гари	Вагонни везни	Дезинфекция
401	Текущо поддържане на железен път в т.ч.:	43 718 723	10 384 682	100%	10 384 682					
403	Текущо поддържане на изкуствените съоръжения в т.ч.:	6 704 465	904 170							
404	Изпитване на мостове и технически надзор в т.ч.:	195 947	195 947							
405	Механизирано поддържане на текущия железен път с тежка пътна	737 863	737 863	100%	737 863					
407	Текущо поддържане на гарови коловози и стрелки в т.ч.:	19 293 492	10 026 142	85%	8 522 221	751 961	751 961			
408	Механизирано поддържане на гарови коловози и стрелки с тежка пътна механизация на ЖПС в т.ч.:	17 562	17 562	90%	15 806	878	878			
410	Текущо поддържане на прелези в т.ч.:	679 522	40 212	100%	40 212					
411	Охрана на железния път и съоръженията към него.	6 959 940	6 959 940	100%	6 959 940					
412	Обезтравяване на железния път, обезтревителен влак жпс Враца	187 860	187 860	100%	187 860					
413	Мероприятия, свързани със снегозащитата и природните бедствия, извършвани ръчно и механизирани в т.ч.:	108 144	108 144	100%	108 144					
414	Издръжка на приложен и помощен персонал.	4 370 614	4 370 614	100%	4 370 614					
417	Разходи за поддръжка на кантарите в гарите.	497								497
421	Разходи за издръжка на ТПМ в пътните колони в т.ч.:	1 920 635	1 920 635	100%	1 920 635					
422	Разходи за ремонт и престой на ТПМ и пътни колони в т.ч.:	3 573 429	3 573 429	100%	3 573 429					
423	Разходи на пътно стопанство за Ферибот в т.ч.:	15 099	15 099			15 099				
450	Среден или междинен ремонт стрелки в т.ч.:	2 492 132	2 492 132	90%	2 242 919	124 607	124 607			
452	Пологане на безнаставов релсов път в т.ч.:	125 620	125 620	100%	125 620					
454	Среден ремонт на железен път в т.ч.:	9 613 735	9 613 735	100%	9 613 735					
456	Ремонт на жп. съоръжения, мостове, тунели, прелези, кариери и др. в т.ч.:	204 958	204 958							
461	Пологане на безнаставов релсов път.	19 315	19 315	100%	19 315					
463	Среден ремонт на железен път.	1 914 889	1 914 889	100%	1 914 889					
465	Ремонт на жп. съоръжения, мостове, тунели, сгради, прелези, кариери и др.	260 624	260 624							
469	Разходи за ремонт на кантарите в гарите.									XX
470	Аварийни ремонти.	586 345	586 345							
471	Разходи за ремонт на сгради.	354 886							XX	
480	Разходи на пътно стопанство за ферибот.					XX				
481	Разходи за ремонт на терминал за комбинирани превози на гара Драгоман чрез възлагане.					XX				
1402	Производство и възстановяване на резервни части и материали по текущо поддържане на жп. път и съоръженията към него в работилниците в т.ч.:	3 738 668	3 077 173	90%	2 769 456	153 859	153 859			
1403	Разходи за кариери.	1 167 796								
1410	Разходи за издръжка на база за лепени настави.	1 500 962	488 259	100%	488 259					
1413	Разходи за възстановителни влакове.	1 380 904	1 314 765							
1423	Разходи за поддръжка на оборудване в железопътна база	328 560	259 246	100%	259 246					
744	Ваучери за храна.	3 078 013	3 078 013	90%	2 770 212	153 901	153 901			
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИКЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА 1 ОТ ОПР	149 439 178	62 877 870		57 025 056	1 200 304	1 185 205			497



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

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в подделение ЖПС към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Предварително разпределение на разходите за основния пакет/ други услуги										
			Разпределени към ИТ	Материали	Гориво за други нужди	Електроенергия за други нужди	Топлинна енергия	Външни услуги	Амортизация	Заплати	Социални осигуровни	Други разходи	
401	Текущо поддържане на железен път в т.ч.:	43 718 723	10 384 682	2 091 517	477 927						6 287 795	1 479 804	47 639
403	Текущо поддържане на изкуствените съоръжения	6 704 465											
404	Изпитване на мостове и технически надзор	195 947											
405	Механизирано поддържане на текущия железен път с тежка пътна механизация на ЖПС в т.ч.:	737 863	737 863	72 808	254 586				5 557	303 125	69 117	32 670	
407	Текущо поддържане на гарови коловози и стрелки в т.ч.:	19 293 492	8 522 221	490 260	34 269	116 842				6 469 075	1 411 756	20	
408	Механизирано поддържане на гарови коловози и стрелки с тежка пътна механизация на ЖПС в т.ч.:	17 562	15 806						9 072	5 275	1 459		
410	Текущо поддържане на прелези в т.ч.:	679 522	40 212	6 996	209					26 700	6 307		
411	Охрана на железния път и съоръженията към него.	6 959 940	6 959 940	420					92	5 655 504	1 303 924		
412	Grass cutting along the railway track, grass cutting train Vraca, including:	187 860	187 860	73 763	5 893				1 386	87 166	19 652		
413	Мероприятия, свързани със снегозащитата и природните бедствия, извършвани ръчно и механизано в т.ч.:	108 144	108 144	75					72	86 272	21 725		
414	Издържка на приложен и помощен персонал.	4 370 614	4 370 614							3 570 714	799 478	422	
417	Разходи за поддръжка на кантарите в гарите.	497											
421	Разходи за издръжка на ТПМ в пътническите колонии в т.ч.:	1 920 635	1 920 635	33 082	820 164				997	590 873	163 439	312 080	
422	Разходи за ремонт и престой на ТПМ и пътническите колонии в т.ч.:	3 573 429	3 573 429	1 085 763	50 704				314 141	1 760 634	268 342	19 870	
423	Разходи на пътно стопанство за Ферибот в т.ч.:	15 099											
450	Среден или междинен ремонт стрелки в т.ч.:	2 492 132	2 242 919	1 888 110	3 161				275 632	38 014	6 992	31 010	
452	Полагане на безнаставов релсов път в т.ч.:	125 620	125 620	93 761	1 179				30 270			410	
454	Среден ремонт на железен път в т.ч.:	9 613 735	9 613 735	5 250 429	875 032				2 946 965	150 725	33 508	357 076	
456	Ремонт на жп. съоръжения, мостове, тунели, прелези, кариери и др. в т.ч.:	204 958											
461	Полагане на безнаставов релсов път.	19 315	19 315	2 123					2 152			15 040	
463	Среден ремонт на железен път.	1 914 889	1 914 889	393 317	1 576				1 354 628			165 368	
465	Ремонт на жп. съоръжения, мостове, тунели, сгради, прелези, кариери и др.	260 624											
470	Аварийни ремонти.	586 345											
1402	Производство и възстановяване на резервни части и материали по текущо поддържане на ж.път и съоръженията към него в работилниците в т.ч.:	3 738 668	2 769 456	266 487	75 520	86 367			149 942	1 754 624	392 973	43 543	
1403	Разходи за кариери.	1 167 796											
1410	Разходи за издръжка на база за лепени настани.	1 500 962	488 259	26 505	1 300	41 176			122 929	142 192	32 951	121 206	
1413	Разходи за възстановителни влакове.	1 380 904											
1423	Разходи за поддръжка на оборудване в железопътна база	328 560	259 246	1 548	6 300			129 103	95 634	24 075	536		
744	Ваучери за храна.	3 078 013	2 770 212								2 770 212		
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК.ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА 1 ОТ ОПР	149 439 178	57 025 056	11 776 964	2 607 819	244 385	129 103	5 196 659	1 873 444	25 460 471	8 587 808	1 146 354	



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

Приложение 8. Анализ и разпределение на разходите – Поделение СИТ

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в поделение СИТ към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Предварително разпределение на разходите за основния пакет/ други услуги							
			Общо разходи, приети като	% ИТ	Разпределени към	Товарни съоръжен	Коловози	Гари	Вагонни возни	Дезинфекция
301	Текущо поддържане на мрежи за средно и ниско напрежение, трафопостове, осветление, отопление на стрелки в т.ч.:	1 525 151	1 339 688	15%	200 953	xx	xx			
330	Разходите за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, осветление и отопление на стрелки, извършван по стопански начин, в т.ч	248 929	248 929	15%	37 339	xx	xx			
331	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, осветление и отопление на стрелки извършван чрез възлагане.	85 767	85 767	15%	12 865	xx	xx			
333-335	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, извършван по стопански начин за Ферибот.					xx				
336-338	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, извършван по стопански начин за терминал на гара Драгоман в т.ч.:					xx				
501	Текущо поддържане на оперативни телефонни връзки (медни и оптични кабели и въздушни линии, аварийни колонки, гарови концентратори, диспечерски устройства, часовници) в т.ч.:	1 564 237				xx	xx	xx		
502	Текущо поддържане на ВЧ уредби, преносни и мултиплексни устройства, автоматични телефонни и телеграфни централи, мрежа за предаване на данни, терминални устройства в т.ч.:	1 320 526				xx	xx	xx		
523-525	Разходи за ремонт на телекомуникационна техника, извършван по стопански начин за Ферибот.									
526-528	Разходи за ремонт на телекомуникационна техника, извършван по стопански начин за терминал на гара Драгоман в т.ч.:									
530	Текущо поддържане на съоръжения и устройства за сигнализация, централизации, кабелна и канална мрежа, автоматична локомотивна сигнализация /без ГАЦ/ в т.ч.:	10 118 821	8 124 903	67%	5 403 060	203 123	203 123			
540	Разходи за ремонт на осигурителна техника, извършван по стопански начин в т.ч.:	612 845	136 243	15%	20 436					
744	Ваучери за храна	953 429	953 429	67%	634 030	23 836	23 836			
ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК.ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА 1 ОТ ОПР		39 284 615	10 888 959		6 308 685	226 958	226 958			



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

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в поделение СИП към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Предварително разпределение на разходите за основния пакет/ други услуги										
			Разпределени към ИТ	Материали	Гориво за други нужди	Електроенергия за други нужди	Топлинна енергия	Външни услуги	Амортизация	Заплати	Социални осигуровни	Други разходи	
301	Текущо поддържане на мрежи за средно и ниско напрежение,трафопостове, осветление, отопление на стрелки в т.ч.:	1 525 151	200 953	24 791	2 558	45 944			2 310		100 626	22 916	1 809
330	Разходите за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, осветление и отопление на стрелки, извършван по стопански начин, в т.ч	248 929	37 339	28 513	119						7 373	1 335	
331	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение,осветление и отопление на стрелки извършван чрез възлагане.	85 767	12 865						12 865				
333-335	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, извършван по стопански начин за Ферибот .												
336-338	Разходи за ремонт на мрежи за средно и ниско напрежение, извършван по стопански начин за терминал на гара Драгоман в т.ч.:												
501	Текущо поддържане на оперативни телефонни връзки (медни и оптични кабели и въздушни линии, аварийни колонки, гарови концентратори, диспечерски устройства, часовници) в т.ч.:	1 564 237											
502	Текущо поддържане на ВЧ уредби, преносни и мултиплексни устройства, автоматични телефонни и телеграфни централи, мрежа за предаване на данни, терминални устройства в т.ч.:	1 320 526											
523-525	Разходи за ремонт на телекомуникационна техника, извършван по стопански начин за Ферибот.												
526-528	Разходи за ремонт на телекомуникационна техника, извършван по стопански начин за терминал на гара Драгоман в т.ч.:												
530	Текущо поддържане на съоръжения и устройства за сигнализация, централизации, кабелна и канална мрежа, автоматична локомотивна сигнализация /без ГАЦ/ в т.ч.:	10 118 821	5 403 060								414 756	988 304	
540	Разходи за ремонт на осигурителна техника, извършван по стопански начин в т.ч.:	612 845	20 436								17 304	3 132	
744	Ваучери за храна	953 429	634 030									634 030	
ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК.ЕЛЕМЕНТИ- ГРУПА 10Т ОПР		39 284 615	6 308 685	53 304	2 677	45 944			15 175		4 540 059	1 649 718	1 809



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

Приложение 9. Анализ и разпределение на разходите – Поделение ЕРП

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в поделение Електроразпределение към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Preliminary allocation basic package / other services						
			Общо разходи, приети като приемливи	% ИТ	Разпредел ени към ИТ	Allocated to other services			
			Товарни съоръжения	Коловози	Гари	Вагонни везни	Дезинфек ция		
1.	КОНТАКТНА МРЕЖА	30 021 079							
A.	РАЗХОДИ ЗА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ	29 883 463							
601	Текущо поддържане на контактната мрежа.	6 470 694	6 470 694	90%	5 823 625	323 535	323 535		
602	Издържка на механизация за текущо поддържане на контактната мрежа	4 229 990	4 229 990	90%	3 806 991	211 500	211 500		
B.	РАЗХОДИ ЗА РЕМОНТ	137 616							
621	Разходи за ремонт на контактната мрежа, извършван по стопански начин	109 120	109 120	90%	98 208	5 456	5 456		
622	Разходи за ремонт на контактната мрежа, извършван чрез възлагане.	20 545	20 545	90%	18 491	1 027	1 027		
623	Разходи за аварийен ремонт на контактната мрежа.	7 951	7 951	90%	7 156	398	398		
2.	ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ	5 442 147							
A.	РАЗХОДИ ЗА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ	5 422 969							
631	Текущо поддържане на тяговите подстанции	2 172 226	162 333	15%	24 350	8 117	8 117		
3.	ТЪРГОВСКО ИЗМЕРВАНЕ НА ЕЛЕКТРОЕНЕРГИЯ В ЛОКОМОТИВИТЕ								
4.	РАЗХОДИ ЗА РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ	253 490							
	TOTAL MAIN ACTIVITY	35 716 716							
	ВСИЧКО СПОМАГАТЕЛНА ДЕЙНОСТ	345 187							
	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ								
704	Електроенергия за осветление и производствени нужди и топлинна енергия.	13 416 224	13 404 236	100%	13 404 236	xx	xx		
744	Ваучери за храна	789 030	789 030	9%	69 888				
	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	16 782 361							
	ВСИЧКО АДМ.-УПРАВЛЕНСКИ РАЗХОДИ	3 310 009							
	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА ПО АНАЛОТЧЕТ	56 164 190							
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК.ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА 1 ОТ ОПР	61 650 599	25 193 899		23 252 944	550 032	550 032		



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

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ по икономически елементи на дейността в подделение Електроразпределение към 31.12.2013 г.	ОБЩО РАЗХОДИ	Предварително разпределение на разходите за основния пакет/ други услуги											
			Разпределен и към ИП	Материали	Гориво за други нужди	Електроенергия за други нужди	Топлинна енергия	Външни услуги	Амортизации	Заплати	Социални осигуровни	Други разходи		
1.	КОНТАКТНА МРЕЖА	30 021 079												
A.	РАЗХОДИ ЗА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ	29 883 463												
601	Текущо поддържане на контактната мрежа.	6 470 694	5 823 625	246 056	10 887	20 906		12 776	179 773	4 354 304	995 180	3 744		
602	Издръжка на механизация за текущо поддържане на контактната мрежа	4 229 990	3 806 991	120 793	441 004			56 264	2 592 152	483 798	112 615	366		
B.	РАЗХОДИ ЗА РЕМОТ	137 616												
621	Разходи за ремонт на контактната мрежа, извършван по стопански начин	109 120	98 208	97 274						791	143			
622	Разходи за ремонт на контактната мрежа, извършван чрез възлагане.	20 545	18 491					18 491						
623	Разходи за аварийен ремонт на контактната мрежа.	7 951	7 156	1 832	775			1 841		2 293	415			
2.	ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ	5 442 147												
A.	РАЗХОДИ ЗА ТЕКУЩО ПОДДЪРЖАНЕ	5 422 969												
631	Текущо поддържане на тяговите подстанции	2 172 226	24 350							19 805	4 545			
3.	ТЪРГОВСКО ИЗМЕРВАНЕ НА ЕЛЕКТРОЕНЕРГИЯ В ЛОКОМОТИВИТЕ													
4.	РАЗХОДИ ЗА РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ	253 490												
	TOTAL MAIN ACTIVITY	35 716 716												
	ВСИЧКО СПОМАГАТЕЛНА ДЕЙНОСТ	345 187												
	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ													
704	Електроенергия за осветление и производствени нужди и топлинна енергия.	13 416 224	13 404 236			13 404 236								
744	Ваучери за храна	789 030	69 888								69 888			
	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	16 782 361												
	ВСИЧКО АДМ.-УПРАВЛЕНСКИ РАЗХОДИ	3 310 009												
	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА ПО АНАЛОТЧЕТ	56 164 190												
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИК.ЕЛЕМЕНТИ - ГРУПА 1 ОТ ОПР	61 650 599	23 252 944	465 953	452 666	13 425 142		89 371	2 771 925	4 860 991	1 182 785	4 110		



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

Приложение 10. Общо разпределение на разходите

Общ преглед на разпределението на разходите на НКЖИ за 2013 г.

N	ВИДОВЕ АНАЛИТИЧНИ РАЗХОДИ	ОБЩО РАЗХОДИ	В това число :								
			Материали	Гориво за други нужди	Електроенергия за други нужди	Топлина и енергия	Външни услуги	Амортизация	Заплати	Социални осигуровки	Други разходи
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
I. ПОДЕЛЕНИЕ УДВКГД											
II	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА	63 736 389	435 778	177 507	1 922 307	92 874	4 375 039	4 453 013	42 578 587	9 119 448	581 836
III	ОБЩО РАЗХОДИ СПОМАГАТЕЛНА ДЕЙНОСТ	990 200	18 777	0	25 127	0	256 193	66 218	487 297	103 000	33 588
IV	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	4 718 678	64 394	88 431	8 325	0	590 281	43 165	301 940	3 505 155	116 987
V	ОБЩО АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗХОДИ	2 644 997	22 183	14 740	100 690	9 893	208 426	60 842	940 992	205 370	1 081 861
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ	72 130 639	541 132	280 678	2 056 449	102 767	5 429 983	4 633 925	44 333 002	12 938 248	1 814 455
I. ПОДЕЛЕНИЕ ЖПС											
II	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА	111 806 005	12 121 700	2 545 441	137 461	0	8 214 007	55 770 730	25 995 134	5 992 985	1 028 547
III	ОБЩО РАЗХОДИ СПОМАГАТЕЛНА ДЕЙНОСТ	8 512 943	514 310	341 037	264 558	1 796	496 953	2 223 012	3 621 297	848 686	201 294
IV	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	16 637 609	271 126	620 164	2 516 104	9 292	2 053 356	7 022 233	459 393	3 188 659	497 282
V	ОБЩО АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗХОДИ	9 503 986	95 475	48 516	100 957	32 800	867 967	240 220	2 898 943	631 497	4 587 611
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ	149 439 178	14 614 619	3 570 995	3 035 864	44 064	12 185 713	65 756 360	33 190 973	10 715 101	6 325 489
I. ПОДЕЛЕНИЕ СИТ											
II	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА	33 706 583	1 329 409	146 919	2 590 223	0	1 145 037	15 569 538	10 548 142	2 311 341	65 974
III	ОБЩО РАЗХОДИ СПОМАГАТЕЛНА ДЕЙНОСТ	182 542	16 325	88 632	9 617	0	5 128	0	50 844	11 380	616
IV	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	2 077 225	182 401	29 231	21 279	52 535	287 271	201 017	146 330	989 257	167 904
V	ОБЩО АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗХОДИ	1 833 763	27 557	31 221	35 041	0	95 129	41 766	1 101 860	229 559	271 630
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ	39 284 615	2 734 463	312 335	2 664 687	52 535	1 621 202	15 825 560	11 992 919	3 571 828	509 086
I. ПОДЕЛЕНИЕ ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ											
II	ОБЩО РАЗХОДИ ЗА ДЕЙНОСТТА	35 716 716	582 509	521 121	48 377	0	123 891	25 474 889	7 335 141	1 626 221	4 567
III	ОБЩО РАЗХОДИ СПОМАГАТЕЛНА ДЕЙНОСТ	345 187	6 349	3 884	0	0	3 518	9 973	258 869	57 660	4 934
IV	ОБЩОПРОИЗВОДСТВЕНИ РАЗХОДИ	16 782 361	114 286	58 050	13 404 236	11 988	856 328	145 768	1 029 842	1 002 203	159 660
V	ОБЩО АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗХОДИ	3 310 009	30 287	28 255	19 903	1 759	774 763	49 983	1 192 780	251 057	961 222
	ОБЩО РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ	61 650 599	5 616 115	797 185	13 473 046	13 747	1 767 026	25 694 109	10 159 725	2 999 263	1 130 383



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

Общ преглед на разпределението на разходите за минималния пакет за достъп и за допълнителните услуги

	ОБЩО РАЗХОДИ	В това число:								
		Материали	Гориво за други нужди	Електроенергия за други нужди	Топлинна енергия	Външни услуги	Амортизация	Заплати	Социални осигуровни	Други разходи
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Общо разпределени разходи НКЖИ 2013 г.	322 505 031	23 506 329	4 961 193	21 230 046	213 113	21 003 924	111 909 954	99 676 619	30 224 440	9 779 413

Разпределение на база преки разходи по проект "Тарифна политика"	TOTAL COSTS	В това число:								
		Materials	Fuel for other purposes	Electricity for other purposes	Heating energy	External services	Depreciation	Salaries	Social security	Other expenses
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
ПОДЕЛЕНИЕ УДВГД	7 046 296	0	0	0	0	0	0	4 934 273	2 112 023	0
ПОДЕЛЕНИЕ ЖПС	57 025 056	11 776 964	2 607 819	244 385	129 103	5 196 659	1 873 444	25 460 471	8 587 808	1 146 354
ПОДЕЛЕНИЕ СИТ	6 308 685	53 304	2 677	45 944	0	15 175	0	4 540 059	1 649 718	1 809
ПОДЕЛЕНИЕ Електроразпределение	23 252 944	465 953	452 666	13 425 142	0	89 371	2 771 925	4 860 991	1 182 785	4 110
ОБЩО ПРЕКИ РАЗХОДИ ПО ИКОНОМИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ	93 632 980	12 296 221	3 063 162	13 715 470	129 103	5 301 205	4 645 369	39 795 793	13 532 333	1 152 273

Разпределение основен пакет / допълнителни услуги							
	Минимален пакет за достъп	Товарно съоръжения	Коловози/гар иране	Гари	Вагонни везни	Дезинфекция	Общо разпределени разходи
ПОДЕЛЕНИЕ УДВГД	7 046 296	2 076 178	0	3 807 286	531 264	210 986	13 672 010
ПОДЕЛЕНИЕ ЖПС	57 025 056	1 200 304	1 185 205	0	497	0	59 411 061
ПОДЕЛЕНИЕ СИТ	6 308 685	226 958	226 958	0	0	0	6 762 601
ПОДЕЛЕНИЕ Електроразпределение	23 252 944	550 032	550 032	0	0	0	24 353 007
Общо разпределени разходи	93 632 980	4 053 472	1 962 195	3 807 286	531 761	210 986	104 198 679

Приложение 11. Реализирани влак-км, според категорията на жп линиите (2013 г.)

Влак-км x 1000

Линия №	Категория НКЖИ	Нова категория	УЧАСТЪЦИ И ГАРИ		Пътнически превози				Товарни превози		Изолирани локомотиви		Общо
					Международни + Не субсидирани		ДОУ		Международни + вътрешни		Товарни & Пътнически		
					D	E	D	E	D	E	D	E	
1	1	1	Драгоман	Свиленград	134	264	466	2 044	519	926	162	181	4 695
2	1	2	София	Варна	47	1 050	128	4 282	115	843	117	76	6 658
3	1	2	Илиянци	Подуяне разпред.	10	317	3	2 483	30	1 506	79	63	4 492
3	1	4	Синдел	Варна Фериботна					4	4	3	1	12
4	1	2	Русе	Димитровград	28	312	13	1 254	40	419	66	53	2 185
4	1	3	Димитровград	Подкова	1		220		25		2		249
5	1	2	София	Кулата	1	1	88	1 325	19	191	36	20	1 682
6	1	2	София	Кюстендил	2	0	294	51	15	131	18	1	513
7	1	2	Мездра - Юг	Видин	0	1		842	13	49	26	17	947
7	1	4	Видин	РП Капитановци		0			1		0		1
8	1	1	Пловдив	Бургас	8	269	13	1 960	41	675	49	59	3 073
9	1	2	Каспичан	Русе	2	55	2	505	19	293	27	26	928
11	2	3	Станянци	Калотина					14		5		18
12	2	3	Алдомировци	Бели Брег					11		2		13
13	2	3	Баня	Волучк			4	41	1		0		46
14	2	4	София - Товарна	София Слатина					5	0	0		5
15	2	3	Вакарел	Червен бряг					8		0		8
16	2	3	Септември	Добричице	2		315		0		5		322
18	2	3	Пещера	Стамболийски	0		90		1		2		93
19	2	3	Кръстец	Асеновград			0	118	3	0	1	0	122
22	2	3	Червен бряг	Луковит					1		0		1
23	2	3	Черквица	Ясен			125		3		0		128
24	2	3	Свищов	Левски			178		16		2		196
26	2	2	Шумен	Комунари		7	0	69	1	8	4	0	89
28	1	2	Кардам	Разделна	0	0	242	0	35	0	2	0	281
31	2	2	Курило	Светорачане					0		0		0
32	2	2	Яна	Нова Загора	0	0			1		0		2
33	1	2	Столник	Казичене	0	13	0	65	1	4	2	4	89
41	2	2	Горна Оряховица	Лясковец					2		0		2
42	2	3	Габрово	Царина ливада			0	55	0		0		55
51	2	2	Дупница	Бобов дол				18	0	44	1	11	74
52	2	3	Генерал Тодоров	Петрич				44	1	0	0	0	46
71	2	2	Берковица	Бойчиновци				152	2	1	3	0	157
72	2	2	Брусарци	Лом				149	0	6	2	1	158
73	2	4	Видин	Кошава					2		0		2
81	2	3	Панагюрище	Филипово	0		156		10		3		169
82	1	3	Долна Махала	Карлово	0	2	0	268	3	29	12	7	323
83	2	2	Симеоновград	Нова Загора	0				80	0	18		98
84	2	4	Ямбол	Ген. Драчев					0				0
86	2	3	Сарафово	Владимир Павлов					7		2		9
91	1	3	Самуил	Силистра	0		244		10		1		256
102-107	2	4	ЖП ВЪЗЕЛ	София	0	1	0	1	6	18	8	10	45
117-118	2	4	ЖП ВЪЗЕЛ	Пловдив	0			0	3	13	7	8	31
203	2	3	Ореш	Елхово					1				1
204	2	3	Левски	Троян			220		22		1		243
208	2	4	Разделна	Варна Фериботна					1	0	0	0	1
210-212	2	4	ЖП ВЪЗЕЛ	София	0	0	8	0	2	3	1	1	15
213-214	2	4	ЖП ВЪЗЕЛ	Горна Оряховица	0	0	0	0	2	19	1	2	24
403-405	2	4	ЖП ВЪЗЕЛ	Ruse					4	13	3	2	22
406-410	2	4	ЖП ВЪЗЕЛ	Горна Оряховица	0	0	0	0	1	8	0	1	10
610	2	2	Разменна	Батановци	0	0			0	40	1	0	41
802	2	3	Хисар	Долна Махала		0	44		0		0		45
806-808	2	4	ЖП ВЪЗЕЛ	Бургас		2		7	2	5	1	1	17

1	1 категория линии (Категоризация НКЖИ)	1	1 категория линии (Нова категоризация - Консултант)
2	2 категория линии (Категоризация НКЖИ)	2	2 категория линии (Нова категоризация - Консултант)
		3	3 категория линии (Нова категоризация - Консултант)
		4	4 категория линии (Нова категоризация - Консултант)



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

Приложение 12: Връзка между инфраструктурните такси, обема на трафика, държавната помощ за балансиране на финансовия резултат на Инфраструктурния управител

Консултантът изготви няколко сценария, с които илюстрира как режимът на таксуване на минималния пакет за достъп може да варира в средносрочен план/след период от 3 години, в зависимост от допусканията за:

- Промените в трафика;
- Тенденциите при разходите за поддържане;
- Промените в държавната субсидия.

Следващите графики и таблици не са базирани на данни от българската мрежа и следва да служат за демонстрация на финансовите ефекти от продиктуваните от пазара (търсенето на влаккилометри по мрежата) промени на нивата на таксите за достъп до и съответното държавно участие, базирано на подхода на преките разходи по отношение на минималния пакет за достъп.

За по-добро разбиране на следващите графики и таблици, по-долу са представени основните допускания:

- Пълните разходи за предоставяне на ефективни и оптимизирани инфраструктурни услуги трябва да се постигне (Директива 2012/34/ЕС Чл. 30 ал.2)
- Ако общите влаккилометри се променят в рамките на следващия отчетен период, УИ печели повече или по-малко, в зависимост от действителните влаккилометри. (Инфраструктурните такси за достъп се базират на средните реализирани влаккилометри за период от три години)
- Цената за влаккилометър се изчислява на база на данни за средно реализираните влаккилометри от предходни години; като сумата на преките разходи се приема за 20% от пълните разходи. (Регламент за изпълнение - април 2015)
- Бюджетът за поддръжка за следващите години се планира предварително (Директива 2012/34/ЕС на чл. 30 ал.1 и 7) възоснова на необходимостта от осигуряване на оптимална и ефективна инфраструктура
- Бюджетът за поддръжка се използва като база за изчисляване на ИТ и за многогодишния договор с държавата.
- Постигането на ценова стабилност в продължение на 3 години създава условия за добро планиране за всички участници на пазара (Директива 2012/34/ЕС Чл. 31 ал.6)
- Основна цел на УИ по отношение на минималния пакет за достъп е постигането на пълно покритие на разходите за предоставяните услуги. Това се постига чрез балансиране между

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

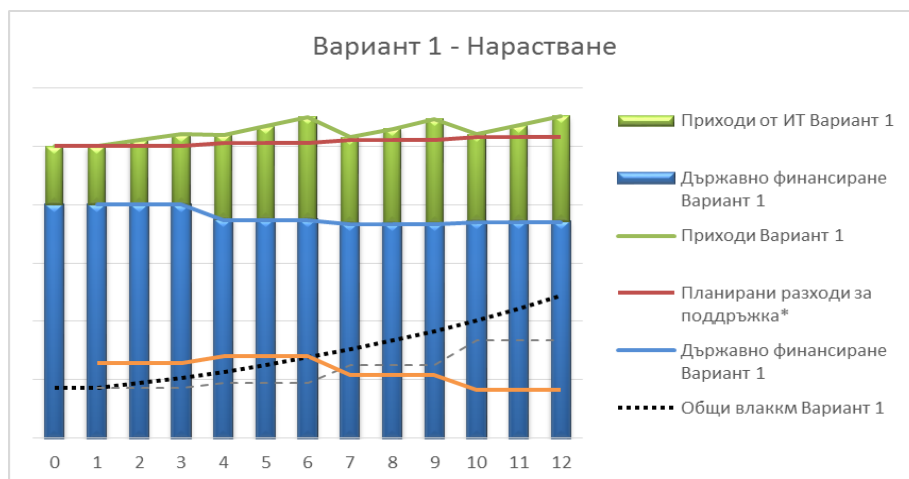
приходите от инфраструктурни такси (за минималния пакет за достъп) базирани на преките разходи и държавното финансиране (многогодишен договор)

- За намаляване на държавната субсидия, приходите от инфраструктурни такси трябва да се увеличат чрез определяне на по-висока цена/км или чрез стабилизиране на цената с повишаване на общите влаккилометри и увеличаване на вътрешната ефективност на Управителя на инфраструктурата (2012/34/ЕС чл. 30.1). Правителството следва да осигури достатъчно средства, за да се достигне добро ниво на развитие на инфраструктурата, след което да намали предоставения бюджет, с което ще окаже лек натиск на Управителя на инфраструктурата за оптимизиране на вътрешната ефективност на разходите.
- По-високите инфраструктурни такси за достъп пряко влияят на търсенето и следователно и на държавното финансиране

Следващите графики преставят резултатите от разгледаните различни качествени сценарии. Разработените варианти са дефинирани по следния начин:

- **Вариант 1**

- високо нарастване на търсенето (+ 10% на година) - много оптимистично;
- без индексация;
- срок за планиране 3 години;
- стабилни и планирани разходи за поддържане балансирани през годините в продължение на дълъг период от време;
- увеличаване на разходите за поддръжка с 10% от годишното увеличение на общите влаккилометри;
- преките разходи са 20% от пълните разходи (средна стойност въз основа на предходни години);
- намаляване на държавната помощ с 5% на период след третата година;
- печалбата (приходите, които са по-високи от планирания бюджет за поддръжка) се балансира с държавната субсидия за предстоящия период;



Източник: Консултант

Фигура 7. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 1 - Увеличаване на търсенето (10% / на година)

Нарастването на търсенето води до общо намаляване на нивото на инфраструктурните такси за минималния пакет за достъп. Лекото повишение на инфраструктурните такси се основава на предположението, че държавната вноска се намалява с 5% след първата година, която следва да се компенсира от търсенето и нивото на таксите. Все пак, увеличението също води до значително намаляване на държавното участие, чрез:

- 1.) Балансиране на действителните допълнителни доходи от търсенето за периода в сравнение със средните влакилометри за предходни години, които са основа за определяне на нивото на таксите.
- 2.) Намаляване на държавната субсидия (-5%/на година)

Въпреки това, системата взема също предвид, че допълнителното търсене води до увеличаване на разходите за поддръжка.

Следва да се вземе под внимание, че системата е предлазположена да предлага качествена добра и оптимизирана мрежа, както и да откликва на увеличаването на търсенето с конкурентна ценова политика.

	Изменение	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Нарастване/ Намаляване
Държавно финансиране Вариант 1	80%	40,0	40,0	40,0	40,0	39,4	39,4	39,4	38,8	38,8	38,8	39,2	39,2	39,2	-1,7%
Намаляване на държавното финансиране	5,0%	0,0	0,0	0,0	0,0	2,00	2,00	2,00	2,10	2,10	2,10	2,21	2,21	2,21	
Държавно финансиране Вариант 1		40,0	40,0	40,0	40,0	37,4	37,4	37,4	36,7	36,7	36,7	37,0	37,0	37,0	-5,6%
Приходи от ИТ Вариант 1	20%	10,0	10,0	11,0	12,1	14,6	16,1	17,7	14,8	16,3	18,0	15,1	16,6	18,3	50,4%
Приходи Вариант 1		50,0	50,0	51,0	52,1	52,0	53,4	55,0	51,5	53,0	54,7	52,1	53,6	55,2	5,6%
Печалба Вариант 1		0,0	0,0	1,0	2,1	1,5	2,9	4,5	0,5	2,0	3,7	0,6	2,1	3,7	
Планирани разходи за поддръжка*	10%	50,0	50,0	50,0	50,0	50,5	50,5	50,5	51,0	51,0	51,0	51,5	51,5	51,5	1,5%
Ниво на ИТ/vlak-км Вариант 1		1,00	1,00	1,00	1,10	1,10	1,10	0,84	0,84	0,84	0,64	0,64	0,64	0,64	-10,6%
Общи влаккм Вариант 1	10%	10,0	10,0	11,0	12,1	13,3	14,6	16,1	17,7	19,5	21,4	23,6	25,9	28,5	78,2%
Средно влаккм Вариант 1		10,0	10,0	10,0	11,0	11,0	11,0	14,7	14,7	14,7	19,5	19,5	19,5	19,5	

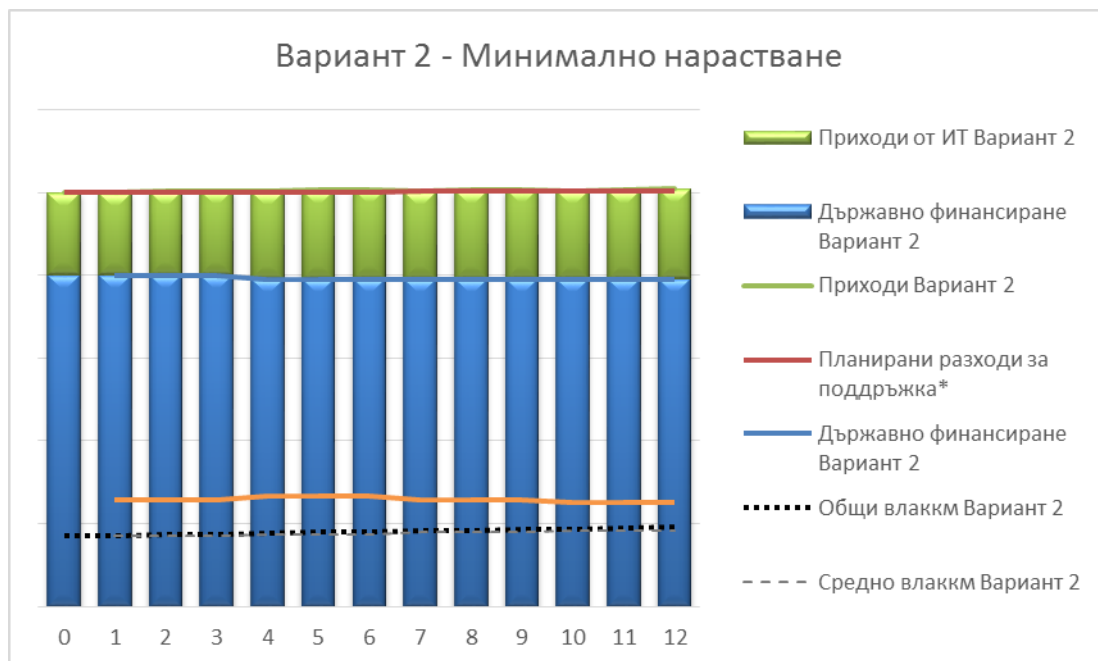
* x% на нарастване на влак-км

Източник: Консултант

Фигура 8. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 1 - увеличаване на търсенето (10%/на година)

• Вариант 2

- минимално повишение на търсенето (+ 1%/на година) - реалистичен сценарий;
- без индексация;
- период на планиране 3 години;
- стабилни и планирани разходи за поддръжка, балансирани през годините в продължение на дълъг период от време;
- увеличаване на разходите за поддръжка с 10% от годишното увеличение на общите влакилометри;
- преките разходи са 20% от пълните разходи (средна стойност въз основа на предходни години);
- намаляване на държавното участие с 1% / на период след третата година;
- печалбата (приходите, които са по-високи от планирания бюджет за поддръжка) се балансира с държавната субсидия за предстоящия период;



Източник: Консултант

Фигура 9. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 2 - Минимално увеличение на търсенето (1% на година)

При вариант/сценарий 2, търсенето се увеличава минимално (1% на година), като това води до леко намаляване на нивото на таксите за минималния пакет за достъп, като е възможно това да доведе и до леко намаляване на държавната субсидия.

Тъй като търсенето не се променя в резки граници, приходите остават сравнително стабилни като те не са балансирани от държавната субсидия.

	Изменение													Нарастване/ Намаляване	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12
Държавно финансиране Вариант 1	80%	40,0	40,0	40,0	40,0	39,4	39,4	39,4	38,8	38,8	38,8	39,2	39,2	39,2	-1,7%
Намаляване на държавното финансиране	5,0%	0,0	0,0	0,0	0,0	2,00	2,00	2,00	2,10	2,10	2,10	2,21	2,21	2,21	
Държавно финансиране Вариант 1		40,0	40,0	40,0	40,0	37,4	37,4	37,4	36,7	36,7	36,7	37,0	37,0	37,0	-5,6%
Приходи от ИТ Вариант 1	20%	10,0	10,0	11,0	12,1	14,6	16,1	17,7	14,8	16,3	18,0	15,1	16,6	18,3	50,4%
Приходи Вариант 1		50,0	50,0	51,0	52,1	52,0	53,4	55,0	51,5	53,0	54,7	52,1	53,6	55,2	5,6%
Печалба Вариант 1		0,0	0,0	1,0	2,1	1,5	2,9	4,5	0,5	2,0	3,7	0,6	2,1	3,7	
Планирани разходи за поддръжка*	10%	50,0	50,0	50,0	50,0	50,5	50,5	50,5	51,0	51,0	51,0	51,5	51,5	51,5	1,5%
Ниво на ИТ/влак-км Вариант 1		1,00	1,00	1,00	1,10	1,10	1,10	0,84	0,84	0,84	0,64	0,64	0,64	0,64	-10,6%
Общи влаккм Вариант 1	10%	10,0	10,0	11,0	12,1	13,3	14,6	16,1	17,7	19,5	21,4	23,6	25,9	28,5	78,2%
Средно влаккм Вариант 1		10,0	10,0	10,0	11,0	11,0	11,0	14,7	14,7	14,7	19,5	19,5	19,5		

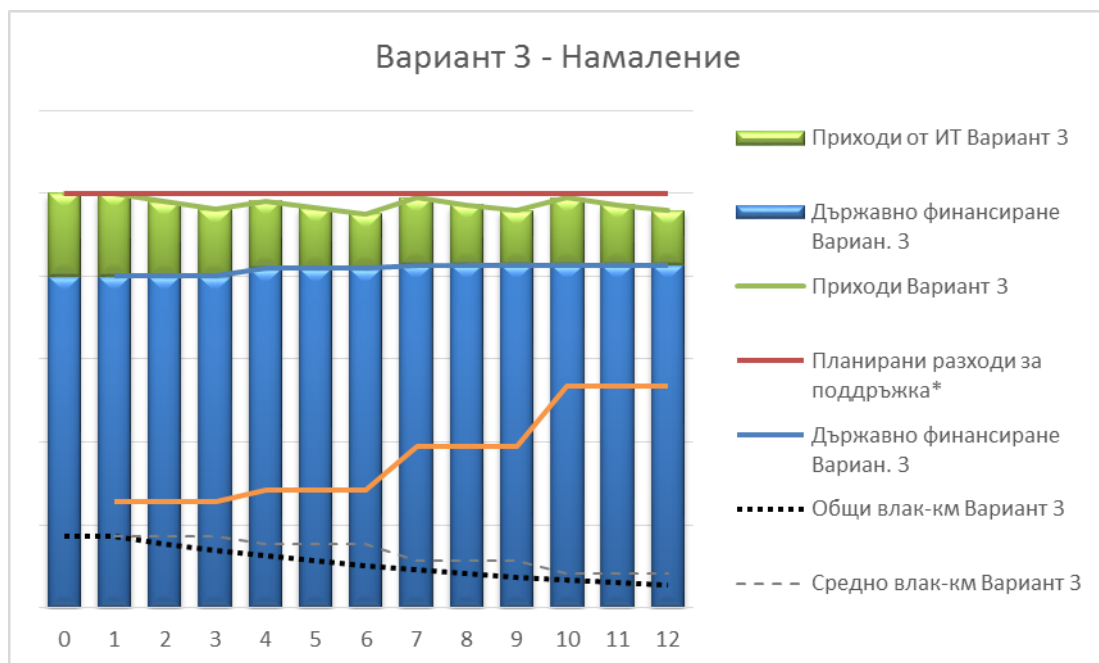
* x% на нарастване на влак-км

Източник: Консултант

Фигура 10. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 2 - Минимално увеличение на търсенето (1% на година)

• **Вариант/сценарий 3**

- голямо намаление на търсенето (-10% на година) - много нереалистично;
- без индексация;
- срок на планиране 3 години;
- стабилни и планирани разходи за поддръжка, баланзирани през годините в продължение на дълъг период от време;
- преките разходи са 20% от пълните разходи (средна стойност въз основа на предходни години);
- държавното участие не намалява, тъй като търсенето на транспортни услуги не е достигнато;
- печалбата (приходите, които са по-високи от планирания бюджет за поддръжка) се балансира с държавната субсидия за предстоящия период;



Източник: Консултант

Фигура 11. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 3 - Намаляване на търсенето (-10% на година)

При Сценарий/Вариант 3 търсенето намалява значително (-10% на година), като това води до голямо увеличение на нивото на инфраструктурните такси за минималния пакет за достъп, като е възможно и увеличаване на държавното участие, с оглед запазване на стандартното ниво на поддръжка.

Този сценарий ясно показва спираловидното развитие при една предварително планирана система. Ниското търсене води до увеличаване на държавната субсидия и нивата на инфраструктурните такси за достъп, което затвърждава намаляването на търсенето.

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

	Изменение													Нарастване/ Намаляване		
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12	
Държавно финансиране Вариант 3	80%	40,0	40,0	40,0	40,0	41,0	41,0	41,0	41,4	41,4	41,4	41,4	41,4	41,4	41,4	2,3%
	0,0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Държавно финансиране Вариант 3		40,0	40,0	40,0	40,0	41,0	41,0	41,0	41,4	41,4	41,4	41,4	41,4	41,4	41,4	2,3%
Приходи от ИТ Вариант 3	20%	10,0	10,0	9,0	8,1	8,1	7,3	6,5	8,1	7,3	6,5	8,1	7,3	6,5	-22,7%	
Приходи Вариант 3		50,0	50,0	49,0	48,1	49,0	48,2	47,5	49,4	48,6	47,9	49,4	48,6	47,9	-2,7%	
Печалба Вариант 3		0,0	0,0	-1,0	-1,9	-1,0	-1,8	-2,5	-0,6	-1,4	-2,1	-0,6	-1,4	-2,1		
Планирани разходи за поддръжка*	0%	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	0,0%	
Ниво на ИТ/влак-км Вариант 3		1,00	1,00	1,00	1,11	1,11	1,11	1,52	1,52	1,52	2,08	2,08	2,08	2,08	42,7%	
Общи влак-км Вариант 3	-10%	10,0	9,0	8,1	7,3	6,6	5,9	5,3	4,8	4,3	3,9	3,5	3,1	3,1	-40,2%	
Средно влак-км Вариант 3		10,0	10,0	10,0	9,0	9,0	9,0	6,6	6,6	6,6	4,8	4,8	4,8	4,8		

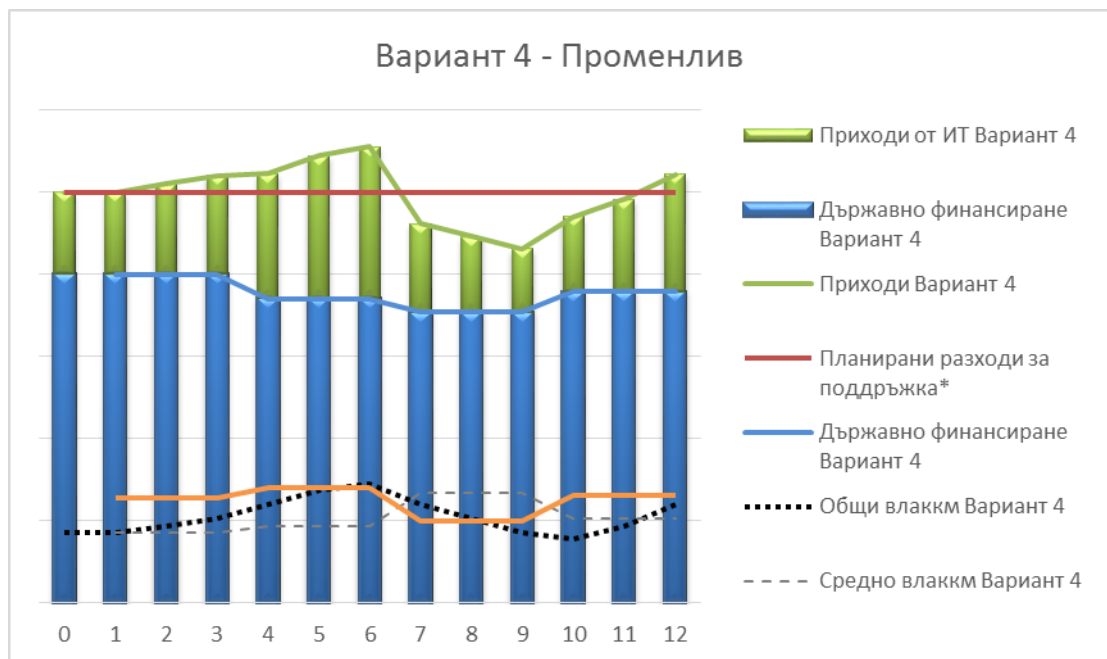
* х% на нарастване на влак-км

Източник: Консултант

Фигура 12. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на турсване – Сценарий/Вариант 3 - Намаляване на търсенето (-10% на година)

• **Вариант/Сценарий 4**

- стойностите на търсенето варират (между 27% и -18% -10% при минимално ниво на търсенето) – такава амплитуда е нереалистична, докато флукутацията е реалистична;
- без индексация;
- срок на планиране 3 години;
- стабилни и планирани разходи за поддръжка, баланзирани през годините в продължение на дълъг период от време;
- преките разходи са 20% от пълните разходи (средна стойност въз основа на предходни години);
- намаление на държавното участие с 5%/на период след третата година;
- печалбата (приходите, които са по-високи от планирания бюджет за поддръжка) се балансира с държавната субсидия за предстоящия период;



Източник: Консултант

Фигура 13. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 4 - Изменение на търсенето (между +27% и -18%)

При Сценарий/ Вариант 4, търсенето се колебае (средно увеличение от + 2,1% за всички периоди), което води до допълнителни приходи през първите два периода и по-малко приходи в третия период. Това колебание се отразява и на определянето на нивата на таксите за достъп, тъй като ефектите от увеличаване или намаляване могат да бъдат балансирани само след съответния период. Въпреки това, поради държавната политика за намаляване на финансовия принос на държавата, държавната субсидия също намалява.

	Изменение	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Нарастване/ Намаляване
Държавно финансиране Вариант 4	80%	40,0	40,0	40,0	40,0	39,0	39,0	39,0	37,5	37,5	37,5	40,1	40,1	40,1	-2,2%
Намаляване на държавното финансиране	5,0%	0,0	0,0	0,0	0,0	2,00	2,00	2,00	2,10	2,10	2,10	2,21	2,21	2,21	
Държавно финансиране Вариант 4		40,0	40,0	40,0	40,0	37,0	37,0	37,0	35,4	35,4	35,4	37,9	37,9	37,9	-6,1%
Приходи от ИТ Вариант 4	20%	10,0	10,0	11,0	12,0	15,3	17,5	18,5	10,8	9,3	7,7	9,2	11,2	14,2	22,2%
Приходи Вариант 4		50,0	50,0	51,0	52,0	52,3	54,5	55,5	46,2	44,6	43,1	47,0	49,1	52,1	-0,4%
Печалба Вариант 4		0,0	0,0	1,0	2,0	2,3	4,5	5,5	-3,8	-5,4	-6,9	-3,0	-0,9	2,1	
Планирани разходи за поддръжка*		50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	0,0%
Ниво на ИТ/влак-км Вариант 4		1,00	1,00	1,00	1,09	1,09	1,09	0,77	0,77	0,77	1,02	1,02	1,02		-3,0%
Общи влаккм Вариант 4		10,0	10,0	11,0	12,0	14,0	16,0	17,0	14,0	12,0	10,0	9,0	11,0	14,0	25,0%
Средно влаккм Вариант 4		10,0	10,0	10,0	11,0	11,0	11,0	15,7	15,7	15,7	12,0	12,0	12,0		

* x% на нарастване на влак-км

Източник: Консултант

Фигура 14. Качествен анализ на ефективността на финансовите разходи при нов режим на таксуване – Сценарий/Вариант 4 - Изменение на търсенето (между +27% и -18%)



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

Обобщение на резултатите:

- Изготвянето на предварителен бюджет за поддръжка е силно препоръчително, с оглед запазване на стабилно ниво на инфраструктурните такси за достъп и увеличаване на търсенето (предварителното планиране позволява на пазара да се адаптира предварително като своевременно предвиди и предложи съответните алтернативи), както и с оглед на подпомагането на вътрешната ефективност по отношение на планирането на персонала, бюджетиране, изготвянето на обществени поръчки и т.н.;
- Увеличаването на търсенето е предпоставка за намаляване на държавната субсидия;
- При определянето на инфраструктурните такси за достъп следва да се вземат под внимание прогнозите на търсенето тъй като те могат да бъдат балансирани през годините;
- Стабилните или намаляващи нива на таксите за достъп са предпоставка за увеличаване на търсенето;
- Директива 2012/34/ЕС и съответният Акт за изпълнение се фокусират върху увеличаване на търсенето, а не върху намаляването на държавното финансиране.