



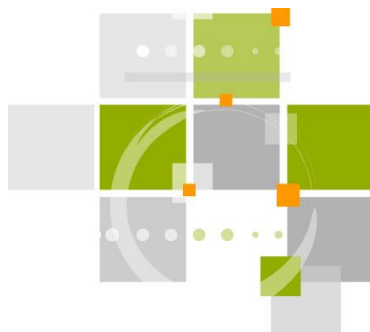
Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК“ЖИ“

EIB - TA2012026 BG BSF – България

Доклад Задача 6

26.10.2015 г.

Версия 02



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

In joint-venture with





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

# Съдържание

<b>ОБОБЩЕНИЕ</b> .....	<b>4</b>
<b>1. РАБОТНА СРЕЩА/УЪРКШОП 17.12.2014 г.</b> .....	<b>6</b>
<b>“ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯТ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ – СЪСТОЯНИЕ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА”</b> .....	<b>6</b>
1.1 Основни цели на срещата .....	6
1.2 Програма .....	7
1.3 Списък на присъстващите .....	8
1.4 Резултати .....	9
<b>2. СЕМИНАР 21.01.2015 г.</b> .....	<b>11</b>
<b>СЕМИНАР: “ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В БЪЛГАРИЯ – КЛЮЧ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТА”</b> .....	<b>11</b>
2.1 Основни цели на семинара.....	11
2.2 Програма .....	12
2.3 Списък на присъстващите .....	14
2.4 Резултати .....	16
<b>3. РАБОТНА СРЕЩА/УЪРКШОП 11.02.2015 г.</b> .....	<b>19</b>
<b>“НОВА МЕТОДИКА ЗА РЕЖИМ НА ТАКСУВАНЕ НА МИНИМАЛНИЯ ПАКЕТ ЗА ДОСТЪП”</b> .....	<b>19</b>
3.1 Основни цели на срещата .....	19
3.2 Програма .....	20
3.3 Списък на присъстващите .....	21
3.4 Резултати .....	22
<b>4. РАБОТНА СРЕЩА/УЪРКШОП 31.03.2015 г.</b> .....	<b>30</b>
<b>“ПЪРВИ ЕТАП ОТ АНАЛИЗА НА КОНСУЛТАНТА И ОБСЪЖДАНЕ НА ПЪРВОНАЧАЛНИТЕ РЕЗУЛТАТИ”</b> .....	<b>30</b>
4.1 Основни цели на срещата .....	30
4.2 Програма .....	31
4.3 Списък на присъстващите .....	32
4.4 Резултати .....	34



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

## 5. РАБОТНА СРЕЦА/УЪРКШОП 09.06.2015 г. .... 38

### “НОВА ТАРИФНА ПОЛИТИКА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ: РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРОВЕДЕНО ДОПИТВАНЕ ДО ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ОПЕРАТОРИ, СПЕДИТОРИ И ОПЕРАТОРИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИ СЪОРЪЖЕНИЯ” ..... 38

5.1	Основни цели на срещата .....	38
5.2	Програма .....	39
5.3	Списък на присъстващите .....	40
5.4	Резултати .....	43

## 6. РАБОТНА СРЕЦА/УЪРКШОП 29.09.2015 г. .... 45

### “ПРОЕКТ НА РЕГУЛАТОРНО РЪКОВОДСТВО И ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ВЪВ ВРЪЗКА С ВЪВЕЖДАНЕТО НА НОВА ТАРИФНА ПОЛИТИКА ЗА ДОСТЪП И ПОЛЗВАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В НК „ЖИ” ” ..... 45

6.1	Основни цели на срещата .....	45
6.2	Програма .....	46
6.3	Списък на присъстващите .....	47
6.4	Резултати .....	48

## 7. РАБОТНА СРЕЦА/УЪРКШОП 16.10.2015 г. .... 51

### “ФИНАЛНА ФАЗА НА ПРОЕКТА И СЛЕДВАЩИ СЪПЪКИ, СВЪРЗАНИ С ПРИЛАГАНЕТО НА НОВАТА ТАРИФНА ПОЛИТИКА” ..... 51

7.1	Основни цели на срещата .....	51
7.2	Програма .....	52
7.3	Списък на присъстващите .....	53
7.4	Резултати .....	54



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

## Обобщение

Задача б е свързана с организирането на работните срещи и семинари от страна на Консултанта за обсъждане на основните подходи при развитието на проекта на различните етапи от изпълнението му, както и за идентифициране на проблеми, възможни решения и необходими действия, заедно с представители на главните заинтересовани страни в железопътния сектор в България, в това число:

- Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ), Управителя на железопътната инфраструктура;
- Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) в ролята на Регулаторен орган и Национален орган по безопасност за железопътния транспорт;
- Традиционния железопътен превозвач БДЖ ЕАД;
- Други железопътни предприятия (най-големите сред тях);
- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, отговарящо за националната железопътна политика и НКЖИ;
- Министерството на финансите;

както и:

- Представители на железопътни дружества и спедитори, действащи в България и на европейския железопътен пазар;
- Управители на инфраструктурата и министерства на други държави-членки на Европейския съюз, допринасящи със своя опит при използването на различни модели на таксуване;

Представители на Европейската Инвестиционна Банка и Европейската Комисия, гарантиращи за съгласуването с европейските регламенти.

В първата фаза на проекта, Консултантът организира 1 Семинар и 4 Работни срещи. Резултатите от тях могат да бъдат обобщени по следния начин:

### 1. Работна среща, 17.12.2014 г.

Тема: „Железопътният сектор в България – състояние и предизвикателства“

### 2. Семинар, 21.01.2015 г.

Тема: „Железопътната инфраструктура в България – ключ за устойчиво развитие на транспорта“

### 3. Работна среща, 11.02.2015 г.

Тема: „Нова методика за режим на таксуване на минималния пакет за достъп“

### 4. Работна среща 31.03.2015 г.

Тема: „Първи етап от анализа на Консултанта и обсъждане на първоначалните резултати“

### 5. Работна среща, 09.06.2015 г.

Тема: „Нова тарифна политика за железопътния транспорт в България: Резултати от проведено допитване до железопътни оператори, спедитори и оператори на железопътни съоръжения“



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

При първа фаза на проекта са постигнати следните **цели**:

- Понастоящем всички главни заинтересовани лица на българския железопътен пазар са добре запознати с обхвата на проекта за формиране на тарифна политика за достъп и ползване на железопътната инфраструктура и са наясно с дейностите, които ще допринесат за развитието на железопътния сектор като цяло;
- Чрез присъствието си на работните срещи/семинари и предоставената им възможност да изразят своите виждания и идеи, заинтересованите страни директно участват в процеса на анализиране, избор и одобряване на стратегията и подхода при определянето на новата тарифна политика в България;
- Работните срещи/семинарите имат ключова роля при подобряването и улесняването на процеса на комуникация и дискутиране между заинтересованите страни, което влияе положително върху развитието на железопътния бизнес в България;
- Чрез публикуването на всички презентации, направени по време на работните срещи/семинари, на уебсайта на проекта: [www.tac2015bg.com](http://www.tac2015bg.com), Консултантът разпространи голямо количество важна информация сред участниците, касаеща различни етапи от реализирането на проекта и развитието на железопътната индустрия в България и чужбина.

Като обща цел на организирания работни срещи бе създаването на условия за свободно споделяне на виждания и мнения, с оглед изграждането на обща позиция относно бъдещата тарифна политика за достъп и ползване на инфраструктурата в НКЖИ.

- Първата и втората работна среща бяха насочени към представяне на проучванията на Консултанта за състоянието на железопътния сектор в България - основните възможности, предизвикателства и слаби страни и обсъждане на възможните действия и цели по отношение на формиране на нова тарифна политика.
- Целта на третата работна среща бе представяне и обсъждане на разработената методика и първите изчисления за новия режим на таксуване.
- Четвъртата работна среща имаше за цел да се потърси мнението на железопътните оператори по предложената методика и цени за минималния пакет достъп и другите услуги.
- Основна цел на семинара през януари 2015 г. бе осигуряване на гласност на проекта и обсъждане на бъдещето на железопътния сектор в България, като участниците включваха политици, представители на министерства и представители в железопътния сектор (НКЖИ, ЖП, спедитори и ИАЖА).



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

## 1. Работна среща/Уъркшоп 17.12.2014 г.

### “Железопътният сектор в България – състояние и предизвикателства”

---

#### 1.1 Основни цели на срещата

Основна цел на първата работна среща бе представяне на проекта на поръчителя на проекта НКЖИ, както и излагане на позицията на Консултанта относно реализацията на проекта, както и получаване на обратна връзка относно резултатите от извършеното първоначално проучване.

Други цели за организирането на първата работна среща са:

- Запознаване с първоначалните констатации от проучванията в стартовата фаза на проекта, преди тяхното по-широко представяне и обсъждане на планирания от Консултанта Семинар. Основните констатации на този етап са свързани с анализа на най-новите промени на българския и международен железопътен пазар, финансовото състояние и основните предизвикателства пред железопътния сектор в България, по-специално качеството на инфраструктурата и влаковите трасета, както и последно разработените и актуализирани национални и европейски политики за железопътния транспорт и изискванията, имащи значение при определянето на нова тарифна политика в България;
- Предоставяне на възможност за дискусии и диалог сред представителите на НКЖИ и подчертаване на необходимостта от стабилна комуникация между всички включени страни за положително бъдещо развитие на железопътния сектор в България;



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

## 1.2 Програма

### ПРОГРАМА

**ТЕМА:** *“Железопътният сектор в България: състояния и предизвикателства*

**ДАТА:** 17.12.2014 г.

**МЯСТО НА ПРОВЕЖДАНЕ:** Конферентна зала – партер. Хотел Кристал Палас  
Ул. „Шипка“ №14, София, България

#### ПРОГРАМА НА СЪБИТИЕТО:

- **9.00 ч.:** Регистрация и кафе
- **9.30 ч. – 11.00 ч.:** Първа част
  - *Представяне на проекта и неговия екип.*
  - *Презентация: Първоначален анализ на Консултанта на предизвикателствата пред НКЖИ и железопътния сектор в България*
  - *Обсъждане: мнения на участниците и екипа на Консултант*
- **11.00 ч. – 11.20 ч.:** Кафе пауза
- **11.20 ч. – 13.00 ч.:** Втора част
  - *Презентация: Железопътен сектор в България: финансово състояние и проблеми, свързани с режима на инфраструктурните такси за достъп*
  - *Обсъждане: коментари и въпроси*
- **13.00 ч.:** Обяд



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

## 1.3 Списък на присъстващите

**Работна среща/ Уъркшоп 17.12.2014 г., ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯТ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ: СЪСТОЯНИЕ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА**



### СПИСЪК НА ПРИСЪСТАЩИТЕ

ДАТА: 17.12.2014 г., МЯСТО НА ПРОВЕЖДАНЕ: ХОТЕЛ КРИСТЪЛ ПАЛАС, СОФИЯ

№	ИМЕ	ОРГАНИЗАЦИЯ	ПОЗИЦИЯ
1	Паскал Русел	<b>КОНСОРЦИУМ КОНСУЛТАНТ ПАНТЕЯ ЕЖИС ППМ</b>	Ключов експерт
2	Клаус Юрген Ул		Ключов експерт
3	Кийс Ван Крикен		Ключов експерт
4	Мари-Франс Лагроле		Ръководител екип
5	Соня Дунавски		Асистент на проекта
6	Кристиана Чакърова		Ключов експерт
7	Милослав Влахов		Ръководител проект
8	Адриан Роест Кролиус		ПАНТЕЯ /Консултант
9	Дойчин Стоянов		ППМ / Консултант
10	Холгер Ейлиец		Неключов експерт
11	Сабине Лангер		Неключов експерт
12	Христо Алексиев	<b>НКЖИ Дирекция „СРИП“</b>	Зам. генерален директор „Стратегия и администрация“
13	Мария Чакърова		Директор „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“
14	Венета Пеева		Ръководител отдел СПРЖИ
15	Мирослава Бакалска		Ръководител сектор ППП
16	Емил Лозанов	Главен експерт	
17	Красимира Михайлова	<b>НКЖИ Дирекция „Финанси и управление на собствеността“</b>	Директор Дирекция „Финанси и управление на собствеността“
18	Роза Константинова		Главен счетоводител
19	Наташа Милич		Ръководител отдел „Планиране, анализ и статистика“
20	Валентин Кънчев	<b>НКЖИ Подделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“</b>	Директор УДВК
21	Тихомир Трифонов		Ръководител отдел „Маркетинг и договори“
22	Мая Томанова		Главен инженер в отдел „Управление на движението на влаковете и капацитета“
23	Желяна Христова	<b>НКЖИ Отдел „Правен“</b>	Старши юриконсулт
24	Александър Николов		Старши юриконсулт
25	Стоян Стоянов	<b>НКЖИ Подделение „Електроразпределение“</b>	Директор ЕРП
26	Юлиана Миронова		Главен юриконсулт
27	Петър Марангозов	<b>НКЖИ Подделение „Сигнализация и телекомуникации“</b>	Ръководител отдел „Експлоатация и осигурителна техника“
28	Велин Вълчев		Главен електроинженер
29	Асен Славчев		Мениджър база данни
30	Цветан Атанасов	<b>НКЖИ Подделение "Железен път и съоръжения"</b>	Ръководител сектор „Поддържане и експлоатация на железен път“
31	Ивайло Велков		Главен инженер в отдел „Поддържане, диагностика и експлоатация“
32	Милена Илкова	<b>НКЖИ Човешки ресурси</b>	Ръководител отдел "Обучение и развитие на персонала"
33	Веселин Василев	<b>ИАЖА</b>	Изпълнителен директор
34	Маргаритка Французова		Директор на дирекция „Регулиране“
35	Венка Стефанова		Главен експерт в дирекция „Регулиране“
36	Станислав Стоянов		Главен експерт в дирекция „Регулиране“
37	Станислав Кътев		Младши експерт в дирекция „Регулиране“





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

## 1.4 Резултати

Работната среща се състоя на 17.12.2014 г. в хотел Кристал Палас в гр. София, с представители на:

- Дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“, НКЖИ;
- Поделение „Управление движението на влаковете и капацитета“, отдел Маркетинг, НКЖИ;
- Поделение „Железен път и съоръжения“, НКЖИ;
- Поделение „Сигнализация и телекомуникации“, НКЖИ;
- Поделение „Електроразпределение“;
- Звено за управление и изпълнение на проекти, НКЖИ;
- Дирекция „Финанси и управление на собствеността“, НКЖИ;
- Отдел „Финансов контрол и вътрешен одит“, НКЖИ;
- Дирекция „Регулиране“, ИАЖА.

На работната среща присъстваха Заместник генералния директор на Дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“ в НКЖИ, г-н Христо Алексиев и Изпълнителния директор на ИАЖА, г-н Веселин Василев.

Екипът на Консултанта успя да постигне основната цел на първата Работна среща, а именно запознаване на участниците с:

- Обхвата на проекта и неговата цел;
- Предизвикателствата в железопътния сектор на националния и международен пазар на железопътни услуги;
- Последните промени, настъпили в железопътния пазар;
- Актуалните изменения в националната и европейска железопътна политика;
- Финансовото състояние в железопътния сектор в България и спецификите при определяне на тарифната политика;

Презентацията от състоялата се работна среща е представена в **Приложение 1** на доклада (**Презентация Консултант/ Работна среща 17.12.2014 г.**) и публикувана на уебсайта на проекта [tac2015bg.com](http://tac2015bg.com).

Основните резултати от проведената работна среща могат да бъдат обобщени както следва:

- Представяне на проекта за формиране на нова тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура;
- Представяне на подробен анализ на българския транспортен пазар и основните предизвикателства в железопътния сектор;
- Връзка с финансовото състояние на железопътния сектор в България при определянето на нова тарифна политика;

➤ *Представяне на проекта за формиране на нова тарифна политика*

При представянето и обсъждането на обхвата на проекта и основните дейности, задачи и доклади и по време на работната среща, бе наблегнато на важността на проекта за бъдещото развитие на железопътния сектор в България. Ръководителят на екипа на проекта Мари-Франс Лагроле представи екипа и главните цели на проекта, а именно:



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

Разработване на нова тарифна политика, която да осигури:

- Финансова устойчивост на българския железопътен сектор;
- Разходно-ефективна поддръжка и експлоатация на железопътната инфраструктура;
- Привлекателност на железопътната инфраструктура за железопътните оператори и други пазарни участници;
- По-добра интеграция в европейския транспортен пазар;

➤ *Представяне на подробен анализ на българския транспортен пазар и основните предизвикателства в железопътния сектор;*

Спецификата на последните промени, настъпили в националния и международен железопътен пазар както и конкуренцията с пътният транспорт бяха другите основни теми дискутирани по време на Работната среща/Уъркшопа. Основна цел на Консултанта бе да се фокусира на промените в търсенето на товарни и пътнически услуги и промените в цялостната икономическа структура в България като главни причини за спада в развитието на железопътния сектор.

В допълнение, Консултантът запозна участниците с ролята на правителството на България и Европейската комисия за постигането на бъдеща устойчивост в железопътния сектор, както и с основните предизвикателства пред НКЖИ и железопътния сектор като цяло.

➤ *Връзка с финансовото състояние на железопътния сектор в България при определянето на нова тарифна политика*

Във втората част на работната среща бе включено представяне на финансовото състояние на железопътния сектор в България и различните аспекти на процеса на определяне на инфраструктурните такси за достъп. Изискванията за съответствие с европейските регламенти при определяне на системата за таксуване предизвикаха дискусия относно отминалата процедура за нарушение срещу България и необходимостта да се спазят напълно изискванията на новата Директива 2012/34/ЕС при определянето на новите такси за достъп в България.

В заключение, Консултантът информира участниците за действията по организирането на Семинар за железопътния транспорт, насрочен за 21.01.2015 г. Една от целите на Семинара е да се даде публичност на проекта пред по-широка публика от пазарни участници и други заинтересовани страни.



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

## 2. Семинар 21.01.2015 г.

# Семинар: “Железопътната инфраструктура в България – ключ за устойчиво развитие на транспорта”

---

### 2.1 Основни цели на семинара

Основна цел на проведения на 21.01.2015 г. семинар бе *представянето на проекта пред основните пазарни участници и заинтересовани страни и определяне на основните предизвикателства, нужди и приоритети за бъдещото развитие на железопътния сектор в България.*

Консултантът организира Семинара като осигури присъствие на по-широк кръг участници, с цел да постигне по-широко обществено представяне на проекта и да предостави възможност за ефективен обмен на информация в различните аспекти от развитието на железопътния сектор на национално и международно ниво. В тази връзка, освен представителите на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията на България, НКЖИ, ИАЖА, БДЖ и ДБ Шенкер Рейл, Консултантът покани и международни представители: на Унгарските държавни железници, Прорейл – Холандия, Европейската комисия и Европейската инвестиционна банка.

## 2.2 Програма

### ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – КЛЮЧ КЪМ ПОСТИГАНЕТО НА УСТОЙЧИВ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

21 януари 2015 г., Конферентна зала Арена, Хотел Арена Ди Сердика Резидънс хотел

9.30 ч.: Регистрация и кафе

9.45 ч. Въведение

- Откриване на семинара – Г-н Христо Алексиев, Зам. генерален директор „Стратегия и администрация”, НКЖИ (10 минути)
- Обръщение – Г-н Антон Гинев, Зам. Министър на транспорта, информационните технологии и телекомуникациите, (10 минути)
- Представяне, Г-н Йоакин Родон Блас, Главен инженер, Отдел Консултиране Европейска инвестиционна банка (10 минути)
- Основна презентация – Г-н Франк Йост, Служител по политиките - Генерална дирекция за Мобилност и транспорт, Европейска Комисия, замества го г-н Клаус Ул - Ключов експерт в екипа на проекта – “Европейската железопътна политика и инфраструктурните такси за достъп”, (20 минути)

10.35 ч.: Част 2: Основни участници на пазара и техните виждания

- Функциониране на българския железопътен пазар – сегашно положение и основни предизвикателства пред железопътните предприятия в България, **гледна точка на традиционния железопътен превозвач БДЖ**, (10 минути)
- Функциониране на българския железопътен пазар – сегашно положение и основни предизвикателства пред железопътните предприятия в България, гледна точка на частните железопътни оператори, **Г-н Христо Петканов, финансов директор ДБ Шенкер Рейл България** (10 минути)
- Функциониране на българския железопътен пазар – сегашно положение и основни предизвикателства пред следителите в България, **Г-н Иван Петров, Генерален директор ТРАНСЕКСПРЕС** (10 минути)
- Дискусия (въпроси и отговори), (20 минути)

11.25 ч. Кафе Пауза

11.40h Част 2: Основни предизвикателства пред НКЖИ

- Пазарен анализ – Г-жа Кристиана Чакъррова, ключов експерт от екипа на проекта (10 минути)
- Основни предизвикателства пред НКЖИ – г-жа Мари Франс Лагроле, ръководител на проекта, (10 минути)
- Сравнителен анализ: Холандия/Прорейл, от името на г-н Алдерт Гритер, мениджър Отдел Инфраструктурни Такси, Прорейл ще презентира г-н Адриаан Рост Кролиус, ключов експерт от екипа на проекта (10 минути),





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

- Сравнителен анализ: Унгария/Унгарски Инфраструктурен Управител MAV, г-н Кристиан Урвалд, Зам. Директор на Отдел Продажби и връзки с клиенти, (10 минути)/ Служба по Разпределение на железопътния капацитет (VPE), Директор на Отдел Таксуване, Г-жа Бригита Клемпа
- Дискусия (въпроси и отговори),(20 минути)

**12.40 ч. Обяд**

**14.30 ч. Част 3: Виждане за бъдещето**

- Необходимост от по-висока ефективност, Г-жа Анита Ангелова, Началник отдел „ Стратегическо развитие на видовете транспорт“, Министерство на транспорта, информационните технологии и телекомуникациите, (15 минути)
- Стратегия НКЖИ – Г-жа Мария Чакърова, Директор „ Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“ НКЖИ, (10 минути)
- Необходимост от ефективна регулаторна рамка, Г-жа Маргаритка Французова, Директор, Дирекция „Регулиране“, Изпълнителна Агенция Железопътна Администрация (15 минути)
- Необходимост от финансови ресурси: Г-н Йоакин Родон Блас, Главен инженер, Отдел Консултиране Европейска инвестиционна банка (15 минути)
- Дискусия/ Въпроси и отговори (мениджмънт, международно сътрудничество), (30 минути)
- 

**16.15 ч. Заключение , Г-н Христо Алексиев, Зам. генерален директор „Стратегия и администрация“, НКЖИ**



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

## 2.3 Списък на присъстващите

Семинар 21.01.2015 г., ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА - КЛЮЧ КЪМ ПОСТИГАНЕ НА УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ



### СПИСЪК НА ПРИСЪСТАВАЩИТЕ

ДАТА: 21.01.2015 г., МЯСТО НА ПРОВЕЖДАНЕ: ХОТЕЛ АРЕНА ДИ СЕРДИКА, СОФИЯ

№	Име	Организация/фирма/институция	E-mail
1	Г-н Паскал Русел	ЕКИП КОНСУЛТАНТ	<a href="mailto:pascal.rousseau@eqis.fr">pascal.rousseau@eqis.fr</a>
2	Г-н Клаус Юрген Ул	ЕКИП КОНСУЛТАНТ	<a href="mailto:klaus.uhl@vienna-mc.com">klaus.uhl@vienna-mc.com</a>
3	Г-н Кийс Ван Крикен	ЕКИП КОНСУЛТАНТ	<a href="mailto:keesvrieken@hotmail.com">keesvrieken@hotmail.com</a>
4	Г-жа Мари-Франс Лагролет	ЕКИП КОНСУЛТАНТ	<a href="mailto:mflagraulet@gmail.com">mflagraulet@gmail.com</a>
5	Г-жа Соня Дунавски	ЕКИП КОНСУЛТАНТ	<a href="mailto:s.dounavski@eqis-bulgaria.com">s.dounavski@eqis-bulgaria.com</a>
6	Г-жа Кристиана Чакъррова	ЕКИП КОНСУЛТАНТ	<a href="mailto:kristiana.chakarova@itcbg.bg">kristiana.chakarova@itcbg.bg</a>
7	Г-н Милослав Влахов	ЕКИП КОНСУЛТАНТ	<a href="mailto:m.vlahov@aelis.pro">m.vlahov@aelis.pro</a>
8	Г-н Адриан Кролиус	ЕКИП КОНСУЛТАНТ	<a href="mailto:a.roest.crollius@panteia.nl">a.roest.crollius@panteia.nl</a>
9	Г-н Дойчин Стоянов	ЕКИП КОНСУЛТАНТ	<a href="mailto:dstoyanov@ppmanagement.eu">dstoyanov@ppmanagement.eu</a>
10	Г-н Холгер Ейлиеца	ЕКИП КОНСУЛТАНТ	<a href="mailto:holger.eiletz@vienna-mc.com">holger.eiletz@vienna-mc.com</a>
11	Г-жа Сабине Лангер	ЕКИП КОНСУЛТАНТ	<a href="mailto:sabine.langer@vienna-mc.com">sabine.langer@vienna-mc.com</a>
12	Г-жа Елена Константинова	ЕКИП КОНСУЛТАНТ	<a href="mailto:ekostadinova@gmail.com">ekostadinova@gmail.com</a>
13	Г-н Арно Бургес	ЕКИП КОНСУЛТАНТ	<a href="mailto:a.burgess@panteia.nl">a.burgess@panteia.nl</a>
14	Г-н Христо Алексиев	НКЖИ, ДИРЕКЦИЯ СТРАТЕГИЧЕСКО РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ	<a href="mailto:halexiev@rail-infra.bg">halexiev@rail-infra.bg</a>
15	Г-жа Мария Чакъррова	НКЖИ, ДИРЕКЦИЯ СТРАТЕГИЧЕСКО РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ	<a href="mailto:m_tchakarova@rail-infra.bg">m_tchakarova@rail-infra.bg</a>
16	Г-жа Венета Пеева	НКЖИ, ДИРЕКЦИЯ СТРАТЕГИЧЕСКО РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ	<a href="mailto:veneta.peeva@rail-infra.bg">veneta.peeva@rail-infra.bg</a>
17	Г-жа Мирослава Бакалска	НКЖИ, ДИРЕКЦИЯ СТРАТЕГИЧЕСКО РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ	<a href="mailto:m.bakalska@rail-infra.bg">m.bakalska@rail-infra.bg</a>
18	Г-н Емил Лозанов	НКЖИ, ДИРЕКЦИЯ СТРАТЕГИЧЕСКО РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ	<a href="mailto:elozanov@rail-infra.bg">elozanov@rail-infra.bg</a>
19	Г-жа Роза Константинова	НКЖИ, ДИРЕКЦИЯ ФИНАНСИ И УПРАВЛЕНИЕ НА СОБСТВЕНОСТТА	
20	Г-жа Наташа Милич	НКЖИ, ДИРЕКЦИЯ ФИНАНСИ И УПРАВЛЕНИЕ НА СОБСТВЕНОСТТА	<a href="mailto:n_milich@rail-infra.bg">n_milich@rail-infra.bg</a>
21	Г-н Валентин Кънчев	НКЖИ, УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА	
22	Г-н Тихомир Трифонов	НКЖИ, УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА	<a href="mailto:t.trifonov@rail-infra.bg">t.trifonov@rail-infra.bg</a>
23	Г-жа Елена Донкова	НКЖИ, ПРАВЕН ОТДЕЛ	
24	Г-жа Желяна Христова	НКЖИ, ПРАВЕН ОТДЕЛ	
25	Г-н Александър Николов	НКЖИ, ПРАВЕН ОТДЕЛ	<a href="mailto:a_nikolov@rail-infra.bg">a_nikolov@rail-infra.bg</a>
26	Г-н Стоян Стоянов	НКЖИ, ПОДЕЛЕНИЕ ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ	
27	Г-жа Юлияна Миронова	НКЖИ, ПОДЕЛЕНИЕ ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ	
28	Г-жа Галя Иванова	НКЖИ, ПОДЕЛЕНИЕ ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ	<a href="mailto:givanova@rail-infra.bg">givanova@rail-infra.bg</a>
29	Г-н Петър Марангозов	НКЖИ, ПОДЕЛЕНИЕ СИТ	<a href="mailto:p.marangozov@rail-infra.bg">p.marangozov@rail-infra.bg</a>
30	Г-н Валентин Кузманов	НКЖИ, ПОДЕЛЕНИЕ СИТ	
31	Г-жа Александра Кръстева	НКЖИ, ПОДЕЛЕНИЕ СИТ	
32	Г-н Цветан Атанасов	НКЖИ, ЖЕЛЕЗЕН ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯ	
33	Г-н Ивайло Велков	НКЖИ, ЖЕЛЕЗЕН ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯ	
34	Г-жа Милка Роева	НКЖИ, ЧОВЕШКИ РЕСУРСИ	
35	Г-н Веселин Василев	ИАЖА	
36	Г-жа Маргаритка Француз	ИАЖА	<a href="mailto:mfrantsuzova@mitc.government.bg">mfrantsuzova@mitc.government.bg</a>
37	Г-н Станислав Кътев	ИАЖА	<a href="mailto:skatev@mitc.government.bg">skatev@mitc.government.bg</a>
38	Г-н Даниел Неделков	ИАЖА	
39	Г-н Антон Гинев	ЗАМ.МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И КОМУНИКАЦИИТЕ	
40	Г-жа Тонка Янчева	МТИТС	<a href="#">National Transport policy Directorate</a>
41	Г-н Пламен Соломонов	МТИТС	<a href="#">National Transport policy Directorate</a>
42	Г-жа Илиана Денева - Павл	МТИТС	<a href="#">Coordination of Programmes and Projects Directorate</a>



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

43	Г-жа Нели Андреева	МТИТС	<a href="mailto:nandonova@mtitc.government.bg">nandonova@mtitc.government.bg</a>
44	Г-жа Анита Ангелова	МТИТС	<a href="mailto:aangelova@mtitc.government.bg">aangelova@mtitc.government.bg</a>
45	Г-н Мартин Георгиев	МТИТС	<a href="mailto:mgeorgiev@mtitc.government.bg">mgeorgiev@mtitc.government.bg</a>
46	Г-жа Нина Беленска	МТИТС	
47	Г-жа Весела Данева	МИНИСТЕРСТВО НА ФИНАНСИТЕ	Head of "Financing in the real sector" Directorate
48	Г-жа Мария Веселинова	МИНИСТЕРСТВО НА ФИНАНСИТЕ	Head of "State aid" Division
49	Г-н Ицван Хайнцингер	ЕИБ	<a href="mailto:i.heinczinger@eib.org">i.heinczinger@eib.org</a>
50	Г-н Йоаким Родон-Блас	ЕИБ	<a href="mailto:j.rodon-blas@eib.org">j.rodon-blas@eib.org</a>
51	Г-н Паоло Мендес Джорда	ЕИБ	<a href="mailto:p.mendes-jorae@eib.org">p.mendes-jorae@eib.org</a>
52	Людмил Иванов	CLUSTER Зелен железопътен транспорт	<a href="mailto:ls_ivanov@abv.bg">ls_ivanov@abv.bg</a>
53	Д-р Иван Петров	ТРАНС ЕКСПРЕС	<a href="mailto:petrov@transexpress.bg">petrov@transexpress.bg</a>
54	Г-жа Павлина Димитрова	ТРАНС ЕКСПРЕС	
55	Г-н Симеон Евтимов	ВОЕСТАЛПИНЕ	<a href="mailto:Simeon.Evtimov@voestalpine.com">Simeon.Evtimov@voestalpine.com</a>
56	Г-н Христо Петканов	ДБ ШЕНКЕР РЕЙЛ БЪЛГАРИЯ	<a href="mailto:hristo.petkanov@dbschenker.eu">hristo.petkanov@dbschenker.eu</a>
57	Г-н Любомир Гърчев	ДБ ШЕНКЕР РЕЙЛ БЪЛГАРИЯ	
58	Г-н Симеон Ананиев	ФОРУМ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ	<a href="mailto:sananiev@abzp.eu">sananiev@abzp.eu</a>
59	Г-н Любомир Сяров	CLUSTER Зелен железопътен транспорт	
60	Г-н Кароли Наги	DG Regio	<a href="mailto:karoly.nagy@ec.europa.eu">karoly.nagy@ec.europa.eu</a>
61	Проф. Йордан Мирчев		<a href="mailto:jmirchev@abv.bg">jmirchev@abv.bg</a>
62	Г-н Красимир Ангелов		<a href="mailto:krassiangel@hotmail.com">krassiangel@hotmail.com</a>
63	Г-н Жан Талмон	МАП ИНТЕРНАСИОНАЛ	<a href="mailto:talmonha@orange.fr">talmonha@orange.fr</a>
64	Г-н Станислав Попов		<a href="mailto:popstani@gmail.com">popstani@gmail.com</a>
65	Г-н Христо Гаджев	БДЖ "Товарни превози"	<a href="mailto:gadzhev45@abv.bg">gadzhhev45@abv.bg</a>
66	Г-н Стефан Сергев	БДЖ "Товарни превози"	
67	Г-н Наско Христов	БДЖ "Товарни превози"	
68	Г-н Кристиан Урвалд	MAV	<a href="mailto:urvaldk@mav.hu">urvaldk@mav.hu</a>
69	Г-жа Бригита Клемпа	УНГАРСКА ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ	
70	Г-н Денис Якубик	ЕИБ, ДЖАСПЪРС	<a href="mailto:d.jakubik@eib.org">d.jakubik@eib.org</a>
71	Г-н Александър Александър	ЕИБ, ДЖАСПЪРС	
72	Г-н Тома Янакиев	СВЕТОВНА БАНКА	



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

## 2.4 Резултати

Семинарът бе проведен на 21.01.2015 г, в хотел Арена Ди Сердика, гр. София. Темата на семинара бе „Железопътната инфраструктура – ключ към постигане на устойчив транспорт“.

Поради големия брой презентации, Семинарът се състоя в три части:

- **Част 1: Очаквания на железопътните предприятия и транспортните потребители;**
- **Част 2: Европейска политика и сравнителен анализ с други страни;**
- **Част 3: Бъдещо развитие на българския железопътен сектор;**

На Семинара присъстваха повече от 70 участници от различни компании, организации и институции. Сред тях бяха представители на:

- НКЖИ, Дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“
- НКЖИ, Поделение „Управление движението на влаковете и капацитета“, Маркетинг отдел
- НКЖИ, Поделение „Железен път и съоръжения“
- НКЖИ, Поделение „Сигнализация и телекомуникации“
- НКЖИ, Поделение „Електроразпределение
- НКЖИ, Поделение „Управление и изпълнение на проекти“;
- НКЖИ, Дирекция „Финанси и управление на собствеността“
- Дирекция „Регулиране“, ИАЖА;
- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България;
- Министерство на финансите на Република България;
- Железопътни предприятия, БДЖ и частни железопътни оператори);
- ЕИБ;
- Европейската комисия;
- Консултативната група на Световната банка;
- JASPERS;
- Унгарски държавни железници и др.;

Семинарът бе открит от г-н Антон Гинев, Заместник министър на транспорта на Република България, който подчерта значението от повишаване на привлекателността и подобряване на функционирането и ефективността на железопътния сектор в България.





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

➤ Презентации на семинара:

- **“Основни предизвикателства за българския железопътен сектор и НКЖИ”** – Г-жа Мари-Франс Лагроле – ръководител проект
- **“Пазарен анализ”** – Г-жа Кристиана Чакърова, експерт пазарни проучвания
- **“ИАЖА – Регулаторен орган за железопътния транспорт”**, Г-жа Маргаритка Французова – Ръководител Дирекция „Регулиране“
- **“Железопътната инфраструктура – ключ към развитие на устойчив транспорт”**, НКЖИ, Г-н Христо Алексиев – Заместник Генерален Директор на Дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“, НКЖИ
- **“Държавна политика и перспективи за развитието на железопътната инфраструктура”** – Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Г-жа Анита Ангелова – Началник отдел “Стратегическо развитие на видовете транспорт“, Дирекция „Национална Транспортна Политика“
- **“Осигуряване на финансиране и експертен съвет за стабилни и устойчиви инвестиционни проекти”**, Г-н. Йоаким Родон Блас, Съдействие при изпълнение на проекти
- **“Инфраструктурни такси според Директива 2012/34/ЕС – Единно Европейско Железопътно пространство Чл. 30, 31 и Анекс II ”**, Европейска комисия, Г-н Клаус Юрген Ул (от името на г-н Франк Йост/ DG MOVE)
- **“Тарифна политика в Холандия”**, ПРОРЕЙЛ, Г-н Адриан Роест Ролиус (от името на г-на Алдерт Гритер, Координатор Отдел Таксуване, Прорейл)
- **“Режим на таксуване на достъпа и ползването на железопътна инфраструктура в Унгария”**, MÁV Co. (Унгарски държавни железници) и VPE Ltd. (Агенция по разпределение на железопътния капацитет“) - Унгария, Г-н Кристиан Урвалд – Отдел „Продажби и връзки с клиенти“ и г-жа Бригита Клемпа, Отдел „Таксуване“
- **“Български железопътен пазар – състояние и предизвикателства пред спедиторите, които упражняват дейност на територията на България”**, Транс Експрес, Др. Иван Петров – Управител
- **“Предизвикателства пред компаниите в железопътния транспорт ”**, ДБ Шенкер Рейл България, Г-н Христо Петканов – Финансов директор



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

Всички изброени презентации са включени в **Приложение 2** към настоящия доклад и са публикувани на уебсайта на проекта [tac2015bg.com](http://tac2015bg.com).

#### ➤ Основни въпроси, обсъдени по време на дискусиите

Форматът на събитието предразположи участниците да задават въпроси към презентиращите и да споделят мнения и идеи по множеството теми, повдигнати по време на Семинара.

Някои от основните въпроси, обсъдени по време на дискусиите бяха:

- Трудности при планиране на дейността на железопътните предприятия поради дълготрайното и непредвидено закриване на линии от страна на НКЖИ;
- Необходимост от установяване на по-добра комуникация между НКЖИ и железопътните предприятия, по-специално частните железопътни превозвачи;
- Предизвикателства пред развитието на традиционния железопътен превозвач – БДЖ, БДЖ – „Пътнически превози“ и БДЖ „Товарни превози“;
- Необходимост от подобряване на състоянието железопътната инфраструктура, с оглед развиване на възможностите на пазара в сектора на товарните превози, особено на транзитния транспорт и роля на държавата при финансирането на модернизацията на железопътната инфраструктура;
- Необходимост от по-голямо участие на Регулаторния орган в подкрепа на ЖП при техните дискусии с НКЖИ, когато възникнат проблеми;
- Роля на държавата при осигуряването на равни условия за всички видове транспорт в България.

Като цяло Семинарът бе обявен за успешен и информативен от присъстващите. Консултантът получи положителна обратна връзка от последвалата кореспонденция и дискусии, с потвърждения, че организираният от Консултанта Семинар е постигнал своята основна цел, а именно:

*Представяне на различни гледни точки за условията за развитие на железопътния транспорт в България и особено по отношение на таксите за достъп и услугите свързани с железопътната инфраструктура, както и определяне на необходимите действия за подобряване на развитието на железопътния транспорт в България.*



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

## 3. Работна среща/Уъркшоп 11.02.2015 г.

### “Нова методика за режим на таксуване на минималния пакет за достъп”

---

#### 3.1 Основни цели на срещата

Основната цел на събитието, състояло се на 11.02.2015 г., бе организиране на работна среща между по-тесен кръг от участници (представители на главните заинтересовани страни, НКЖИ и ИАЖА) за представяне, дискутиране и обратна връзка относно първоначалните предложения за нова методика за такси за достъп, представена от Консултанта в първата част на доклада по Задача 3. Очакваният резултат бе да се достигне до избор на конкретна формула за изчисляване на бъдещите такси за достъп в България, въз основа на която да се изготви доклада по Задача 4.

Организирането на тази работна среща бе част от стратегията на Консултанта да раздели доклада по Задача 3 на две – Част 1 и Част 2. Работната среща бе организирана за представяне и дискутиране на първите предложения за нова методика, представена от Консултанта (обособена в доклад по Част 1 и Част 2). Част 2 от доклада по Задача 3 бе изготвена след провеждането на Работната среща и избора на конкретна формула и послужи за основа на изготвянето на Задача 4 на проекта.

В допълнение, работната среща, състояла се на 11.02.2015 г. се организира с цел:

- Представяне на най-важните дефиниции на ЕС относно определянето на режима на инфраструктурни такси за достъп, както и на сравнителен анализ на няколко европейски системи на таксуване на инфраструктурен достъп;
- Предоставяне на възможност за дискусии сред заинтересованите лица и насърчаване на диалога и споделянето на техните виждания и очаквания относно настоящата и бъдещата тарифна политика в България;
- Представяне на основните цели на тарифната политика за достъп в съответствие с политиката на ЕС за железопътния транспорт и идентифициране на целите на новата тарифна политика в България, съгласно вижданията на НКЖИ и ИАЖА;
- Осигуряване на експертно мнение и насоки по време на дискусиите и по-конкретно във връзка с изпълнението на целите от всеки един от предложените модели;
- Информирание относно следващите етапи в разработването на новата методика, а именно анализ на разходите и трафика по данни на НКЖИ и изготвяне на няколко различни варианта/модела за таксуване;



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

## 3.2 Програма

<b>ТЕМА:</b>	<b>НОВА МЕТОДОЛОГИЯ ЗА ТАРИФНА ПОЛИТИКА ПО ОТНОШЕНИЕ НА МИНИМАЛНИЯ ПАКЕТ ЗА ДОСТЪП</b>
<b>ДАТА:</b>	<b>11.02.2015</b>
<b>МЯСТО НА ПРОВЕЖДАНЕ:</b>	<b>РАДИСЪН БЛУ ГРАНД ХОТЕЛ СОФИЯ</b>

### ДНЕВЕН РЕД

<b>9 ч.- 9.30 ч.:</b>	Кафе
<b>9.30 ч.-10.30 ч.:</b>	Представяне на дневния ред <i>Г-жа Мари-Франс Лагроле</i> Основни дефиниции и Европейско законодателство <i>Г-н Клаус Ул, Г-жа Сабине Лангер</i>
<b>10.30 ч.- 11.30 ч.</b>	Сравнителен анализ на различни европейски системи на инфраструктурни такси  Г-н Клаус Ул, Г-жа Сабине Лангер
<b>11.30 ч.-11.50 ч.:</b>	Кафе Пауза
<b>11.50 ч.- 12.50 ч.:</b>	Цели на новата тарифна политика и критерии за избор <i>Г-жа Мари-Франс Лагроле</i>
<b>12.50 ч.- 14.00 ч.:</b>	Обяд
<b>14.00 ч.-15.00 ч.:</b>	Модели на нова тарифна политика  Г-н Клаус Ул, Г-жа Сабине Лангер
<b>15.00 ч.-16.00 ч.:</b>	Дискусия и предложения
<b>16.00 ч.:</b>	Заклучителни думи  <i>Г-жа Мари-Франс Лагроле</i>

### 3.3 Списък на присъстващите

## Работна среща - Режим на таксуване 11.02.2015

### Списък на присъстващите



№	Име	Организация/ фирма/ институция	E-mail
1	Г-н Паскал Русел	ЕКИП НА КОНСУЛТАНТА	<a href="mailto:pascal.rousseau@egis.fr">pascal.rousseau@egis.fr</a>
2	Г-н Клаус Юрген Ул	ЕКИП НА КОНСУЛТАНТА	<a href="mailto:klaus.uhl@vienna-mc.com">klaus.uhl@vienna-mc.com</a>
3	Г-н Кийс Ван Крикен	ЕКИП НА КОНСУЛТАНТА	<a href="mailto:keesvkrieken@hotmail.com">keesvkrieken@hotmail.com</a>
4	Г-жа Мари-Франс Лагроле	ЕКИП НА КОНСУЛТАНТА	<a href="mailto:mflagraulet@gmail.com">mflagraulet@gmail.com</a>
5	Г-жа Соня Дунавски	ЕКИП НА КОНСУЛТАНТА	<a href="mailto:s.dounavski@eqis-bulgaria.com">s.dounavski@eqis-bulgaria.com</a>
6	Г-жа Кристиана Чакърова	ЕКИП НА КОНСУЛТАНТА	<a href="mailto:kristiana.chakarova@itcbg.bg">kristiana.chakarova@itcbg.bg</a>
7	Г-н Адриан Кролиус	ЕКИП НА КОНСУЛТАНТА	<a href="mailto:a.roest.crollius@panteia.nl">a.roest.crollius@panteia.nl</a>
8	Г-н Холгер Ейлиец	ЕКИП НА КОНСУЛТАНТА	<a href="mailto:holger.eiletz@vienna-mc.com">holger.eiletz@vienna-mc.com</a>
9	Г-жа Сабине Лангер	ЕКИП НА КОНСУЛТАНТА	<a href="mailto:sabine.langer@vienna-mc.com">sabine.langer@vienna-mc.com</a>
10	Г-жа Елена Константинова	ЕКИП НА КОНСУЛТАНТА	<a href="mailto:ekostadinova@gmail.com">ekostadinova@gmail.com</a>
11	Г-жа Мария Чакърова	НКЖИ, ДИРЕКЦИЯ СТРАТЕГИЧЕСКО РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ	<a href="mailto:m_tchakarova@rail-infra.bg">m_tchakarova@rail-infra.bg</a>
12	Г-жа Венета Пеева	НКЖИ, ДИРЕКЦИЯ СТРАТЕГИЧЕСКО РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ	<a href="mailto:veneta.peeva@rail-infra.bg">veneta.peeva@rail-infra.bg</a>
13	Г-жа Красимира Михайлова	НКЖИ, ДИРЕКЦИЯ ФИНАНСИ И УПРАВЛЕНИЕ НА СОБСТВЕНОСТТА	
14	Г-жа Веселина Матова	НКЖИ, ОТДЕЛ ПЛАНИРАНЕ, АНАЛИЗ И СТАТИСТИКА	
15	Г-жа Роза Константинова	НКЖИ, ОТДЕЛ ПЛАНИРАНЕ, АНАЛИЗ И СТАТИСТИКА	
16	Г-жа ГАля Иванова	НКЖИ, ОТДЕЛ ПЛАНИРАНЕ, АНАЛИЗ И СТАТИСТИКА	<a href="mailto:givanova@rail-infra.bg">givanova@rail-infra.bg</a>
17	Г-н Тихомир Трифонов	НКЖИ, УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И КАПАЦИТЕТА	<a href="mailto:t.trifonov@rail-infra.bg">t.trifonov@rail-infra.bg</a>
18	Г-жа Желяна Христова	НКЖИ, ПРАВЕН ОТДЕЛ	
19	Г-н Александър Николов	НКЖИ, ПРАВЕН ОТДЕЛ	<a href="mailto:a_nikolov@rail-infra.bg">a_nikolov@rail-infra.bg</a>
20	Г-н Стоян Стоянов	НКЖИ, ПОДЕЛЕНИЕ ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ	
21	Г-жа Юлияна Миронова	НКЖИ, ПОДЕЛЕНИЕ ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ	
22	Г-н Веселин Василев	ИАЖА	
23	Г-жа Маргаритка Французова	ИАЖА	<a href="mailto:mfrantsuzova@mtitc.government.bg">mfrantsuzova@mtitc.government.bg</a>
24	Г-н Станислав Кътев	ИАЖА	<a href="mailto:skatev@mtitc.government.bg">skatev@mtitc.government.bg</a>
25	Г-н Петър Мионов	Външен консултант ИАЖА	
26	Г-н Ищван Хайнцингер	ЕИБ, Съдействие при изпълнение на проекти	



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

### 3.4 Резултати

Работната среща се състоя на 11.02.2015 г. в х-л Радисън Блу, гр. София, с представители на:

- Дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“, НКЖИ;
- Поделение „Управление движението на влаковете и капацитета“, отдел Маркетинг, НКЖИ;
- Поделение „Железен път и съоръжения“, НКЖИ;
- Поделение „Сигнализация и телекомуникации“, НКЖИ;
- Поделение „Електроразпределение“;
- Звено за управление и изпълнение на проекти, НКЖИ;
- Дирекция „Финанси и управление на собствеността“, НКЖИ;
- Отдел „Финансов контрол и вътрешен одит“, НКЖИ;
- Дирекция „Регулиране“, ИАЖА;
- ЕИБ;

Основната презентация от работната среща е включена в **Приложение 3** на доклада (**Презентация Консултант/ Работна среща 11.02.2015 г.**) и е публикувана на уебсайта на проекта [tac2015bg.com](http://tac2015bg.com).

Основните теми, обсъдени с участниците се отнасяха до:

- Целите на Европейския съюз/Европейската комисия;
- Регулирането и контрола на Управителите на железопътната инфраструктура;
- Определянето на преките разходи;
- Представяне на сравнителния анализ, изготвен от екипа на Консултанта;
- Цели на новата тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в България;
- Представяне на вариантите за нова формула за изчисление на таксите за достъп;
- Заключителни бележки;

#### **A. Основни цели на Европейския съюз / Европейската комисия**

Чрез изискването минималният пакет за достъп да се таксува на база преки разходи, ЕС цели да се увеличи конкурентоспособността на железопътния сектор, както и да се създадат условия за прехвърляне на част от автомобилния трафик към железопътния транспорт, особено за международните товарни превози.

Целта на ЕС в дългосрочен план е постигане на пълно възстановяване на направените от Управителя на инфраструктурата разходи. Преките разходи трябва да бъдат използвани само за изчисляване на цените/таксите за минималния пакет за достъп.

Съгласно Директива 34/2012/ЕС, е необходим баланс между приходите и разходите на Управителя на инфраструктурата за период от 5 години (Чл. 9 ал.4).



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

**Б. Всички Управители на инфраструктурата са монополисти и тяхната дейност следва да се регулира**

Управителите на инфраструктурата предлагат и продават продукти и услуги. Основният продукт е влак-км, като за него има политики и правила, установени от Европейската Комисия, с цел повишаване на железопътния трафик в бъдеще. За всички предоставяни продукти/услуги, Управителите на инфраструктурата могат да предложат цена и пазар за продажба на услугите. В случаите, когато Управителят на инфраструктурата е монополист в предлагането на дадена услуга, той може да я таксува на стойността на пълните разходи плюс марж на печалба, доколкото пазара/железопътните предприятия могат да го понесат. Ако Управителите на инфраструктурата не са монополисти, те могат да продават услугите на пазарни цени. С други думи, пълните разходи трябва да бъдат адаптирани към нивото на пазара, с цел да се избегне продажбата на услуги на загуба.

Новата Директива 2012/34/ЕС, предвижда засилване на ролята на Регулаторния орган, при контролиране на съгласуването на предложената система от инфраструктурни такси със съответното законодателство, Директивите и Регламентите/Актовете за изпълнение.

**В. Определяне на преките разходи - преките разходи са администрирани разходи<sup>1</sup>**

Преките разходи при дефинирането на таксите за достъп не са нито маргинални разходи, нито променливи разходи, а административни разходи. Те могат да включват част от фиксираните разходи. Законът за изпълнение, който предстои да бъде изготвен от Комисията през юни 2015 г. ще прецизира концепцията и определи неприемливите и приемливи преки разходи.

Определянето на стойностни центрове е управленско решение, както и определянето на различните категории разходи: стойностният център е мястото, където различните категории разходи попадат в системата, с цел да се улесни предоставянето на услугата или продукта. В стойностните центрове разходите се разпределят/назначават или раздават за различни продукти/услуги, предлагани на пазара чрез ключове или алгоритми. Това разпределяне представлява отново управленско решение.

И най-накрая, решението, при което разходите се определят като преки в определен стойностен център също представлява управленско решение.

Ръководството на управителя на инфраструктурата носи отговорност за изчисляването на преките разходи. Регулаторният орган е длъжен да обяви дали приема преките разходи по начина, по който са изчислени от управителя на инфраструктурата (чл. 32.2 от Директива 32/2012/ЕС).

(1)<sup>1</sup> Администрираните разходи се определят от индивидуалните производители или продавачи, а не от чисто пазарни механизми. Администрираните разходи са често срещани в отрасли с ниско ниво или тотална липса на конкуренция (например отрасли, доминирани от пазарни монополисти), както и в отрасли, предимно държавни, при които разходите са ясно определени и повече или по-малко еднородни. Те се считат за нежелани, когато са причина за покачване на цените на нива, по-високи от стандартните, или когато усилват инфлационните тенденции – било чрез невъзможност за установяване на по-ниски цени в отговор на намаляване на разходите или чрез увеличаване на цените, с цел поддържане на даден марж на печалба при потенциално нарастващите разходи.



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

#### Д. Резултати от сравнителния анализ, изготвен от Консултанта

Консултантът представи различните методики при формулирането на минималните такси за достъп в някои европейски страни: Холандия, Германия, Австрия и Полша.

- **Холандия:** Опростена формула въз основа на влак-км и теглото на влака, измерено от Управителя на инфраструктурата; допълнителна цена в рамките на минималния пакет за достъп до електроразпределителни съоръжения; коефициент на шум; надбавки;
- **Германия:** Сложна формула въз основа на влак-км с разграничаване на тарифи за пътнически (различни цени за 4 категории влакове) и товарни влакове (различни цени за 4 категории влакове), като разграничаването на цените е по видове маршрут (12 категории трасета/маршрути); отстъпки за въвеждане на нови услуги и за превоз на товари; коефициент на шум; малус за лошо качество на инфраструктурните услуги; надбавки;
- **Австрия:** Формула въз основа на влак-км, с разграничаване по вида на маршрута, вида на влаковата услуга, с тип на тягата въз основа на компонента на износване, коефициент на шум, стимул за нови услуги, надбавки;
- **Полша:** Формула въз основа на влак-км и тегло на влаковете, с разграничаване по видове линия, с възможни отстъпки за товарни и пътнически нови услуги, надбавки.

#### Е. Цели на новата тарифна политика за достъп и ползване на железопътната инфраструктура

Консултантът представи подробно основните цели на Европейския съюз. Бе проведена консултация с участниците относно въвеждането на нова система от инфраструктурни такси за достъп и основните цели за българския железопътен сектор.

Бяха предложени и обсъдени следните цели:

- Подобряване на конкурентоспособността на железопътния транспорт;
- Повишаване обема на превозите, повече пътници използващи железопътния транспорт;
- Увеличаване на приходите;
- Получаване на повече капиталов трансфер от държавата за подобряване на качеството на инфраструктурата, което да доведе до намаляване на държавната субсидия;
- Повече средства за справяне с изоставането на проектите по поддържането на инфраструктурата;
- Повече средства за поддръжката на активите на компанията и запазване на тяхната стойност (намаляването на стойността на активите би довело до загуби за НКЖИ);
- Да се избегне загубата на средства от ЕС във връзка с амортизацията на активите;
- По-изгодна позиция при преговорите за балансиран държавни субсидии за пътнически и железопътен транспорт;
- Възможност да се отделят разходите за инфраструктура от общите разходи на НКЖИ, с оглед сключване на отделни споразумения с държавата за поддръжка на активите, на които тя е собственик.

Четири основни допълнителни цели, специфични за ситуацията в България, бяха представени и обсъдени от участниците:





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

- Повишаване на конкурентоспособността;
- Увеличаване на приходите;
- Балансиран подход от страна на държавата по отношение на субсидирането на пътния и железопътния сектори;
- Отделяне на разходите на НКЖИ за железопътна инфраструктура и сключване на отделни споразумения, за поддръжката на активите, собственост на държавата.

Консултантът предложи целите на ЕС и тези за България да бъдат оценени от трите групи участници:

- НКЖИ;
- ИАЖА;
- Консултант.

В резултат, с най-много точки бяха оценени подобряването на конкурентоспособността и увеличаването на приходите, както и подпомагането на по-нататъшните преговори с държавата. Консултантът даде висока оценка на развитието на международните коридори.

## РЕЗУЛТАТИ ОТ ВЪПРОСНИКА ОТНОСНО ЦЕЛИТЕ, ИАЖА, НКЖИ, КОНСУЛТАНТ

Основни цели при дефиниране на нова тарифна политика - резултати от анкета

		ИАЖА	Консултант	НКЖИ
	<b>Европа</b>	4	7	8
1	Стимулиране жп. транспорт	7	4	8
2	Качество мрежа	9	0	13
3	Надеждност	1	6	6
4	Нови услуги	2	3	2
5	Жп. коридори	0	10	6
6	Кръстосано субсидиране	0	4	5
7	Механично износване	1	0	0
8	Оптимизация мрежа	1	3	3
9	Тежест данъкопладци	0	2	2
	<b>България</b>			
1	Повишаване конкурентноспособност	11	19	24
2	Повишаване на приходите	5	10	10
3	ЖП/ Авто транспорт	2	2	7
4	Разделение на задачите НКЖИ	1	7	3
	<b>Общо</b>	<b>40</b>	<b>70</b>	<b>89</b>



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

Ж. Представяне на вариантите за нова формула за изчисление на таксите за достъп и на новата система за таксуване, предложения за нова методика за определяне на инфраструктурните такси

Консултантът представи четири възможни модела: предложения А, В, С, D.



## Предложение А

### Подход:

- опростен
- Лесен за ползване от клиента
- Базиран на влаккм
- Не се изисква детайлна система на разходите

### ИТД = (trainkm x p) + (Pe x kWh)

- P = цена/влаккм
- Pe = цена за електроенергия
- kWh = киловатчаса

Цели	
Стимулиране на железопътния товарен транспорт	✓
Стимулиране въвеждането на нови продукти	X
Отчита се качеството на мрежата	X
Отчита се по-голямото износване на мрежата, причинено от тежкотоварни превози	X
Оптимизиране на използването на мрежата	X

Workshop 11/02/2015 TAC Regime



## Предложение В

### Подход:

- Отчита по-високите разходи при тежкотоварни превози
- Базиран на влак-км
- Не се изисква детайлна система на разходите

### TAC = (trainkm x Pwy) + (Pe x kWh)

- Tkm = влак-км
- Pwy = цена според теглото на влака
- Pe = цена на електроенергия
- kWh = киловатчаса

### Използва се в: Холандия

Стимулиране на железопътния товарен транспорт	
Стимулиране въвеждането на нови продукти	X
Отчита се качеството на мрежата	X
Отчита се по-голямото износване на мрежата, причинено от тежкотоварни превози	X
Оптимизиране на използването на мрежата	✓
Стимулиране на железопътния товарен транспорт	X

Workshop 11/02/2015 TAC Regime



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



## Предложение С

### Подход:

- Отчита по-високите разходи при тежкотоварни превози
- Отчита различното качество на линиите
- Базиран на влак-км
- Включват се стимули за товарни влакове/нови продукти
- Включва се фактор шум
- Стимулира ефективното използване на мрежата

$$TAC = (RC \times PTF \times trainkm) + (Ic \times trainkm) + Ms + (Pe \times kWh) +/- Nc - BC - InF - InP$$

MS = такса минимална скорост

RC = категория на трасето

PTF = фактор вид продукт

Ic = компонента на натоварване

kWh = киловатчас

InF/InP = стимул товарни превози/нови продукти

NS = такса шум

BC = бонус „лошо качество“

PE = цена на електроенергия

### Използва се в: Германия

Стимулиране на железопътния транспорт	на товарен	
Стимулиране въвеждането на нови продукти		✓
Отчита се качеството на мрежата		✓
Отчита се по-голямото износване на мрежата, причинено от тежкотоварни превози		✓
Оптимизиране на използването на мрежата		✓
Стимулиране на железопътния транспорт	на товарен	✓

Workshop 11/02/2015 TAC Regime



## Предложение D

### Подход:

- Отчитат се по-високите разходи за тежкотоварни влакове
- Отчита се различното качество на линиите
- Базиран на влак-км
- Включва стимули за товарни влакове/нови продукти

$$TACp = (Pp \times trainkm \times Hsf) + (Pe \times kWh) - BC - InP$$

$$TACf = (Pf \times trainkm) + (Ic \times trainkm) + (Pe \times kWh) - BC - InF - InP$$

Pp = цена пътнически превози

Hsf = фактор висока скорост

Pe = цена за електроенергия

kWh = киловатчаса

BC = бонус „лошо качество“

Pf = цена товарни превози

InF/InP = стимул товарен транспорт/нови продукти

Ic = компонента на натоварване

### Използва се: частично в Германия

Objectives		
Стимулиране на железопътния транспорт	на товарен	✓
Стимулиране въвеждането на нови продукти		✓
Отчита се качеството на мрежата		✓
Отчита се по-голямото износване на мрежата, причинено от тежкотоварни превози		✓
Оптимизиране на използването на мрежата		✓

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Екипът на Консултанта представи различните предложения за нова методика за определяне на инфраструктурните такси, като представители на НКЖИ и ИАЖА споделиха своите опасения и възгледи.

Основни изводи от дискусиата:

- За начало да се въведе една по-проста формула, с възможност за по-нататъшни промени и усъвършенстване.
- За основа на модела да се ползва единицата влак-км.
- Да се разграничат пътническите и товарните услуги.
- Да се направи проверка дали новата формула и нейното въвеждане ще подпомагат пътническите и товарните услуги, особено търговските услуги.



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

- Да се провери, дали новата формула ще стимулира по-ефективното използване на общите влак-км, и по-специално при пътническите услуги.
- Да се направи разграничаване по видове услуги, с минимален брой категории услуги.
- Новата методика следва да отчита качеството на инфраструктурата, за да се отразят направените инвестиции.
- Таксуването на достъпа до електроснабдителни съоръжения следва да се базира на преките разходи, като според текста на Директивата това условие може да се изпълни в рамките на 4 години след публикуването на Акта за изпълнение (Чл.31 ал.3, последно изречение).
- Формулата на текущата методика съвпада на 95% с Модел В, който отчита теглото чрез единицата бруто тон-км.
- Модел С може частично да се реализира след период от 2 години, когато качеството на инфраструктурата е по-добро.
- Новата система от инфраструктурни такси може да доведе до положителни резултати, ако/когато качеството на мрежата бъде подобрено и се засили конкурентоспособността на сектора.
- Могат да се предвидят по-високи такси за тежкотоварните влакове (пример: между рудници и пристанища).
- Понастоящем, всички преки разходи, свързани с поддръжката на железния път се отчитат чрез фактора бруто тон-км, което обяснява факта, че таксите за товарните превози са по-високи от таксите за пътническите.
- За да се избегнат изменения от година на година, таксите за достъп трябва да са базирани на осреднените преки разходи, дори ако се работи с минали разходи. Железопътните предприятия обикновено работят с клиенти на базата на 2 или 3 -годишни договори.
- Нивото на приходите, генерирани с новата система на таксуване не трябва да е по-ниско от сегашното.

### 3. *Заключителни бележки и предложения за работата в бъдеще*

В заключение, най-доброто решение на този етап е да се предложи опростен вариант на формулата за таксуване на минималния пакет за достъп, която да се усъвършенства в бъдеще, т.е:

#### ***Предложение В+, въз основа на влак-км, което да има следните характеристики***

*С диференциране на трасетата, за отразяване на направените инвестиции;*

*Да се разграничат няколко влакови категории, според теглото на влаковете, което ще позволи да се разграничат пътническите и товарните превози;*

*Да се предвидят стимули за нови услуги, независимо дали пътнически или товарни;*

*Отделна такса за достъп до електроснабдителни съоръжения*

→ **Предложение В+**



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

Консултантът предложи работата по проекта да продължи, като на базата на установената основна концепция се премине към анализ на разходите и финансова оценка на модела от гледна точка на НКЖИ, железопътните предприятия и държавата. Консултантът представи и предварителния график за следващите задачи, свързани с доклада по Задача 4, а именно вътрешни консултации между финансовите експерти и счетоводители от екипа на Консултанта и като втори етап - работа с финансовите експерти и счетоводители на НКЖИ.

Консултантът допълнително поясни, че след приключване на първоначалния анализ на разходите и финансовите оценки, ще се организира втора вътрешна Работна среща, на която ще се представят и обсъдят постигнатите резултати, преди окончателното изготвяне на препоръки за предпочитан вариант и преди организиране на консултациите с държавата, железопътните предприятия и други заинтересовани страни.



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

## 4. Работна среща/Уъркшоп 31.03.2015 г.

### “Първи етап от анализа на Консултанта и обсъждане на първоначалните резултати”

---

#### 4.1 Основни цели на срещата

Основната цел на Работната среща, състояла се на 31.03.2015 г. *бе представяне на резултатите от анализа на разходите и на данните за трафика за 2013 г. пред заинтересованите страни (НКЖИ и ИАЖА), както и получаване на обратна връзка относно първоначалните предложения за новия режим на таксуване на минималния пакет достъп и допълнителните и спомагателните услуги.*

На този етап на проекта, организирането на тази работна среща бе от изключителна важност за постигане на яснота по отношение на изготвения от екипа на Консултанта анализ на разходите на НКЖИ и пряката връзка с резултатите от модулирането и предложените сценарии от Консултанта. Разбирането на основния подход на Консултанта и изборът на предпочитан модел за определяне на инфраструктурните такси, бе важна стъпка на този етап от проекта, преди преминаване към по-нататъшните консултации с държавата, железопътните предприятия и други заинтересовани страни.

Работната среща бе организирана след приключване на първия етап от работата по доклада за Задача 4, който включваше множество срещи и консултации с експерти по разходите и трафика на НКЖИ, както и вътрешни консултации и дискусии сред екипа на Консултанта.

По време на първия етап от работата по Задача 4 на проекта, Консултантът:

- събра данни за разходите и направи подробни изчисления за преките разходи и финансови оценки за базова година 2013;
- изготви първоначални предложения за бъдещата тарифа за достъп до железопътната инфраструктура;
- направи първоначална оценка на приходите на НКЖИ, използвайки резултатите от горепосочените изчисления;

По този начин работната среща за представяне на първоначалните резултати от анализа на Консултанта и предложенията за модели за таксуване директно на заинтересованите страни, предостави възможност на Консултанта да сподели натрупаната информация по основните процедури и функционирането на системите като получи директна обратна връзка от страните, които участват в по-нататъшното разработване и изпълнението на режима за инфраструктурните такси за достъп.



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

## 4.2 Програма

<b>ТЕМА:</b>	<i>Нова тарифна политика за железопътния транспорт в България: Първи етап от анализа на Консултанта и обсъждане на първоначалните резултати</i>
<b>ДАТА:</b>	<i>31.03.2015 г.</i>
<b>МЯСТО НА ПРОВЕЖДАНЕ:</b>	<i>RADISSON BLU GRAND HOTEL SOFIA</i>

<b>ПРОГРАМА</b>	
<b>9.00ч. - 9.30ч.:</b>	<b>Кафе</b>
<b>9.30ч. -10.00ч.:</b>	<b>Въведение</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Резултати от предишната работна среща, обобщение на работата на Консултанта по анализа на разходите на НКЖИ и формулирането на нова тарифна политика</li> <li>- Основни дефиниции и правила за деня</li> </ul>
<b>10.30 ч. - 11.30 ч.:</b>	<b>Анализ на разходите на НКЖИ, които следва да бъдат включени в системата на таксуване</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Разходи за минималния пакет за достъп;</li> <li>- Разходи за други услуги;</li> <li>- Управление на разходите – необходимост от прозрачност и промени в процеса на осчетоводяване</li> </ul>
<b>11.30 ч. -11.45 ч.:</b>	<b>Кафе пауза</b>
<b>11.45 ч. - 13.00 ч.:</b>	<b>Система за таксуване на минималния пакет за достъп – представяне на новата методика, Част 1</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Формула и предложение за параметри и стимули</li> </ul>
<b>13.00 ч. - 14.00 ч.:</b>	<b>Обяд</b>
<b>14.00 ч. -15.00 ч.:</b>	<b>Система за таксуване на минималния пакет за достъп – представяне на новата методика, Част 2</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Формула и предложение за параметри и стимули</li> </ul>
<b>15.00 ч. -16.00 ч.:</b>	<b>Таксуване на допълнителните услуги</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Товарни гари</li> <li>- Паркиране и ползване на козовози</li> <li>- Гари и управление на собствеността</li> </ul>
<b>16.30 ч.:</b>	<b>Заклучение</b>



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

### 4.3 Списък на присъстващите

1	Г-н Паскал Русел	Експерт тарифна политика	    
2	Г-н Адриан Рост Кролиус	Правен експерт	
3	Г-н Кийс Ван Крикен	Експерт железопътна дейност и разпределение на капацитета	
4	Г-жа Мари-Франс Лагроле	Ръководител проект	
5	Г-жа Соня Дунавски	Асистент проект	
6	Г-жа Кристиана Чакърва	Експерт маркетинг и планиране	
7	Г-н Тодор Размов	Експерт финанси и счетоводство	
8	Г-н Джауад Бентабет	Експерт по икономически модели в транспорта	
9	Г-н Емил Железов	Експерт финанси и счетоводство	
10	Г-н Христо Алексиев	Заместник генерален директор	
11	Г-жа Мария Чакърва	Директор „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“	
12	Г-жа Венета Пеева	Ръководител отдел „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“	
13	Г-жа Наташа Милич	Ръководител отдел „Планиране, анализ и статистика“	
14	Г-жа Галя Иванова	Главен експерт в отдел „Планиране, анализ и статистика“	
15	Г-жа Красимира Михайлова	Директор „Финанси и управление на собствеността“	
16	Г-жа Веселина Матова	Главен експерт в отдел „Планиране, анализ и статистика“	
17	Г-н Валентин Кънчев	Директор УДВК	
18	Г-н Тихомир Трифонов	Ръководител отдел „Маркетинг и договори“	
19	Г-н Цветан Атанасов	Ръководител сектор „Поддържане и експлоатация на железен път“	
20	Г-н Даниела Атанасова	Главен експерт, счетоводител „Поддържане, диагностика и експлоатация на железен път“	





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

21	Г-н Иван Гогов	Ръководител отдел „Поддържане, диагностика и експлоатация на железен път”	 <b>ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА</b>
22	Г-н Валентин Кузманов	Директор Подделение „Сигнализация и телекомуникации”	
23	Г-н Йосиф Радулов	Главен специалист „Икономически анализи” Подделение „Сигнализация и телекомуникации”	
24	Г-жа Желяна Христова	Правен отдел, Старши юрисконсулт	
25	Г-н Александър Николов	Правен Отдел, Старши юрисконсулт	
26	Г-н Стоян Стоянов	Подделение „Електроразпределение”, Директор ЕРП	
27	Г-жа Галя Иванова	Подделение „Електроразпределение” Ръководител отдел „Мерене и връзки с клиенти”	
28	Г-н Веселин Василев	ИАЖА, Изпълнителен директор	
29	Г-жа Маргаритка Французова	ИАЖА, Директор на дирекция „Регулиране”	
30	Г-н Станислав Кутев	ИАЖА, Младши експерт Дирекция „Регулиране”	
31	Г-н Петър Миронов	Съветник в ИАЖА	
32	Г-жа Люба Ангелова	Главен Експерт Дирекция „Регулиране”	
33	Г-жа Стефка Сурчева	Преводач	No logo
34	Г-н Ищван Хайнцингер	Изпълнение на проекти Европейска Инвестиционна Банка	
35	Г-н Стилиян Илиев	Изпълнител на проект „СПУР” - управител	
36	Г-жа Теменуга Методиева	Изпълнител на проект „СПУР” Асистент-управител	



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

## 4.4 Резултати

Работната среща се състоя на 31.03.2015 г. в х-л Радисън Блу, гр. София, с представители на:

- Дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“, НКЖИ;
- Поделение „Управление движението на влаковете и капацитета“, отдел Маркетинг, НКЖИ;
- Поделение „Железен път и съоръжения“, НКЖИ;
- Поделение „Сигнализация и телекомуникации“, НКЖИ;
- Поделение „Електроразпределение“;
- Звено за управление и изпълнение на проекти, НКЖИ;
- Дирекция „Финанси и управление на собствеността“, НКЖИ;
- Отдел „Финансов контрол и вътрешен одит“, НКЖИ;
- Дирекция „Регулиране“, ИАЖА;
- ЕИБ;

Основната презентация от тази Работна среща е представена в **Приложение 4** на доклада **(Презентация Консултант/ Работна среща 31.03.2015 г.)** и е публикувана на уебсайта на проекта [tac2015bg.com](http://tac2015bg.com).

Фокусът на Работната среща бе насочен към изчисленията за разходите и финансовия анализ по отношение на минималния пакет достъп и допълнителните и спомагателни услуги. Презентацията на Консултанта обхваща следните ключови въпроси:

- Анализ на разходите и представяне на различните подходи при разпределянето на разходите (разпределяне на разходите за определяне на таксите за достъп, таксите за разпределение на електроенергията и таксите за други услуги);
- Оценка на финансовия резултат при различните предложения за таксуване на инфраструктурен достъп, отделно за НКЖИ и за железопътните предприятия;
- Предложения за модели/сценарии за нови такси за достъп (включително коефициенти за категоризация според теглото на влака и според качеството на линиите) и въвеждане на стимули и такси за анулиране;
- Таксуване за други услуги;

➤ *Анализ на разходите и подходи за разпределяне на разходите (разпределяне на разходите за формиране на таксите за достъп, таксите за достъп до електроразпределение и такси за други услуги);*

Консултантът представи подробно извършената работа след предходната Работна среща, като се фокусира на анализът на разходите и неговото значение за изготвянето на проектните предложения за новата система за таксуване. За да запознае участниците с изискванията при определянето на режима на таксуване на минималния пакет за достъп и допълнителните и спомагателни услуги, Консултантът представи в детайли услугите, които попадат в тези две категории според най-новата



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

Директива 2012/34/ЕС, както и най-важните изисквания на ЕС в областта на таксуването, с които Консултантът се е запознал подробно по време на извършване на анализа.

Представянето на методите за разпределяне на различните разходи по услуги за формирането на таксите за достъп, таксите за достъп до електроразпределение и таксите за допълнителните и спомагателни услуги, бе подкрепено от подробни таблици с изчисления на разходите за всеки отдел на НКЖИ.

Основните обсъдени въпроси бяха следните:

1. За изчисляване на преките разходи следва да се използват данни от предходни години. За какъв период назад във времето следва да се отчитат тези данни, с цел да се избегнат големи годишни разлики?
2. Бе решено Консултантът да направи проучване на статуса на линиите (отворени 24 ч/ 8 часа/ по-конкретни периоди), съпоставен с наетия персонал в гарите по тези линии и броя на влаковете/графика за тези линии;
3. Относно цената за достъпа до електроразпределение, Консултантът обясни, че нейното определяне трябва да бъде съобразено с европейското законодателство. Консултантът допълнително поясни, че за прилагане на новия закон на ЕС се предвижда преходен период от 4 години. Това означава, че е предвидено достатъчно време за определяне на нова цена и нейното постепенно въвеждане, за да се избегнат големи промени като цяло;
4. Във връзка с анализа на разходите бе установено, че за таксуването на услугите, различни от таксите за достъп е необходимо създаване на нова система от разходни центрове, например, таксуването на достъпа до пероните в гарите би било възможно, единствено след регистриране, анализ и точно разпределяне на разходите на отделните гари според различните видове услуги, предоставяни на железопътните предприятия или други потребители;

➤ *Оценка на финансовия резултат при различните предложения за новия режим на инфраструктурните такси за достъп, отделно за НКЖИ и за железопътните предприятия;*

Консултантът представи анализ на финансовото отражение на новите изчисления за преките разходи ще повлияят на НКЖИ и железопътните предприятия.

Обсъждането на този въпрос предизвика дискусия на следната тема: как тези изчисления, базирани на данни от предходни години, съответстват на условията на многогодишния договор, който поставя целите за бъдещите приходи и разходи на НКЖИ?

➤ *Модели/сценарии за новите такси за достъп и въвеждане на стимули и такси за анулиране;*

Консултантът представи три различни сценария за определяне на новите инфраструктурни такси, всеки с различно предложение за разпределянето и категоризацията според тегло на влака и качество на линиите.

Бе направена презентация на предложените стимули за нови услуги/продукти, както и на експлоатационната схема и такси за анулиране на влакови маршрути.



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

Експертите обясниха как новите предложени тарифи ще спомогнат за реализирането на целите за развитие на железопътния сектор в България.

Основните въпроси, които бяха повдигнати по време на дискусиата, бяха:

1. Как да се приложи и обоснове концепцията за намаление на таксата при лошо състояние на релсовия път? Щетите, нанесени от тежките влакове при лошо състояние на железния път са по-големи, ако линиите са в лошо техническо състояние.
2. На каква основа ще се определят и обосновават стимулите пред Министерството и ИАЖА, както и пред ЕС?
3. Как ще се определят стимулите за транзитните влакове? Необходимо ли е това? Какъв вид стимулиране ще се избере? Как стимулите ще се приведат в съответствие със законите на ЕС?
4. Относно таксите за анулиране, Консултантът обясни, че те не бива да се налагат, ако железопътното предприятие не носи отговорност за закъснението. Въпросът бе как да се определят основните принципи на политиката и практическите правила за изпълнение?
5. Защо тарифата за леките електрически и дизелови мотриси е една и съща с тази за единичните локомотиви, когато щетите върху релсовия път се различават за двата вида подвижен състав? Единичните локомотиви нанасят повече щети на железния път от съвременните електрически/дизелови мотриси? Как да се вземе това под внимание? Какъв е процента на влак-км на пътническите влакове в Група 1?
6. Защо влакова категория 1 има 50% намаление, когато те също заемат капацитет и допринасят за износването на железния път?
7. Тарифата за тежките влакове приемлива ли е за пазара? Това е основен бизнес за НКЖИ. Как реагират клиентите на това увеличение?
8. Новият режим на инфраструктурни такси за достъп трябва да оптимизира използването на мрежата. Как предложените от Консултанта модели допринасят за тази цел?
9. Как да се намалят таксите за достъп на влаковете от група 3? НКЖИ са убедени, че за тази категория влакове възможностите за нов бизнес са най-добри.
10. Как да се осъществи връзката с многогодишния договор между НКЖИ и държавата? Как НКЖИ може да използва резултатите от изчисленията и предложенията в преговорите с държавата?
11. Предложеният режим в съответствие ли е със законодателството на ЕС? Консултантът трябва внимателно да провери съответствието с европейското законодателство и най-вече по отношение на решението на Европейския съд срещу Република България? Каква информация в подкрепа на това ще предостави Консултанта на НКЖИ?



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

12. Нов режим за инфраструктурни такси за достъп, определен въз основа на преките разходи и възможни надбавки за конкретни пазарни сегменти? Кои предложения? Коя политика?
13. Надбавки за модернизиран жп линии?
14. В дейността на „БДЖ – Товарни превози“ и Булмаркет се включва движение на 20% единични локомотиви, докато БЖК и ДБ Шенкер ползват около 10% (въз основа на статистически данни на НКЖИ за влак-км). Консултантът би искал да обсъди тези цифри с НКЖИ и заинтересованите страни.
15. Как се определя таксата за линиите само за товарни превози? Кои маршрути? При какви обеми на трафика? При какви потоци? Какви видове влакове? Бе решено Консултантът да събере данни и да анализира дали е необходимо подобно разграничение в новия модел за таксите за достъп.

#### ➤ Таксуване за други услуги

Консултантът предостави точни дефиниции за разграничението между услугите за минималния пакет достъп и другите услуги и обясни основното правило за таксуване на достъпа до други услуги при пълни разходи плюс приемлива печалба. По време на обсъждането на този въпрос участниците и Консултантът разискваха следния въпрос:

1. Защо не се предвижда такса за управление на движението в таксите за ползването на вагонни везни и местата за дезинфекция?



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

## 5. Работна среща/Уъркшоп 09.06.2015 г.

### “Нова тарифна политика за железопътния транспорт в България: Резултати от проведено допитване до железопътни оператори, следитори и оператори на железопътни съоръжения”

---

#### 5.1 Основни цели на срещата

След Работната среща за избор на предпочитан вариант/модел на система на таксуване и във връзка с изпълнението на Задача 4 „Разработване на режим за инфраструктурни такси за достъп и такси за предоставени услуги“, Консултантът организира консултация за получаване на обратна връзка от железопътните предприятия относно предложени нов режим. След приключването на писмената консултация, Консултантът организира Работна среща с основна цел обобщаване и представяне на резултатите от допитването на всички заинтересовани страни и предоставяне на възможност за допълнителен диалог и обмен на информация между страните.

Консултантът е на мнение, че организирането на дискусии между заинтересованите страни и на този етап от изпълнението на Задача 4, е важно за по-нататъшното разработване и функциониране на предложени режим за таксуване и положителните окончателни резултати от проекта.

Сред останалите цели на Работната среща, състоял се на 09.06.2015 г. бяха:

- Предоставяне на информация за напредъка по проекта;
- Определяне на основните предизвикателства и необходимост от изменение на представените предложения за инфраструктурни такси за достъп;
- Информирание на всички заинтересовани страни относно сроковете и следващите етапи на развитие на проекта;
- Подсилване на разбирането по отношение на изискванията на ЕС за формиране на тарифна политика чрез представяне на холандския опит в железопътния сектор– презентация на режима на таксуване в Холандия водена от г-н Алдерт Гритер – Експерт инфраструктурни такси от ПРОРЕЙЛ – Холандия;



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

## 5.2 Програма

<b>ТЕМА:</b>	<b>Нова тарифна политика за железопътния транспорт в България: Резултати от проведено допитване до железопътни оператори, спедитори и оператори на железопътни съоръжения</b>
<b>ДАТА:</b>	<b>09.06.2015 г.</b>
<b>МЯСТО НА ПРОВЕЖДАНЕ:</b>	<b>RADISSON BLU GRAND HOTEL SOFIA</b>

### ПРОГРАМА

9.00ч. - 9.30ч.: *Кафе*

9.30 ч. -10.00 ч.: *Въведение*

- Обобщение на работата на Консултанта по проекта до момента и представяне на резултатите от първоначалните проучвания и анализи;
- Необходимост от провеждане на допитване с железопътните предприятия, спедитори и оператори на железопътните съоръжения. Кратък преглед на въпросника, изготвен за нуждите на консултацията.

10.00 ч. - 10.30 ч.: *Първи резултати от проведената консултация*

10.30 ч. -11.00 ч.: *Кафе пауза*

11.00h - 11.20h: *Презентация – холандски опит, ПРОРЕЙЛ – г-н Алдерт Гритер*


11.20 ч. - 13.00 ч.: *Дискусия по основните теми*

13.00 ч. *Обяд*



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

### 5.3 Списък на присъстващите

1	Г-н Паскал Русел	Експерт тарифна политика	  
2	Г-н Клаус Ул	Експерт европейска политика и разходи	
3	Г-н Холгер Ейлиетс	Финансов експерт	
4	Г-н Арно Бюргес	Правен експерт	
5	Г-н Кийс Ван Крикен	Експерт железопътна дейност и разпределение на капацитета	
6	Г-жа Елена Костадинова	Правен експерт	
7	Г-жа Мари-Франс Лагроле	Ръководител проект	
8	Г-жа Соня Дунавски	Асистент проект	
9	Г-жа Кристиана Чакърва	Експерт маркетинг и планиране	
10	Г-н Джауад Бентабет	Експерт по икономически модели в транспорта	
11	Г-н Алдерт Гритер	Прорейл, Тарифен Експерт	<b>ProRail</b>
12	Г-н Христо Алексиев	Заместник генерален директор	 <b>ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА</b>
13	Г-жа Мария Чакърва	Директор „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“	
14	Г-жа Венета Пеева	Ръководител отдел „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“	
15	Г-жа Мирослава Бакалска	Ръководител сектор ППП	
16	Г-жа Красимира Михайлова	Директор „Финанси и управление на собствеността“	
17	Г-жа Лидия Давидова	Главен счетоводител	
18	Г-жа Наташа Милич	Ръководител отдел „Планиране, анализ и статистика“	
19	Г-жа Веселина Матова	Главен експерт в отдел „Планиране, анализ и статистика“	
20	Г-жа Мая Тананова договори“	Главен инженер в отдел „Маркетинг и договори“	
21	Г-н Тихомир Трифонов	Ръководител отдел „ Маркетинг и договори“	
22	Г-н Александър Николов	Правен Отдел, Старши юриконсулт	



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

23	Г-н Йосиф Радулов	Главен специалист „Икономически анализи“ Подделение „Сигнализация и телекомуникации	 <p>ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА</p>	
24	Г-н Иван Гогов	Ръководител отдел „Поддържане, диагностика и експлоатация на железен път“		
25	Г-н Цветан Атанасов	Ръководител сектор „Поддържане и експлоатация на железен път		
26	Г-н Стоян Стоянов	Подделение „Електроразпределение“, Директор ЕРП		
27	Г-жа Желяна Христова	Правен отдел, Старши юриконсулт		
28	Г-н Петър Миронов	Съветник в ИАЖА		
29	Г-жа Маргаритка Французова	ИАЖА, Директор на дирекция „Регулиране“		
30	Г-н Даниел Неделков	Главен секретар на ИАЖА		
31	Г-н Станислав Кутев	ИАЖА, Младши експерт Дирекция „Регулиране“		
32	Г-жа Люба Ангелова	Главен Експерт Дирекция „Регулиране“		
33	Г-н Ищван Хайнцингер	Изпълнение на проекти		
34	Г-н Стефан Ричардс	Изпълнение на проекти		
		Европейска Инвестиционна Банка		
35	Г-н Теодор Душев	Главен диспечер Рейл Карго Австрия – клон София		
36	Г-н Станимир Сяров	Мениджър Логистика		
37	Г-н Стефан Иванов	Директор ЖП Транспорт		
38	Г-жа Недялка Райкова	Изпълнителен Директор		
39	Г-н Владимир Дунчев	Бългериън Карго Експрес АД		
40	г-н Илия Марков - директор "Маркетинг и продажби"			
41	г-жа Антоанета Гълъбова	БДЖ Пътнически превози Р-л отдел "Маркетинг и продукти"		
42	г-жа Христема Василева	Р-л отдел "Планиране и анализ на договорите по ЗОУ"		



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

43	г-жа Екатерина Стоянова	Р-л отдел "Планиране и анализ на финансовите резултати"	
42	г-н Йордан Недев	Директор "Финанси и администрация"	
44	Г-н Христо Гаджев	БДЖ Товарни превози, Старши експерт „Контрол на трафика“	
45	Г-н Стефан Сергев	БДЖ Товарни превози, Ръководител отдел Експлоатация	
46	Г-н Христо Петканов	Ди Би Шенкер Рейл България ЕООД, Изпълнителен директор финанси	
47	Г-н Любомир Гарчев	Ди Би Шенкер Рейл България ЕООД, Изпълнителен директор	
48	Г-жа Стефка Сурчева	Преводач	No logo



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

## 5.4 Резултати

Работната среща/ Уъркшоп се състоя на 09.06.2015 г. в х-л Радисън Блу в гр. София с представители на:

- Дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“, НКЖИ;
- Поделение „Управление движението на влаковете и капацитета“, отдел Маркетинг, НКЖИ;
- Поделение „Железен път и съоръжения“, НКЖИ;
- Поделение „Сигнализация и телекомуникации“, НКЖИ;
- Поделение „Електроразпределение“;
- Звено за управление и изпълнение на проекти, НКЖИ;
- Дирекция „Финанси и управление на собствеността“, НКЖИ;
- Отдел „Финансов контрол и вътрешен одит“, НКЖИ;
- Дирекция „Регулиране“, ИАЖА;
- ЕИБ;
- Българска железопътна компания;
- ДБ Шенкер Рейл България;
- Рейл Карго Австрия;
- БДЖ – Пътнически превози;
- БДЖ – Товарни превози;
- Булмаркет;

Презентациите от тази Работна среща са представени в **Приложение 5** на доклада (**Презентация Консултант/ Работна среща 09.06.2015 г., Презентация Прорейл/ Работна среща 09.06.2015 г.**) и са публикувани на уебсайта на проекта [tac2015bg.com](http://tac2015bg.com).

Работната среща/Уъркшоп, състояла се на 09.06.2015 г, бе част от втората фаза от процеса на консултации, организиран от Консултанта с железопътните предприятия, ИАЖА и НКЖИ. Дискусиите и взетите решения като окончателен резултат от двете фази са важни за бъдещата работа на Консултанта при по-нататъшното изготвяне на нови предложения за режима на таксуване в България.

В резултат на първия (писмен) етап от процеса за консултации Консултантът получи коментари на първите предложения за новия режим за инфраструктурни такси за достъп от:

- Българска железопътна компания;
- ДБ Шенкер Рейл България;
- Рейл Карго Австрия;
- БДЖ – Пътнически превози;
- Булмаркет;

Писмените коментари и присъствието на представителите на най-големите действащи железопътни предприятия в България на Работната среща/Уъркшоп на 09.06.2015 г. бяха от изключителна важност за правилното идентифициране на важни проблеми и приоритети при дефиниране на новата тарифна политика в България.

Като резултат от дискусиите и като обобщение на двете фази на процеса на консултация, Консултантът състави следния списък с въпроси, на които следва да се обърне внимание след Работната среща/Уъркшоп на 09.06:



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

- Въвеждане на 6 влакови категории според теглото, вместо 4, предложения на гранични стойности за всяка една от 6-те категории заедно със съответните коефициенти;
- Преглед на първоначалното предложение за диференциране на таксите за достъп според категория на линията; обсъждане на варианта за диференциране на 3 категории, вместо на 4, предложение на адаптирани коефициенти за всяка от новите категории;
- Разработване на конкретно предложение за таксите за достъп до електроразпределение за следващите 4 години, изготвяне на план за действията, които Регулаторният орган следва да предприеме в предстоящия 4-годишен преходен период;
- Преглед на процедурите и условията за анулиране на заявени и включени в работното разписание трасета, особено в случаите на гранични закъснения;
- Разработване на конкретно предложение и ясна дефиниция по отношение на допълнителните услуги и съответната ценова политика за паркиране на локомотиви, пътнически и товарни вагони по железопътната инфраструктура на НКЖИ (идентификация на наличните коловози за гариране, техните технически условия, търговски условия за използването им и др.)



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

## 6. Работна среща/Уъркшоп 29.09.2015 г.

### *“ Проект на РЕГУЛАТОРНО РЪКОВОДСТВО и ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ във връзка с въвеждането на нова тарифна политика за достъп и ползване на железопътната инфраструктура в НК „ЖИ“ ”*

---

#### 6.1 Основни цели на срещата

Целта на този Уъркшоп бе обсъждане на доклада по Задача 5 с представители на НКЖИ, ИАЖА и МТИТС и получаване на директна обратна връзка по отношение на първоначалните варианти на текстовете на Регулаторното Ръководство и Плана за Действие, както и по отношение на окончателния вариант на предложената нова тарифна политика.

Първият проект на предложените текстове по Доклада по Задача 5 на български и английски език бе изпратен за коментар от страна на членовете на ЕУП на 10 септември. Писмени коментари бяха получени от екипа на Консултанта преди работната среща.

Освен представители на НКЖИ и ИАЖА, Консултантът изпрати покани за събитието до членовете на ЕУП от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Министерството на финансите.

Консултантът изнесе презентации на следните теми:

- Представяне на избраното работно предположение за новия режим на таксуване на достъпа и ползването на железопътната инфраструктура, договорено на среща с НКЖИ на 30 юли 2015 г.;
- Представяне на проекта на Доклада по Задача 5 с фокус върху проектите на текстовете на Регулаторното Ръководство и Плана за действие.



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

## 6.2 Програма

<b>ТЕМА:</b>	<b>Проект на РЕГУЛАТОРНО РЪКОВОДСТВО и ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ във връзка с въвеждането на нова тарифна политика за достъп и ползване на железопътната инфраструктура в НК „ЖИ“</b>
<b>ДАТА:</b>	<b>16.10.2015 г.</b>
<b>МЯСТО НА ПРОВЕЖДАНЕ:</b>	<b>Хотел Хилтън София, бул. България 1</b>

### ПРОГРАМА

<b>9.30h - 10.00h:</b>	<b>Кафе и регистрация</b>
<b>10.00h -11.00h:</b>	<b>Информация за проекта, неговото изпълнение и основните резултати: Въпроси и коментари</b> Г-жа Мари-Франс Лагроле
<b>11.00h - 11.30h:</b>	<b>Кафе Пауза</b>
<b>11.30h - 12.30h:</b>	<b>След приключване на проекта?</b> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1. Прилагането на новия режим на таксуване на достъпа и ползването на железопътната инфраструктура</b> Г-н Холгер Ейлиец</li> <li><b>2. Бъдещата роля на Регулаторния орган</b> Г-н Адриан Рост Кролиус</li> </ol>
<b>12.30h - 13.00h:</b>	<b>Заклучителни думи – НКЖИ и ЕИБ</b>
<b>13.00h</b>	<b>Обяд</b>

## 6.3 Списък на присъстващите

No	ИМЕ	ОРГАНИЗАЦИЯ	E-MAIL
<b>НКЖИ</b>			
1	Роза Константинова	НКЖИ Отдел „Планиране, анализ и статистика” - Главен Счетоводител	<a href="mailto:r.konstantinova@rail-infra.bg">r.konstantinova@rail-infra.bg</a>
2	Мария Чакърва	НКЖИ, Директор „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти”	<a href="mailto:m_tchakarova@rail-infra.bg">m_tchakarova@rail-infra.bg</a>
3	Емил Лозанов	НКЖИ, Дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти”	<a href="mailto:elozanov@rail-infra.bg">elozanov@rail-infra.bg</a>
4	Стоян Стоянов	НКЖИ, Поделение „Електроразпределение”, Директор ЕРП	<a href="mailto:sstovanov@rail-infra.bg">sstovanov@rail-infra.bg</a>
5	Александър Николов	НКЖИ, Правен Отдел, Старши юриконсулт	<a href="mailto:a_nikolov@rail-infra.bg">a_nikolov@rail-infra.bg</a>
6	Желяна Христова	НКЖИ, Правен Отдел, Старши юриконсулт	<a href="mailto:j.hristova@rail-infra.bg">j.hristova@rail-infra.bg</a>
7	Мирослава Бакалска	НКЖИ, Ръководител сектор ППП	<a href="mailto:m.bakalska@rail-infra.bg">m.bakalska@rail-infra.bg</a>
8	Наташа Милич	НКЖИ, Ръководител отдел „Планиране, анализ и статистика”	<a href="mailto:n_milich@rail-infra.bg">n_milich@rail-infra.bg</a>
9	Тихомир Трифонов	НКЖИ, Ръководител отдел „Маркетинг и договори”	<a href="mailto:t.trifonov@rail-infra.bg">t.trifonov@rail-infra.bg</a>
10	Веселина Матова	НКЖИ, Главен експерт в отдел „Планиране, анализ и статистика”	<a href="mailto:planirane_1@rail-infra.bg">planirane_1@rail-infra.bg</a>
11	Валентин Цанков	НКЖИ	<a href="mailto:v.tsankov@rail-infra.bg">v.tsankov@rail-infra.bg</a>
12	Галя Иванова	НКЖИ, Главен експерт в отдел „Планиране, анализ и статистика”	<a href="mailto:planirane_1@rail-infra.bg">planirane_1@rail-infra.bg</a>
<b>МТИТС</b>			
13	Пламен Соломонов	МТИТС, Младши Експерт	<a href="mailto:psolomonov@mtitc.government.bg">psolomonov@mtitc.government.bg</a>
14	Анита Ангелова	МТИТС, Ръководител отдел „Стратегическо развитие на видовете	<a href="mailto:angelova@mtitc.government.bg">angelova@mtitc.government.bg</a>
15	Паулина Павлова	МТИТС	<a href="mailto:ppavlova@mtitc.gov.bg">ppavlova@mtitc.gov.bg</a>
16	Димо Димов	МТИТС	<a href="mailto:ddimov@mtitc.gov.bg">ddimov@mtitc.gov.bg</a>
<b>ИАЖА</b>			
17	Станислав Катев	ИАЖА, Младши експерт	<a href="mailto:skatev@mtitc.government.bg">skatev@mtitc.government.bg</a>
18	Маргаритка Французова	ИАЖА, Директор дирекция "Регулиране"	<a href="mailto:mfrantsuzova@mtitc.government.bg">mfrantsuzova@mtitc.government.bg</a>
12	Венка Стефанова	ИАЖА	<a href="mailto:vstefanova@mtitc.government.bg">vstefanova@mtitc.government.bg</a>
<b>Екип Консултант</b>			
19	Соня Дунавски	Екип Консултант, Координатор проект	<a href="mailto:s.dounavski@egis-bulgaria.com">s.dounavski@egis-bulgaria.com</a>
20	Мари-Франс Лагроле	Екип Консултант, Ръководител проект	<a href="mailto:mflagraulet@gmail.com">mflagraulet@gmail.com</a>
21	Холгер Ейлие	Екип Консултант, Финансов експерт	<a href="mailto:holger.eiletz@vienna-mc.com">holger.eiletz@vienna-mc.com</a>
22	Адриан Рост Кролиус	Екип Консултант, Правен експерт	<a href="mailto:a.roest.crollius@panteia.nl">a.roest.crollius@panteia.nl</a>
23	Стефка Сурчева	Екип Консултант, Преводач	<a href="mailto:stefkasurcheva@gmail.com">stefkasurcheva@gmail.com</a>
24	Кийс Ван Крикен	Екип Консултант, Експерт по трафика	<a href="mailto:keesvkrieken@hotmail.com">keesvkrieken@hotmail.com</a>
25	Милослав Влахов	Екип Консултант, Мениджър проект	<a href="mailto:miloslavvlahov@egis.fr">miloslavvlahov@egis.fr</a>
26	Кристиана Чакърва	Екип Консултант, Маркетинг Експерт	<a href="mailto:kristiana.chakarova@utceu.bg">kristiana.chakarova@utceu.bg</a>
<b>ЕИБ</b>			
27	Ишван Хайнцингер	Съдействие при осъществяване на проекти, ЕИБ	<a href="mailto:i.heinczinger@eib.org">i.heinczinger@eib.org</a>



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

## 6.4 Резултати

Работната среща се състоя на 29.09.2015 г. в х-л Хилтън, гр. София, с представители на:

- Национална Компания Железопътна Инфраструктура
- Изпълнителна агенция Железопътна Администрация
- Министерство на Транспортта, Информационните технологии и съобщенията

Презентациите от тази Работна среща са представени в **Приложение 6** на доклада (*Презентация Проект/ Работна среща 29.09.2015 г., Презентация ПД\_РР/ Работна среща 29.09.2015 г.*) и са публикувани на уебсайта на проекта [tac2015bg.com](http://tac2015bg.com).

Основните резултати от Уъркшопа могат да бъдат обобщени, както следва:

### 1. Изчисляване на преките разходи

Бе поставен въпросът защо в изчисленията на преките разходи частично са включени разходи за заплати и амортизация. Всъщност от Консултанта се изиска по-конкретно описание на начина на изчисляване на преките разходи за 2013 г. и 2014 г., който да се ползва за изчисляване на разходите за 2015 г.

Консултантът посочи, че в бъдеще, в счетоводната система на НКЖИ следва да се въведат нови разходни центрове и правила за регистриране на разходите като преки и косвени. В допълнение изчисляването на преките/косвените разходи за всеки един разходен център значително ще се улесни след въвеждането на новата СПУР система.

Консултантът подчерта също така, че методът на изчисляване на преките разходи следва да бъде периодично разглеждан и адаптиран, така, че да се отрази нивото на автоматизация на оборудването за контрол на движението на влаковете, сигнализация и т.н.

В тази връзка, подходът при изчисляването на преките разходи в бъдеще вероятно ще се различава от този, използван при изчисленията за 2013 г., 2014 г. и 2015 г., тъй като към момента счетоводната система на НКЖИ не е пригодена към изчисляване на преки разходи и в следващите години нивото на автоматизация на осигурителните системи на НКЖИ се очаква да се промени.

Консултантът се съгласи да изготви Записка относно изчисляването на преките разходи, която ще бъде включена като приложение към описанието на новата методология за изчисляване на инфраструктурните такси, представено в Регулаторното ръководство.

### 2. Достъп и използване на обслужващи съоръжения

Консултантът бе помолен да уточни, че достъпът до обслужващи съоръжения се включва като част от минималния пакет за достъп и се таксува на база на преки разходи, докато използването на тези съоръжения, тоест предоставяните в тях услуги се таксуват на база пълни разходи плюс разумна печалба.

### 3. Проект на Доклада по Задача 5

Консултантът представи накратко анализа на законовите несъответствия във връзка с проекта за изменение на Закона за Железопътен Транспорт, изготвен, преди публикуване на Проекта за изменение на Закона за Железопътен Транспорт за публично обсъждане. С оглед на промяната в обстоятелствата около изменението на Закона, Консултантът предлага анализът на законовите несъответствия базиран на действащия ЗЖТ да отпадне от окончателния вариант на доклада по





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

Задача 5 и предложи той да бъде заменен от коментара на Консултанта по вече публикувания проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за Железопътен Транспорт.

Участниците приеха това предложение.

#### **4. Относно проекта на Регулаторното Ръководство**

Участниците се съгласиха, че Регулаторното Ръководство (PP) е документ, описващ ролята на Регулаторния Орган (РО), съгласно най-новата Директива на ЕС и предвиденото транспониране на Директивата в ЗЖТ. PP ще бъде вътрешен документ, който ще описва процедурите при взаимоотношенията на РО с Управителя на инфраструктурата и железопътните предприятия/кандидатите, с основна цел подпомагане на отварянето на пазара, конкуренцията и развитието на железопътния сектор. За сравнение, Референтния документ на НКЖИ е документът, на база на който Управителят на инфраструктурата основава работните процедури и взаимоотношенията със своите клиенти - железопътните предприятия и кандидатите.

Това основно предназначение на PP бе потвърдено по време на срещата.

Участниците изявиха становище, че Регулаторното Ръководство следва да включва по-опростени текстове. Въпреки това Консултантът посочи, че PP е преди всичко официален документ, основното предназначение на който е да направи функциите на РО по-прозрачни, а не да обяснява и тълкува закона. В същото време, Референтният документ за железопътната мрежа е основното средство за осъществяване на комуникацията с пазара.

Участниците изявиха становище, че текстовете, включени в PP следва да бъдат по-конкретни. Консултантът предложи тази тема да се обсъди допълнително след приключване на Уъркшопа, така, че да се постигне максимално приспособяване на PP към нуждите и изискванията на РО. След приключване на Уъркшопа се проведе среща между правния експерт от екипа на Консултанта и г-жа М. Французова от ИАЖА за по-подробно обсъждане на PP и изясняване на нуждите и очакванията на ИАЖА при изменението на формата и съдържанието на PP. Бе договорено, че в PP ще бъде допълнително включено описание на ролята на РО за всяка отделна процедура, както и какви биха били възможните санкции при неизпълнение.

Окончателната версия на PP ще бъде изготвена, съгласно допълнителните уточнения и ще бъде представена като проект на доклада по Задача 8 от проекта.

#### **5. По отношение на Плана за Действие**

Финансовият експерт по проекта направи кратко представяне на съдържанието на Плана за действие, включен в доклада по Задача 5.

Участниците се съгласиха, че при изготвянето на окончателния вариант на Плана за действие не е необходима промяна, като окончателната версия ще формира проектът на доклада по Задача 8.

#### **6. Писмени коментари на заинтересованите страни**

Въпреки, че по време на работната среща не бяха обсъдени поотделно всички получени писмени коментари по Задача 5, те бяха обобщени и коментирани по време на работната среща.

#### **7. Проектите на докладите по Задачи 7 и 8 ще бъдат готови до 6 октомври (версията на английски език) и 7-ми октомври (българска версия).**



European Union



NATIONAL  
STRATEGIC  
REFERENCE FRAMEWORK  
2007 – 2013



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



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

8. Бе уточнено, че семинарът за финализиране на докладите и проекта ще се проведе на 16 октомври 2015 г.



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

## 7. Работна среща/Уъркшоп 16.10.2015 г.

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

---

### 7.1 Основни цели на срещата

Целта на тази среща/семинар бе обсъждането на заключителната фаза на проекта с НКЖИ, ИАЖА и МТИТС, както и основните стъпки в прилагането на новия режим на таксуване за достъпа и ползването на железопътната инфраструктура. Друга цел бе представянето на окончателния вариант на Регулаторното Ръководство, след последните изменения, направени във връзка с коментарите и специфичните изисквания на ИАЖА.

В допълнение, Консултантът използва възможността на последната работна среща да благодари на всички участници в проекта за безпроблемната работа и изключително ефективното и продуктивно сътрудничество, както и да посочи, че екипа от консултанти ще бъде на разположение за допълнителни въпроси и разяснения дори и след официалното приключване на проекта, 31 Октомври 2015.

Консултантът подготви презентации относно:

- Основните характеристики на проекта и основните фази в изпълнението;
- Плана за действие и неговата необходимостта от евентуална бъдеща адаптация;
- Адаптираната версия на Регулаторното Ръководство и бъдещата роля на Регулаторния орган;
- Софтуерът за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп.



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

## 7.2 Програма

<b>ТЕМА:</b>	<b>Финална фаза на проекта и следващи стъпки, свързани с прилагането на новата тарифна политика</b>
<b>ДАТА:</b>	<b>16.10.2015 г.</b>
<b>МЯСТО НА ПРОВЕЖДАНЕ:</b>	<b>Хотел Хилтън София, бул. България 1</b>

### ПРОГРАМА

9.30h - 10.00h:	<b>Кафе и регистрация</b>
10.00h -11.00h:	<b>Информация за проекта, неговото изпълнение и основните резултати:</b> Г-жа Мари-Франс Лагроле
11.00h - 11.30h:	<b>Кафе Пауза</b>
11.30h - 12.30h:	<b><u>Следващ етап след приключването на проекта:</u></b> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. <b>План за действие във връзка с прилагането на новия режим на таксуване на достъпа и ползването на железопътната инфраструктура и възможности за адаптиране и промени</b> Г-жа Сабине Лангер</li> <li>4. <b>Въвеждане на софтуер за калкулиране на таксите за достъп и ползване на железопътната инфраструктура</b> Г-н Паскал Русел</li> <li>5. <b>Регулаторно ръководство и бъдещата роля на Регулаторния орган</b> Г-н Адриан Рост Кролиус</li> </ol>
12.30h - 13.00h:	<b>Заклучителни думи – НКЖИ и ЕИБ</b>
13.00h	<b>Обяд</b>



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

## 7.3 Списък на присъстващите

### СПИСЪК УЧАСТНИЦИ УЪРКШОП 16.10.2015

No	ИМЕ	ОРГАНИЗАЦИЯ	E-MAIL
<b>НКЖИ</b>			
1	Роза Константинова	НКЖИ Отдел „Планиране, анализ и статистика” - Главен Счетоводител	<a href="mailto:r.konstantinova@rail-infra.bg">r.konstantinova@rail-infra.bg</a>
2	Мария Чакърва	НКЖИ, Директор „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти”	<a href="mailto:m_tchakarova@rail-infra.bg">m_tchakarova@rail-infra.bg</a>
3	Емил Лозанов	НКЖИ, Дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти”	<a href="mailto:elozanov@rail-infra.bg">elozanov@rail-infra.bg</a>
4	Александър Николов	НКЖИ, Правен Отдел, Старши юриконсулт	<a href="mailto:a_nikolov@rail-infra.bg">a_nikolov@rail-infra.bg</a>
5	Желяна Христова	НКЖИ, Правен Отдел, Старши юриконсулт	<a href="mailto:j.hristova@rail-infra.bg">j.hristova@rail-infra.bg</a>
6	Мирослава Бакалска	НКЖИ, Ръководител сектор ППП	<a href="mailto:m.bakalska@rail-infra.bg">m.bakalska@rail-infra.bg</a>
7	Наташа Милич	НКЖИ, Ръководител отдел „Планиране, анализ и статистика”	<a href="mailto:n_milich@rail-infra.bg">n_milich@rail-infra.bg</a>
8	Тихомир Трифонов	НКЖИ, Ръководител отдел „Маркетинг и договори”	<a href="mailto:t.trifonov@rail-infra.bg">t.trifonov@rail-infra.bg</a>
9	Веселина Матова	НКЖИ, Главен експерт в отдел „Планиране, анализ и статистика”	<a href="mailto:planirane_1@rail-infra.bg">planirane_1@rail-infra.bg</a>
10	Валентин Цанков	НКЖИ	<a href="mailto:v.tsankov@rail-infra.bg">v.tsankov@rail-infra.bg</a>
11	Цветан Атанасов	НКЖИ, Ръководител сектор „Поддържане и експлоатация на железен път	<a href="mailto:ts_atanasov@rail-infra.bg">ts_atanasov@rail-infra.bg</a>
12	Мая Тананова	НКЖИ, Главен инженер в отдел „Маркетинг и договори”	<a href="mailto:mtananova@rail-infra.bg">mtananova@rail-infra.bg</a>
13	Галя Иванова	НКЖИ, Главен експерт в отдел „Планиране, анализ и статистика”	<a href="mailto:planirane_1@rail-infra.bg">planirane_1@rail-infra.bg</a>
14	Лидия Давидова	НКЖИ, Главен счетоводител	<a href="mailto:ldavidova@rail-infra.bg">ldavidova@rail-infra.bg</a>
<b>МТИТС</b>			
15	Анита Ангелова	МТИТС, Ръководител отдел „Стратегическо развитие на видовете	<a href="mailto:angelova@mtitc.government.bg">angelova@mtitc.government.bg</a>
16	Паулина Павлова	МТИТС	<a href="mailto:ppavlova@mtitc.gov.bg">ppavlova@mtitc.gov.bg</a>
17	Димо Димов	МТИТС	<a href="mailto:ddimov@mtitc.gov.bg">ddimov@mtitc.gov.bg</a>
<b>ИАЖА</b>			
18	Станислав Катев	ИАЖА, Младши експерт	<a href="mailto:skatev@mtitc.government.bg">skatev@mtitc.government.bg</a>
19	Маргаритка Французова	ИАЖА, Директор дирекция "Регулиране"	<a href="mailto:mfrantsuzova@mtitc.government.bg">mfrantsuzova@mtitc.government.bg</a>
20	Венка Стефанова	ИАЖА	<a href="mailto:vstefanova@mtitc.government.bg">vstefanova@mtitc.government.bg</a>
21	Петър Миронов	ИАЖА, Независим консултант	<a href="mailto:pmironov@mtitc.government.bg">pmironov@mtitc.government.bg</a>
22	Веселин Василев	ИАЖА, Изпълнителен директор	<a href="mailto:vvasilev@mtitc.government.bg">vvasilev@mtitc.government.bg</a>
<b>Екип Консултант</b>			
23	Соня Дунавски	Екип Консултант, Координатор проект	<a href="mailto:s.dounavski@egis-bulgaria.com">s.dounavski@egis-bulgaria.com</a>
24	Мари-Франс Лагроле	Екип Консултант, Ръководител проект	<a href="mailto:mflagraulet@gmail.com">mflagraulet@gmail.com</a>
25	Сабине Лангер	Екип Консултант, Финансов експерт	<a href="mailto:holger.eiletz@vienna-mc.com">holger.eiletz@vienna-mc.com</a>
26	Адриан Рост Кролиус	Екип Консултант, Правен експерт	<a href="mailto:a.roest.crollius@panteia.nl">a.roest.crollius@panteia.nl</a>
27	Стефка Сурчева	Екип Консултант, Преводач	<a href="mailto:stefkasurcheva@gmail.com">stefkasurcheva@gmail.com</a>
28	Кийс Ван Крикен	Екип Консултант, Експерт по трафика	<a href="mailto:keesvkrieken@hotmail.com">keesvkrieken@hotmail.com</a>
29	Милослав Влахов	Екип Консултант, Мениджър проект	<a href="mailto:miloslavvlahov@egis.fr">miloslavvlahov@egis.fr</a>
30	Кристиана Чакърва	Екип Консултант, Маркетинг Експерт	<a href="mailto:kristiana.chakarova@utceu.bg">kristiana.chakarova@utceu.bg</a>
31	Матю Лусие	Ежис Интернационал, Директор Европа и централна Азия	<a href="mailto:matthieu.loussier@egis.fr">matthieu.loussier@egis.fr</a>
32	Паскал Русел	Екип Консултант, Тарифен Експерт	<a href="mailto:pascal.roussel@egis.fr">pascal.roussel@egis.fr</a>



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

## 7.4 Резултати

Работната среща се състоя на 16.10.2015 г. в х-л Хилтън, гр. София, с представители на:

- Национална Компания Железопътна Инфраструктура
- Изпълнителна агенция Железопътна Администрация
- Министерство на Транспортта, Информационните технологии и съобщенията

Презентациите от тази Работна среща са представени в **Приложение 7** на доклада (**Презентация Проект/ Работна среща 16.10.2015 г., Презентация ПД/ Работна среща 16.10.2015 г., Презентация РР/ Работна среща 16.10.2015 г., Презентация Софтуер/ Работна среща 16.10.2015 г**) и са публикувани на уебсайта на проекта [tac2015bg.com](http://tac2015bg.com).

Основните резултати от работната среща-семинар могат да бъдат обобщени, както следва:

### 1. По отношение на проекта

Г-н Матю Люсие, директор на Ежис Интернационал за Европа и Централна Азия, приветства участниците и им благодари от името на Консорциума - изпълнител по този проект за добрия работен климат и ефективната и продуктивна работа. Той потвърди мнението и на Европейската Инвестиционна Банка, че проектът е протекъл гладко и е завършен в предвидения срок.

Г-жа Лагроле представи отново основната цел на проекта, а именно да се изготви нов режим на таксуване в пълно съответствие с новото законодателство на ЕС, който да привлече нов бизнес по железопътната инфраструктура на Република България.

Консултантът подчерта, че най-важният инструмент, който е използвал при изпълнението на проекта е разбирането на нуждите на железопътните предприятия - основните ползватели на българската железопътна инфраструктура и клиенти на НКЖИ, особено по отношение на политиката за таксуване на достъпа и ползване на инфраструктурата, но също така и по отношение на качеството на услугите и взаимоотношенията с НКЖИ.

Основното предизвикателство на проекта бе поэтапната работа и необходимостта от постигане на съгласие и достигане до споразумение преди всеки следващ етап на проекта. Това бе осъществено чрез организирането на няколко работни срещи/семинари и индивидуални срещи със заинтересованите страни, включително и преминаване през формален процес на консултация с основните участници на пазара.

Като краен резултат от проекта, Консултантът изготви:

- Методика за изчисляване на преките разходи, въз основа на текущата счетоводна система;
- Препоръка за нов режим на таксуване;
- Софтуер за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп;
- План за действие във връзка с въвеждането на новия режим на таксуване;
- Регулаторно Ръководство за регулаторния орган ИАЖА.



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

## 2. Презентация на Плана за Действие

Г-жа Сабине Лангер от екипа на Консултанта представи накратко отново основните действия, свързани с прилагането на новия режим на таксуване. По време на кратка дискусия стана ясно, че подготовката за всички действия, предвидени в Плана за действие трябва да започне възможно най-скоро, още преди приемането на измененията в ЗЖТ във връзка с транспонирането на Директива 2012/34/ЕС. От гледна точка на НКЖИ, най-важни са организационните и структурни промени в счетоводното отчитане и въвеждането на система от разходни центрове за отчитането на разходите за всички услуги, предоставяни от НКЖИ.

Консултантът обясни, че за да улесни процесите, свързани с прилагането на новия режим, през втората половина на месец ноември ще организира обучителна сесия за изчисляване на преките разходи и икономическия модел за оценка на последиците от възможните варианти за ценово диференциране. Успоредно с това ще бъде проведено и обучение за работа със софтуера, разработен като част от проекта.

## 3. Софтуер

Консултантът представи накратко софтуерното предложение, разработено за лесно изчисляване на инфраструктурните такси за достъп след въвеждането на новата система за таксуване. Приложението ще бъде преведено на български език и ще се публикува на уебсайта на НКЖИ, което ще осигури лесен достъп за всички ЖП/кандидати за инфраструктурен капацитет.

Консултантът посочи, че потребителския интерфейс на софтуерното приложение е много лесно за използване и че обучението, планирано за ноември ще се фокусира върху възможностите за приспособяване и изменение на софтуерните параметри, с оглед постигане на конкретни цели, например: В момента системата е програмирана да генерира четири възможни маршрути в отговор на направената заявка, но след провеждане на обучението, екипът, отговорен за поддръжката на софтуера в НКЖИ ще може да променят параметрите на системата и да генерира резултати, съответстващи на конкретните нужди и изисквания.

Бяха направени коментари относно използването на софтуера от железопътните предприятия и евентуалните проблеми, които биха могли да възникнат в случай на временно затваряния на линии и невъзможност от използване на маршрути. Тези коментари ще бъдат обсъдени по време на обучението, след което представителите на НКЖИ ще бъдат в състояние да адаптират софтуера съгласно техните нужди и желания.

## 4. Окончателна версия на Регулаторното ръководство

По време на последната работна среща/семинар, бе обсъдено желанието на ИАЖА за по-конкретно и практично ориентирано Ръководство. Окончателната версия на Ръководството (Задача 8) бе изготвена от Консултанта с тази цел като бяха премахнати някои правни текстове, които не са напълно необходими, както и някои разпоредби с подобно или вече разяснено съдържание, като в същото време всеки различен раздел бе добавена специфичната роля на ИАЖА и възможните санкции.

Правният консултант на екипа подчерта важноста на създаването на адекватна правна рамка, която да позволи прилагането на разпоредбите на Регулаторното ръководство и на новия режим на таксуване. В тази връзка беше отбелязано, че Консултантът изготви проект на текст, който да замени Постановление № 92 от 04-05-2012 и който би могъл да се ползва от Регулаторния орган, като основа на бъдещото изменение. Постановлението ще бъде включено като Приложение 2 в окончателната версия на доклада по Задача 8 – Регулаторно Ръководство.



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

Изпълнителният директор на ИАЖА обобщава, че като цяло предложението за новия режим за таксуване е добро, но изиска една по-подробна обосновка за предимствата на новия режим пред текущия.





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

# СЪДЪРЖАНИЕ

<b>АНЕКС 1. ПРЕЗЕНТАЦИЯ, РАБОТНА СРЕЩА 17.12.2014 Г. ....</b>	<b>2</b>
1.1 Презентация Консултант / Работна среща 17.12.2014 г., Общо: 24 слайда .....	2
<b>АНЕКС 2. ПРЕЗЕНТАЦИИ, СЕМИНАР 21.01.2015 Г. ....</b>	<b>11</b>
2.1 Презентация Консултант - 1/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда.....	11
2.2 Презентация Консултант 2/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 10 слайда.....	15
2.3 Презентация ИАЖА/ Семинар 21.01.2015, Общо: 18 слайда.....	19
2.4 Презентация НКЖИ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 13 слайда .....	28
2.5 Презентация МТИТС/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 15 слайда.....	35
2.6 Презентация ЕИБ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 14 слайда .....	41
2.7 Презентация Европейска Комисия/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда .....	46
2.8 Презентация ПРОРЕЙЛ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 8 слайда.....	50
2.9 Презентация МАV Со/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 13 слайда.....	53
2.10 Презентация Транс Експрес/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда .....	58
2.11 Презентация ДБ Шенкер /Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда.....	64
<b>АНЕКС 3. ПРЕЗЕНТАЦИЯ РАБОТНА СРЕЩА/УЪРКШОП 11.02.2015 Г. ....</b>	<b>68</b>
3.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 11.02.2015 г., Общо: 24 слайда .....	68
<b>АНЕКС 4. ПРЕЗЕНТАЦИЯ РАБОТНА СРЕЩА/УЪРКШОП 31.03.2015 Г. ....</b>	<b>77</b>
4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда .....	77
<b>АНЕКС 5. ПРЕЗЕНТАЦИИ РАБОТНА СРЕЩА/УЪРКШОП 09.06.2015 Г. ....</b>	<b>98</b>
5.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 22 Слайда.....	98
5.2 Презентация Прорейл/ Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 11 Слайда .....	108
<b>АНЕКС 6. ПРЕЗЕНТАЦИИ РАБОТНА СРЕЩА/УЪРКШОП 29.09.2015 Г. ....</b>	<b>112</b>
6.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 19 Слайда.....	112
6.2 Презентация Консултант – Регулаторно ръководство и план за действие/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 24 Слайда.....	119
<b>АНЕКС 7. ПРЕЗЕНТАЦИИ РАБОТНА СРЕЩА/УЪРКШОП 16.10.2015 Г. ....</b>	<b>127</b>
7.1 Презентация Консултант – Финална фаза проект/ Уъркшоп 16.10.2015 г., Общо: 14 Слайда.....	127
7.2 Презентация Консултант – План за Действие/ Уъркшоп 16.10.2015 г., Общо: 3 Слайда.....	132
7.3 Презентация Консултант – Регулаторно Ръководство/ Уъркшоп 16.10.2015 г., Общо: 8 Слайда.....	134
7.4 Презентация Консултант – Софтуер/ Уъркшоп 16.10.2015 г., Общо: 9 Слайда .....	137



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

## АНЕКС 1. Презентация, Работна среща 17.12.2014 г.

### 1.1 Презентация Консултант / Работна среща 17.12.2014 г., Общо: 24 слайда

#### Слайд 1

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges

egis | Panteia  
Research in Progress

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

Първоначален поглед на  
Консултанта върху  
предизвикателствата  
пред българския железопътен  
сектор и НКЖИ

#### Слайд 2

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges

egis | Panteia  
Research in Progress

### Цели на проекта

- Да се разработи предложение за подробни инфраструктурни такси за достъп, които да осигурят:
  - Финансова устойчивост на българския железопътен сектор
  - Икономически ефективност на поддръжката и функционирането на железопътната инфраструктура
  - Привлекателност на железопътната инфраструктура за железопътните оператори и участниците на пазара
  - По-добра интеграция в Европейския транспортен пазар



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

Слайд 3



Слайд 4



Слайд 5






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

Слайд 6

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges




## Промени на транспортния пазар

- **Търсене на пътнически транспорт**
  - Намаляване на населението
  - Концентриране на населението в градските центрове (7-те големи града в България)
  - Мобилността на населението продължава да расте
- **Търсене на товарен транспорт**
  - Промяна в структурата на икономиката, 60% от БДС се произвежда от малки и средни предприятия, услугите произвеждат повече от 60% от БДС
  - Делът на първичния икономически сектор намалява, но е все още е значителен (селско стопанство, минно дело и кариери)
  - Делът на интензивната капиталоемка индустрия в България е все още по-висок от средното ниво в ЕС
  - В основата на износа на стоки са придните ресурси
  - Транзитни потоци

Слайд 7

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges




## Промени на транспортния пазар

- **Конкуренция**
  - Увеличение на пътуванията с лични автомобили, развитие на автобусните превози и увеличаване на дължината на автомагистралите
  - С изграждането на нови автомагистрала се ускорява развитието на товарния автомобилен транспорт и предлаганите услуги
  - Морски транспорт

Слайд 8

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges



## Промени в железопътния сектор

- Железопътният сектор се реструктурира
- Железопътните превози са намалели 8 пъти в сравнение с тези преди 20 години
- Качеството на услугите не се е подобрило
- Пътническите железопътни услуги се смятат за евтини и социално ориентирани

Слайд 9



Слайд 10

- Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges
- 
- Европейска железопътна политика**
- ЕС се стреми към създаването на единно европейско железопътно пространство като основна предпоставка за премахването на пречките пред изграждането на реално функциониращ единен пазар
  - Железопътният сектор има основна роля за постигане на устойчива мобилност на хора и стоки на европейския транспортен пазар
  - Отделят се значителни средства и внимание на железопътния сектор на европейско ниво
  - Основни Европейски приоритети: транспорт по основни коридори и около градовете
    - Железопътни товарни превози
    - Международен и вътрешен междуградски пътнически транспорт
    - Крайградски пътнически транспорт

Слайд 11




- Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges
- 
- Транспортна политика на правителството на България**
- В България железопътните услуги се считат за:
    - Социални услуги за мобилност на пътници, с договор за ЗОУ за крайградски и регионален транспорт (договорът покрива 90% от железопътния трафик на пътници, през 2013 само 8 влака извършват превози извън ЗОУ)
    - Все още са необходими за превоз на масови товари, основно на вътрешния пазар (75%) и износ (9%)
  - Роля на правителството
    - Правителството носи отговорност за развитието на подходяща железопътна инфраструктура
    - Правителството следва да се увери, че Управителят на инфраструктурата и превозвачите, които са публична държавна собственост имат устойчива финансова структура в съответствие с европейските правила за държавно финансиране



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

Слайд 12

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges






## Наблюдения

- **Железопътна инфраструктура**
  - Използваемост на мрежата
  - Капацитет
  - Управление на движението
  - Резултати
  - Проблеми с планирането
- **Управител на железопътната инфраструктура**
  - Зависимост от държавния бюджет

Слайд 13

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges



## Последици

- **Железопътни услуги**
  - Пътнически превози:
    - Крайградски
    - Регионални
    - Бързи
    - Проблеми с планирането
  - Товарни превози:
    - Вътрешни
    - Международни
    - Транзитни
    - Проблеми с планирането

Слайд 14

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges



## Последици


- **Железопътни превозвачи**
  - Пътнически превози: цялостна финансова зависимост от държавата на БДЖ "Пътнически Превози", неспособност да се инвестира за специфични пазарни сегменти
  - Товарни превози: трудности при планирането на превозите, непланирани допълнителни разходи, проблеми с организацията на дейността и все-по трудно конкуриране с автомобилния транспорт



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

Слайд 15

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges




### Основни предизвикателства за железопътния сектор

- Железопътните превозвачи не могат да предоставят качествени и конкурентни транспортни услуги в толкова несигурна рамка
  - по-малък обем работа, по-малко приходи и по-малък пазарен дял
  - повече задръствания в градовете, потребности от по-голям внос на енергия
  - Логистични проблеми за някои индустриални сектори и намаляване на атрактивността на държавата
- Управителят на железопътната инфраструктура има ниски приходи и се нуждае от повече обществени ресурси за предоставяне на услуги с минимално качество
- ЕС разглежда българската железопътна инфраструктура като основен жп маршрут до/от Гърция, до/от Турция и осигурява средства, за да го модернизира и да развие възможностите на пазара, особено към/от Турция

Слайд 16

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges




### Основни предизвикателства за НКЖИ


- Проблем №1: Клиентите на железопътните услуги не получават качеството за което трябва да плащат
  - Несигурност при планиране на трасетата за железопътните превозвачи
  - Липса на трасета при ремонтни дейности и поддръжка
  - Ненадежност на трасета поради планирани ремонти
  - Ниско до средно ниво на развитие на инфраструктурата
  - Инфраструктурата за модален транспорт следва да се подобри за пътнически и товарни превози
- Проблем №2: Отношенията с държавата, отговорна за транспортната политика и финансирането
- Проблем № 3: Усвояването на европейски средства

Слайд 17

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges



### Финансова стабилност на железопътния сектор в България и режима на инфраструктурните такси за достъп



Слайд 18



Слайд 19



Слайд 20

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges

**Коментари**

- По-високи такси за товарни, отколкото за пътнически превози
  - Политическият избор за железопътните пътнически услуги като социални услуги, евтините цени на услугите; доста ниските инфраструктурни такси представляват 18% от оборота на БДЖ „Пътнически Превози“ (1,66 лв / влак-км)
  - Инфраструктурните такси за достъп представляват 22% от оборота на железопътните превозвачи (4,77 лв / влак-км)
- Изоставане на инвестициите в областта на железопътната инфраструктура в последните 25 години, необходимост от наваксване





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

Слайд 21

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges

egis | Panteia Research in Progress

### Факти, свързани с текущата тарифна политика

- Инфраструктурните такси, заплащани от потребителите в сравнение с бюджетните средства са близо до средното ниво за ЕС
- Товарните влакове плащат 3 пъти повече такси от пътническите влакове
- Резервираните, но неизползвани трасета се таксуват
- Не съществува диференциация на таксите, в зависимост от подвижния състав (ERTMS, шум)
- Не съществува диференциация на таксите, в зависимост от конкретните пазарни сегменти
- Към инфраструктурните такси има предвидено заплащане на неустойки
- Достъпът до тягова енергия представлява около 1/3 от инфраструктурните такси

Слайд 22

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges

egis | Panteia Research in Progress

### Становище на потребителите за текущата тарифна политика

- **Предимства:**
  - Доста опростена за основната ставка;
- **Недостатъци**
  - По-високи такси за товарни, отколкото за пътнически влакове;
  - Специфична такса за достъп до електроразпределение;
  - Качеството на трасетата, ненадеждност
  - Липса на диалог с потребителите на железопътната инфраструктура.
  - Допълнителни разходи при отклонения от маршрутите

Слайд 23

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges

egis | Panteia Research in Progress

### Допълнителни коментари на Консултанта по отношение на текущата тарифна политика

- **Предимства**
  - Нивото е повече или по-малко в съответствие със средното ниво за ЕС
- **Недостатъци**
  - Наказателна процедура срещу България
  - Таксите са базирани на разходи от предишната година
  - Публикуват се официално 3 месеца преди влизането им в сила

Country	Tariff (€)
Belgium	5.5
France	5.0
Germany	4.5
Italy	4.0
Spain	3.5
Poland	3.0
Czech Republic	2.5
Austria	2.0
Sweden	1.5
Denmark	1.0
Netherlands	0.5
Portugal	0.5
Finland	0.5
Latvia	0.5
Lithuania	0.5
Slovenia	0.5
Malta	0.5
United Kingdom	0.5
Ireland	0.5
Greece	0.5
Cyprus	0.5
Bulgaria	3.5
Average	2.5

Country	Tariff (€)
Belgium	10.0
France	9.0
Germany	8.0
Italy	7.0
Spain	6.0
Poland	5.0
Czech Republic	4.0
Austria	3.0
Sweden	2.0
Denmark	1.5
Netherlands	1.0
Portugal	1.0
Finland	1.0
Latvia	1.0
Lithuania	1.0
Slovenia	1.0
Malta	1.0
United Kingdom	1.0
Ireland	1.0
Greece	1.0
Cyprus	1.0
Bulgaria	8.0
Average	3.5



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

Слайд 24

Workshop 17/12/2014: Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges



## Въпроси при дефинирането на нова тарифна политика

- Кои разходи следва да се разглеждат?
  - > Минимален пакет за достъп
  - > Допълнителни услуги
  - > Спомагателни услуги
- Какви са целите на НКЖИ при преговорите с държавата (Многогодишен Договор с държавата)?
- Какви схеми за функционирането?
- Каква основа за диференциация?



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

## АНЕКС 2. Презентации, Семинар 21.01.2015 г.

### 2.1 Презентация Консултант - 1/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда

#### Слайд 1

SEMINAR 21/01/2015 Railway infrastructure – key to achieve sustainable transport

egis | Project Planning & Management Ltd. | Panteia Research in Progress

Техническа помощ: Формиране на тарифна политика за достъп и ползване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ

■ ■ ■

**ОСНОВНИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД БЪЛГАРСКИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЕКТОР И НКЖИ**

European Union | National Strategic Reference Framework 2007-2013 | Operational Program Transport | Bulgarian flag | European Investment Bank

#### Слайд 2

SEMINAR 21/01/2015 Railway infrastructure – key to achieve sustainable transport

egis | Project Planning & Management Ltd. | Panteia Research in Progress

Мнения на потребителите и пазарен дял

■ ■ ■

2.1 Презентация Консултант - 1/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда

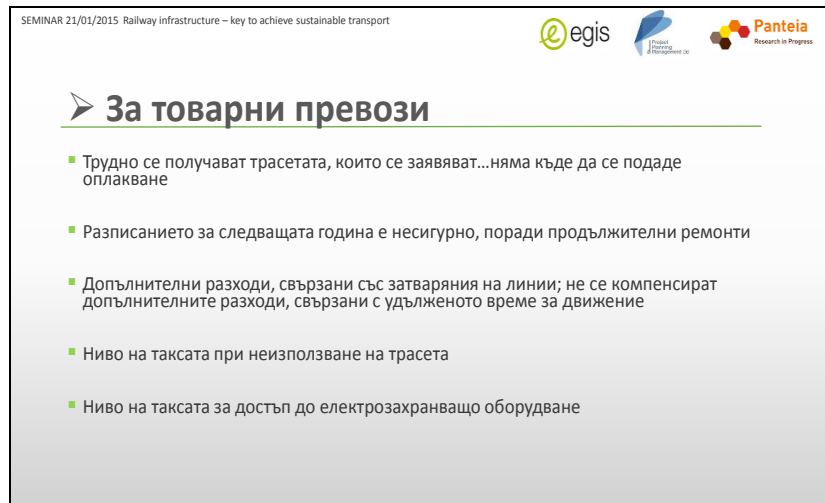
Слайд 3



Слайд 4



Слайд 5



2.1 Презентация Консултант - 1/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда

Слайд 6

SEMINAR 21/01/2015 Railway infrastructure – key to achieve sustainable transport

## Пазарен дял на железопътния транспорт и финансово състояние

Слайд 7

SEMINAR 21/01/2015 Railway infrastructure – key to achieve sustainable transport

### Развитие на пазарния дял на пътния и железопътния транспорт, период 2000 - 2013

Източник: Доклад на Световната Банка, Записка по българската железопътна политика, 2013

### Какво се случва ?

Слайд 8

SEMINAR 21/01/2015 Railway infrastructure – key to achieve sustainable transport

### Финансови потоци в Българския Железопътен сектор

➤ Държавни средства: 53% / Ползватели : 47% (млн. лв.)



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

## 2.1 Презентация Консултант - 1/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда


Слайд 9

SEMINAR 21/01/2015 Railway infrastructure – key to achieve sustainable transport

egis | Project Management | Panteia Research in Progress

---

# Основни предизвикателства



Слайд 10

SEMINAR 21/01/2015 Railway infrastructure – key to achieve sustainable transport

egis | Project Management | Panteia Research in Progress

## Основни предизвикателства за железопътния сектор

- Железопътните предприятия не могат да осигурят качество и конкурентни транспортни услуги в толкова несигурна рамка
  - Намалява обема на превозите, намаляват приходите, по-малък пазарен дял
  - Увеличава се автомобилния трафик и задръстванията в градовете, нараства необходимостта от внос на енергия
  - Логистични трудности за някои промишлени отрасли и намаляване на атрактивността на железопътния транспорт в страната
- Инфраструктурния управител е с ниски приходи и се нуждае от повече публични ресурси за предоставяне на услуги с минимално качество
- ЕС смята българската железопътна инфраструктура за основен жп маршрут от/до Гърция, от/до Турция и осигурява средства за модернизирание на инфраструктурата и развиване на възможностите на пазара, особено към/ от Турция

Слайд 11

SEMINAR 21/01/2015 Railway infrastructure – key to achieve sustainable transport

egis | Project Management | Panteia Research in Progress

## Основни предизвикателства за НКЖИ

- Проблем №1: The railway customers do not get the value for the quality they must pay for Клиентите, които ползват железопътната инфраструктура не получават качеството, за което са заплатили
  - Несигурност при планирането на трасетата от страна на железопътните предприятия
  - Не наличие на заявени трасета, поради ремонтни работи и техническа поддръжка
  - Ненадеждността на трасетата поради планирани ремонтни работи
  - Лошо към средно състояние на инфраструктурата
  - Мултиmodalните инфраструктурни звена следва да бъдат подобрени, както за пътници, така и за товари
- Проблем №2 : Отношенията с държавата във връзка с транспортната политика в страната и финансирането
- Проблем №3 : Нивото на усвояване на европейски средства е ниско, като цяло изглежда сякаш НКЖИ е по-скоро строителна компания, отколкото основен доставчик на железопътни услуги

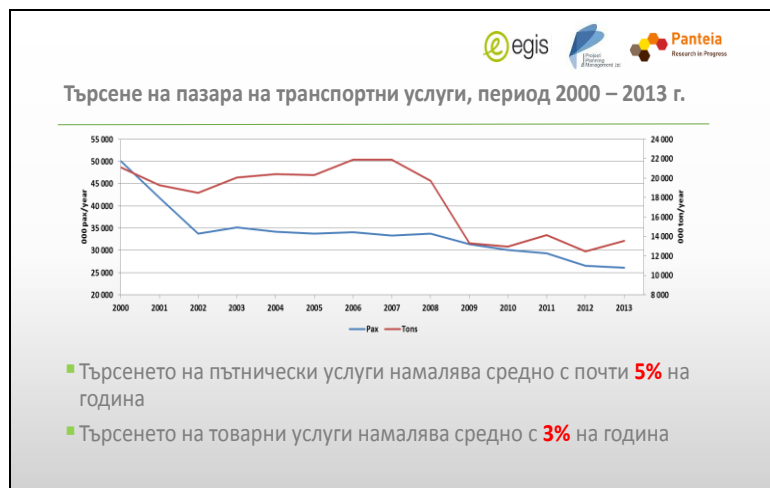
2.2 Презентация Консултант 2/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 10 слайда

Слайд 1

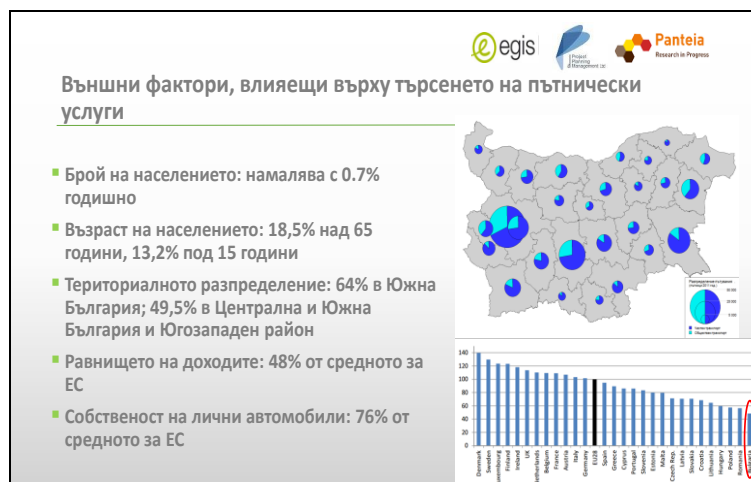
Техническа помощ за формиране на нова тарифна политика за достъп и ползване на железопътната инфраструктура

Пазарен анализ

Слайд 2



Слайд 3



2.2 Презентация Консултант 2/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 10 слайда

Слайд 4



Слайд 5



Слайд 6



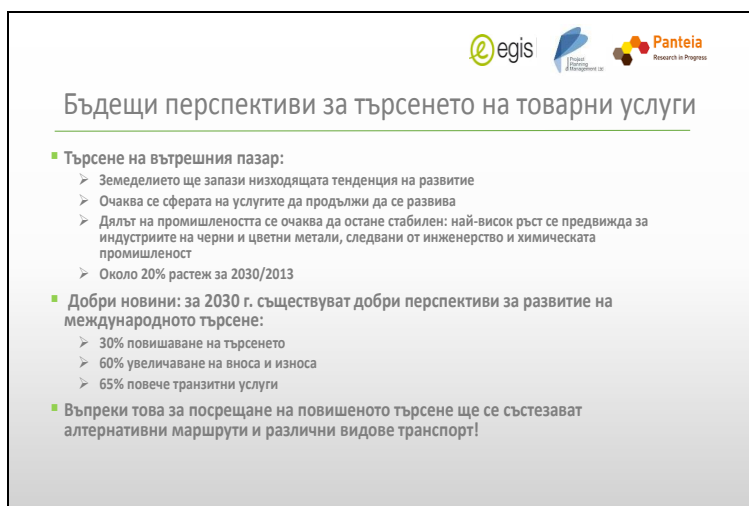


## 2.2 Презентация Консултант 2/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 10 слайда

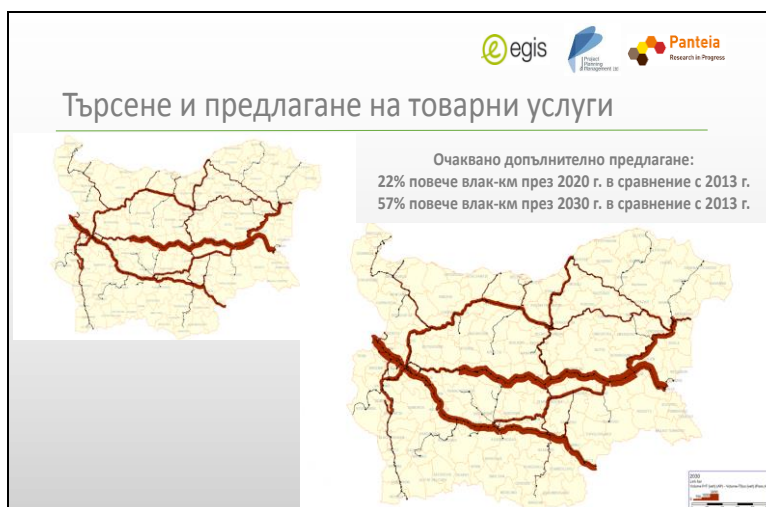
### Слайд 7



### Слайд 8



### Слайд 9





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

2.2 Презентация Консултант 2/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 10  
слайда

Слайд 10

The slide content area contains the following elements:

- Logos in the top right corner: egis, Project Management Ltd, and Panteia Research in Progress.
- Title: **Заклучения** (Conclusions), underlined.
- Footer text at the bottom right: Workshop 17/12/2014. Railway sector in Bulgaria: Current situation and challenges.



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

### 2.3 Презентация ИАЖА/ Семинар 21.01.2015, Общо: 18 слайда

Слайд 1



Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“



## РЕГУЛАТОРЕН ОРГАН ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ




инж. Маргаритка Французова  
Директор на дирекция „Регулиране“ в ИА ЖА

*Семинар за железопътния транспорт: Железопътната инфраструктура, ключ към постигането на устойчив транспорт*

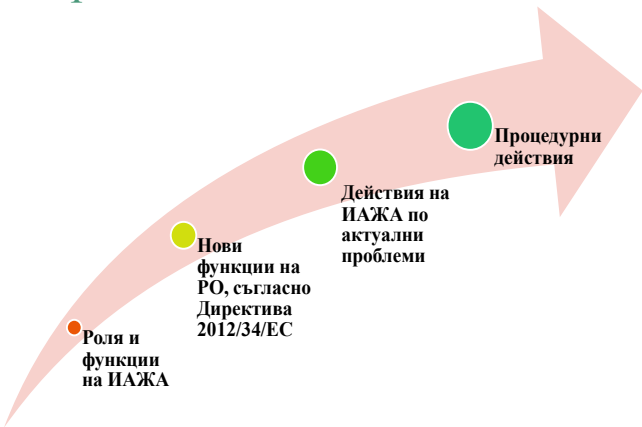
21.01.2015 г., гр. София

Слайд 2



Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ <sup>2</sup>


## Съдържание:



- Роля и функции на ИАЖА
- Нови функции на РО, съгласно Директива 2012/34/ЕС
- Действия на ИАЖА по актуални проблеми
- Процедурни действия

2.3 Презентация ИАЖА/ Семинар 21.01.2015, Общо: 18 слайда

Слайд 3




Исполнителна агенция „Железопътна администрация“ 3

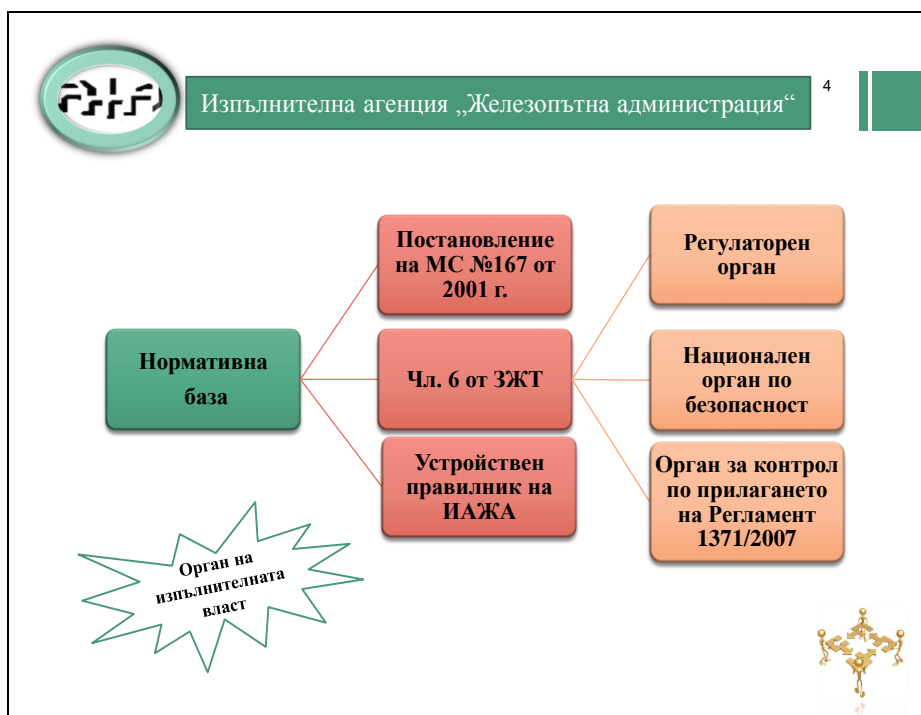
## Роля и функции на ИАЖА

*(ЗЖТ) Чл. 6. (1) Координацията и контролът на дейността в областта на железопътния транспорт се осъществяват от Исполнителна агенция "Железопътна администрация" със седалище в гр. София и териториални звена.*

- За ИАЖА
- Организационна структура
- Регулаторен орган
- Орган за контрол по прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007



Слайд 4

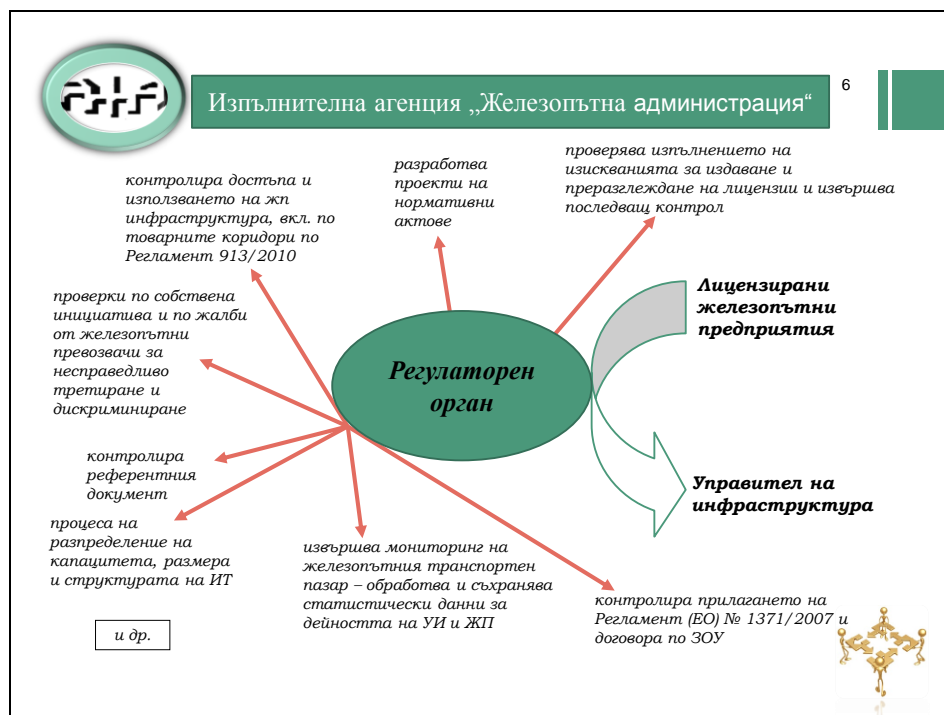


2.3 Презентация ИАЖА/ Семинар 21.01.2015, Общо: 18 слайда

Слайд 5



Слайд 6



### 2.3 Презентация ИАЖА/ Семинар 21.01.2015, Общо: 18 слайда

Слайд 7



Слайд 8

**Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“** 8

**Директива 2012/34/ЕС**

**За създаване на единно европейско железопътно пространство**

2.3 Презентация ИАЖА/ Семинар 21.01.2015, Общо: 18 слайда

Слайд 9

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“

9

Директива **2012/34/ЕС** на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на *единно европейско железопътно пространство* отменя следните директиви:

**Директива 91/440/ЕИО** на Съвета от 29 юли 1991 г.

- относно **развитието** на железниците в Общността

**Директива 95/18/ЕО** на Съвета от 19 юни 1995 г.

- относно **лицензиране** на железопътните предприятия

**Директива 2001/14/ЕО** на ЕП и на Съвета от 26 февруари 2001 г.

- относно разпределяне на **капацитета** на железопътната инфраструктура и събиране на **такси** за ползване на железопътната инфраструктура

Слайд 10

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“

10

**Основни аспекти, засегнати в Директива 2012/34/ЕС**

Развитие на железниците в Съюза

- Независимост на управлението на УИ и ЖП;
- Разделение на управлението на инфраструктурата и железопътните предприятия;
- Подобрение на финансовото състояние;
- Достъп до жп инфраструктура и железопътните услуги;
- Ограничаване на правото на достъп и на правото на вземане и оставяне на пътници;
- Трансгранични споразумения;

Лицензиране на железопътните предприятия

- Лицензиращ орган;
- Условия за получаване на лиценз;
- Изисквания за добра репутация, финансова стабилност и професионална компетентност;
- Валидност на лиценза;
- Процедура по издаване на лицензи.

Инфраструктурни такси и разпределяне на капацитета

- Такси за използване на железопътната инфраструктура и за услугите;
- Принципи на налагане на таксите;
- Разпределяне на инфраструктурния капацитет;
- Референтен документ на мрежата;
- Изготвяне на разписание (ГДВ).

РЕГУЛАТОРЕН ОРГАН

- Независимост на регулаторния орган
- Функции на регулаторния орган;
- Сътрудничество между регулаторните органи.

## 2.3 Презентация ИАЖА/ Семинар 21.01.2015, Общо: 18 слайда

Слайд 11




Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ 11

### Допълнителни правомощия на регулаторния орган след транспонирането на Директива 2012/34/ЕС

Жалби	Мониторинг	Самоинициатива	Сътрудничество
 <ul style="list-style-type: none"><li>• По отношение на референтния документ - в предварителния и окончателния му вариант;</li><li>• От оператори на обслужващи съоръжения;</li><li>• Свързани с достъпа до пазара на пътнически услуги;</li><li>• Свързани с налагането на такси за допълнителните и съпътстващи услуги.</li></ul>	 <ul style="list-style-type: none"><li>• Условието за конкуренция на пазара за железопътни услуги;</li><li>• Референтен документ - в предварителния и окончателния му вариант;</li><li>• Одити на управителя на инфраструктурата, оператори на обслужващи съоръжения и на железопътни предприятия.</li></ul>	 <ul style="list-style-type: none"><li>• Извършва контролни действия и предвижда подходящи мерки за коригиране на дискриминация;</li><li>• Становища по предварителните варианти на: бизнес плана, договора с държавата и плана за увеличаване на капацитета на УИ;</li><li>• Провежда консултации с потребителите на железопътни услуги.</li></ul>	 <ul style="list-style-type: none"><li>• Национален орган по безопасност;</li><li>• Сътрудничество с другите РО на ЕС;</li><li>• РО работят в мрежа;</li><li>• РО се консултират при постъпване на жалби свързани с международни влакови маршрути;</li><li>• РО преразглеждат решения и практики на сдружения на управители на инфраструктура.</li></ul> 

Слайд 12




Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ 12

### ДЕЙСТВИЯ НА ИАЖА КАТО РО ПО АКТУАЛНИ ПРОБЛЕМИ ПРЕЗ 2014

#### 1. Запазване равновесието на железопътния транспортен пазар


- Изготвяне на анализ на представените от УИ преки разходи за извършване на влаковата услуга за предходната година и определените ставки за инфраструктурните такси за следващата година;
- Изготвяне анализ на отражението на пазара на железопътни услуги предвид определената от ДКВЕР цена за разпределение на тяговата електроенергия;
- Становище по размера на инфраструктурните такси, целящо запазване равновесието на пазара.





## 2.3 Презентация ИАЖА/ Семинар 21.01.2015, Общо: 18 слайда

Слайд 13




Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ 13

### ДЕЙСТВИЯ НА ИАЖА КАТО РО ПО АКТУАЛНИ ПРОБЛЕМИ ПРЕЗ 2014

#### 2. Осигуряване на равнопоставен достъп до ЖИ на всички ЖП

- Извършена проверка по собствена инициатива (ex-officio) на дейността на ДП НКЖИ, описана в РД на мрежата ▶▶
  - резултат – предписание за отстраняване на констатирани несъответствия;
- Извършена проверка на ЖП БЖК за изпълнение на изискванията, при които им е издадена лицензията ▶▶
  - резултат – констатация: продължават да отговарят на условията за лицензиран превозвач; направена препоръка за отстраняване на някои некритични несъответствия;
- Медиатор за разрешаване на проблемите във взаимоотношенията на ДП НКЖИ и железопътните превозвачи, свързани с допълнителните разходи на превозвачите при преминаване по обходни маршрути, поради прекъсване на движението за извършване на ремонтни дейности ▶▶
  - резултат – постигнато съгласие за частично компенсиране и възможност за продължаване на преговорите;
- Разглеждане на жалби на железопътни превозвачи – за 2014 г. 3 броя – от ДБШРБ (2) и от БЖК (1) ▶▶
  - резултат – издадени Решения.

Слайд 14



Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ 14

### ДЕЙСТВИЯ НА ИАЖА КАТО РО ПО АКТУАЛНИ ПРОБЛЕМИ ПРЕЗ 2014

#### 3. Контрол по прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата на пътниците и по договора за ЗОУ

- Извършени планови проверки на ЖП БДЖ-ПП и ДП НКЖИ, свързани с качеството на предоставяната услуга – 8 броя ▶▶
  - резултат – предписания на БДЖ-ПП и ДП НКЖИ за отстраняване на констатирани несъответствия, уведомяване на МТИТС за неизпълнение на договора за ЗОУ с предложения за налагане на санкции;
- Разгледани 94 броя жалби и сигнали на пътници – извършени проверки ▶▶
  - резултат – отговори до подателите за предприетите действия и мерки за отстраняване на установените нередности;
- Изготвен регистър и анализ на жалбите ▶▶
  - резултат – план за проверки по основните проблеми;
- Изготвяне на мотивирано становище за прилагане на допълнителни членове от Регламент (ЕО) № 1371/2007, във връзка с изтичане на 5-годишния отлагателен период;
- Изготвяне на проект за изменение на Наредба № 43 за превоз на пътници.

2.3 Презентация ИАЖА/ Семинар 21.01.2015, Общо: 18 слайда

Слайд 15




Исполнителна агенция „Железопътна администрация“ 15

### Процедурни действия на ИАЖА като РО



Слайд 16




Исполнителна агенция „Железопътна администрация“ 16

### Проверки

План за проверки  
ЖП  
УИ  
собствена инициатива

Писмено подадени жалби  
Устни сигнали – тел. 02/ 940 9400  
жалба/сигнал

Законови правомощия  
действия на ИАЖА



2.3 Презентация ИАЖА/ Семинар 21.01.2015, Общо: 18 слайда

Слайд 17



Слайд 18

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ 18

### Благодаря Ви за вниманието!

Моля,  
задайте *Ваши*те въпроси!

[MFrantsuzova@mtiic.government.bg](mailto:MFrantsuzova@mtiic.government.bg)

2.4 Презентация НКЖИ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 13 слайда

Слайд 1

Национална компания „Железопътна инфраструктура“

## Железопътната инфраструктура – ключ към устойчив транспорт

Втори работен семинар по проект „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ като бенефициент на ОПТ 2007-2013“

София, 21 януари, 2015 г.

Слайд 2

## Конкурентоспособен железопътен транспорт

Основни мерки за постигане на конкурентоспособен жп транспорт

1. Повишаване надеждността на жп услугите
2. Равнопоставеност с цената на товарните превози по пътната инфраструктура и мерки за оптимизиране цената на жп превозите
3. Повишаване качеството на жп услугите
4. Подобряване на процедурите на граничните преходи

Устойчиво финансиране

Държавно финансиране

На графиката по-долу е изобразено съотношението на приходите за управителите на жп инфраструктура в ЕС през 2014 г. по източници

Източници на приходи на управителите на инфраструктурата за 2014 г.

Източник	Процент
От жп превозвачи	48%
От държавата	41%
От други източници	11%

Ясна финансова рамка за минимален 5-годишен период

Дългосрочни договори между Държавата от една страна и БДЖ и НКЖИ от друга

София, 21 януари 2015 г.

2.4 Презентация НКЖИ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 13 слайда

Слайд 3



Слайд 4



2.4 Презентация НКЖИ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 13 слайда

Слайд 5

## Мярка 2: Равнопоставеност в цените

За изпълнението на мярка 2: *Равнопоставеност с цената на товарните превози по пътната инфраструктура*, допринасяща за постигане на конкурентоспособен жп транспорт е нужно държавата да предприеме някои **основни стъпки**.

**СТЪПКИ, които държавата трябва да предприеме за изпълнението на мярката:**

Транзитните товарни превози да се прехвърлят към жп транспорт

Тарифните политики за достъп и използване на жп и пътната инфраструктура да бъдат разглеждани заедно

Решение кога и кой вид транспорт да се субсидира

София, 21 януари 2015 г.

Слайд 6

## Мярка 2: Равнопоставеност в цените

**ПРИМЕР:**

**С железопътен транспорт**

**С автомобилен транспорт**

Стойност за превоз на товар от турска до сръбска граница (в лв)

1345

800

С жп транспорт С авто транспорт

**Стойност за превоз на товар от турска до сръбска граница**

Инфраструктурна такса за превоз с влак на товар от 1000 тона с 1 локомотив на разстояние 381 км = **1345 лв**

Винетна такса за 1 ден: 10 евро (20 лв); 1000 тона товар = 40 тира x 25 тона; 40 тира x 20 лв = **800 лв**

Тирите са собственост на различни фирми и всяка от тях генерира печалба.

**ИЗВОД:** При сегашната тарифна политика за използване на пътната инфраструктура – държавата стимулира автотранспорта (особено тежкотоварния), който се характеризира с:

Негативно въздействие върху пътната инфраструктура

Натоварен трафик и задръствания

Негативен ефект върху околната среда

София, 21 януари 2015 г.

2.4 Презентация НКЖИ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 13 слайда

Слайд 7



Слайд 8



2.4 Презентация НКЖИ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 13 слайда

Слайд 9

### Мярка 4: Подобряване на процедурите на граничните преходи

**Към настоящия момент:** → Инвестираме милиарди в модернизация на жп инфраструктура с цел намаляване времетраянето с 1-2 часа в определени участъци, но на граничните преходи се губи 3-4 часа в чакане

**ЦЕЛ:** →

- Осъществяване на граничния контрол при максимална бързина и сигурност
- Повишаване скоростта на обработка на документите на границата
- Повишаване качеството на услугите, предлагани на пътниците, както и на товарния и на комбинирания транспорт

София, 21 януари 2015 г.

Слайд 10

### Нова тарифна политика

**Въвеждане на нова тарифна политика** → **ОЧАКВАНИ ЕФЕКТИ:**

- Повишаване привлекателността на жп инфраструктурата за операторите и участниците на пазара
- Стимулиране на комбинираните и контейнерните превози
- По-ефективно планиране на превозите от страна на превозвачите

София, 21 януари 2015 г.

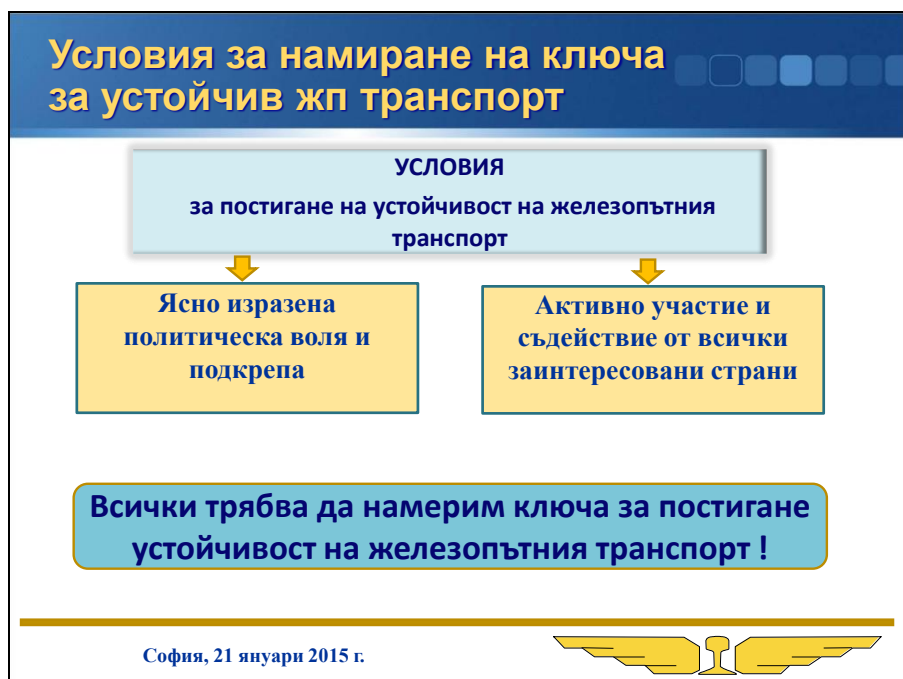


2.4 Презентация НКЖИ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 13 слайда

Слайд 11



Слайд 12





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

2.4 Презентация НКЖИ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 13 слайда

Слайд 13





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

## 2.5 Презентация МТИТС/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 15 слайда

### Слайд 1

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,  
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И КОМУНИКАЦИИТЕ




**ДЪРЖАВНА ПОЛИТИКА И  
ПРЕСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА  
ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА  
ИНФРАСТРУКТУРА**

Анита Ангелова  
Началник отдел в Директорат „Национална  
Транспортна Политика“

21 януари 2015  
София

### Слайд 2



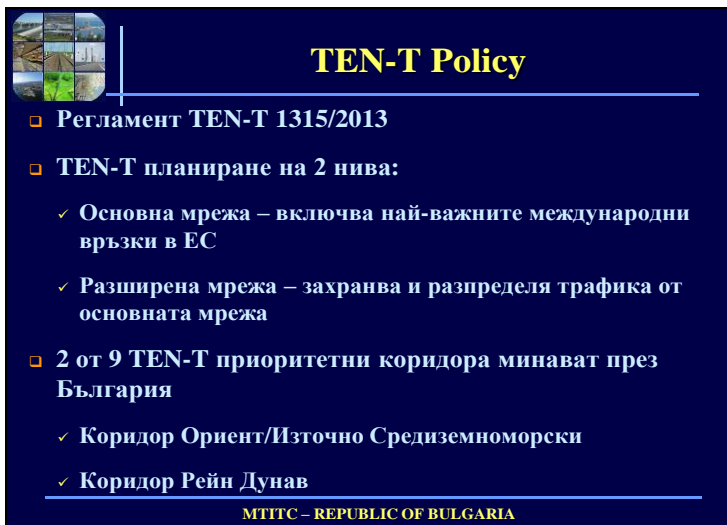
**Приоритети на националната  
транспортна политика**

- Устойчива и последователна транспортна политика
- Ефективно поддържане и модернизация на транспортната инфраструктура
- Развитие на транспортната инфраструктура чрез концесия
- Безопасност и сигурност на транспортната система
- Достъпен и екологичен транспорт

MTITC – REPUBLIC OF BULGARIA

2.5 Презентация МТИТС/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 15 слайда

Слайд 3



**TEN-T Policy**

- Регламент TEN-T 1315/2013
- TEN-T планиране на 2 нива:
  - ✓ Основна мрежа – включва най-важните международни връзки в ЕС
  - ✓ Разширена мрежа – захранва и разпределя трафика от основната мрежа
- 2 от 9 TEN-T приоритетни коридора минават през България
  - ✓ Коридор Ориент/Източно Средиземноморски
  - ✓ Коридор Рейн Дунав

MTITC – REPUBLIC OF BULGARIA

Слайд 4




**TEN-T железопътна карта**



MTITC – REPUBLIC OF BULGARIA

2.5 Презентация МТИТС/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 15 слайда

Слайд 5




### Основни изисквания за железопътната инфраструктура

- Цялостна електрификация на железния път
- Товарни линии по главната мрежа: най-малко 22,5 т осно натоварване, скорост по линиите 100 km/h и възможност за движение на влакове с дължина 740 m
- Повсеместно въвеждане на ERTMS
- Номинално междурелсие за нови железопътни линии: 1 435 mm с изключение на случаите когато новата линия представлява удължаване на линии, с различно междурелсие, които не са част от мрежата на Съюза

MTITC – REPUBLIC OF BULGARIA

Слайд 6




### Механизъм за свързване на Европа (CEF)

- Регламент CEF 1316/2013
- Обща сума на финансовите ресурси в транспортния сектор – € 26,2 милиона, включително € 11,3 милиона billion from the Cohesion fund
- Достъп до средства от Кохезионния фонд – € 350 млн.
- Централизиран подход при процеса на кандидатстване
- Многогодишна и годишна работна програма
- Първоначален отговор на офертите – отворена процедура до 26 февруари 2015 г.
- Списък от предварително набелязани проекти по основната мрежа

MTITC – REPUBLIC OF BULGARIA

2.5 Презентация МТИТС/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 15 слайда

Слайд 7



### Интегрирана работна стратегия

- Нов стратегически документ до 2030 г.
- Предварителните условия се включват в Споразумението за партньорство
- Надионалният транспортен модел следва да е част от стратегията
- Документът следва да обхваща всички видове транспорт
- Интегрираната транспортна стратегия следва да се изготви и одобри до края на 2016 г.

MTTC – REPUBLIC OF BULGARIA

Слайд 8



### Железопътни инфраструктурни проекти във фаза изпълнение

- Към момента се осъществяват следните проекти:
  - ✓ Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив - Свиленград: Фаза 2, участък Първомай - Свиленград
  - ✓ Рехабилитация на железопътни участъци по жп линията Пловдив – Бургас
  - ✓ Модернизация на железопътен участък Септември - Пловдив
  - ✓ Рехабилитация на железопътните гари в София и Бургас
- Източници на финансиране по ОП Транспорт 2007 – 2013

MTTC – REPUBLIC OF BULGARIA

Слайд 9




### Програмен период 2014 – 2020

- ОП Транспорт и Транспортна Инфраструктура 2014 – 2020 г.
- Изготвяне в тясно сътрудничество с ЕС
- Бюджет на ЕС – 1.604 билиона евро
- Балансирано финансиране в сферата на пътна и железопътна инфраструктура – 572 млн. евро за всеки от двата сектора
- Решението за изпълнение на Комисията от 19<sup>th</sup> Декември 2014 г. по одобрението на ОРТТИ 2014 – 2020 г.

MTTC – REPUBLIC OF BULGARIA

2.5 Презентация МТИТС/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 15 слайда

Слайд 10



### Железопътни инфраструктурни проекти 2014 – 2020 г. (1)

- **Финансиране по ОРТТИ:**
  - ✓ Модернизация на железопътна линия Пловдив - Бургас, фаза II (включват се и железопътните възли в Пловдив и Бургас) - 320 млн евро (без ДДС).
  - ✓ Модернизация на железопътни участъци Елин Пелин - Ихтиман и Ихтиман - Септември по линията София - Пловдив - 740 млн. евро (без ДДС)
- ✓ **Финансиране по СЕФ:**
  - ✓ Железопътен участък Драгоман - София и София - Елин Пелин и Железопътен възел София по линията Драгоман - София - Елин Пелин – 200 млн. Евро ( Без ДДС)
  - ✓ Железопътен участък Видин - Медковец – 375 млн евро ( без ДДС)

МТИТС – REPUBLIC OF BULGARIA

Слайд 11




### Приоритетни железопътни инфраструктурни проекти 2014 – 2020 г.



1. Пловдив – Бургас – Фаза II (ОРТТИ 2014-2020)
2. Елин Пелин – Септември (ОРТТИ 2014-2020)
3. Драгоман – София – Елин Пелин (СЕФ)
4. Видин – Медковец (СЕФ)

МТИТС – REPUBLIC OF BULGARIA

Слайд 12



### Договор на НКЖИ с държавата (1)

- Съгласно изискванията на чл. 25 (1) от Закона за Железопътен Транспорт
- 5 годишна договорна рамка
- Едногодишна и 5-годишна програма за развиването и експлоатацията на железопътната инфраструктура
  - ✓ Изготвена съгласно разпоредбите на Договора
  - ✓ Актуализиран и одобряван на годишна база
- Финансовите средства се предоставят от държавата, по график, утвърден от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Министъра на финансите

МТИТС – REPUBLIC OF BULGARIA

2.5 Презентация МТИТС/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 15 слайда

Слайд 13




### Договор на НКЖИ с държавата (2)

- Финансови ресурси на държавата за периода 2011 – 2015 г.:

Година	Субсидия (в лв.)	Капиталов трансфер (в лв.)
2011	127 М	90 М
2012	127 М	90 М
2013	130 М	90 М
2014	135 М	105 М
2015	135 М	105 М

МТИТС – REPUBLIC OF BULGARIA

Слайд 14



### Режим на таксуване на достъпа и ползването на железопътна инфраструктура

- Таксуването се въвежда през 2001 г. (Постановление на МС No 302)
- Нова методика за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп, събирани от Управителя на инфраструктурата, приета с Постановление на Министерския съвет № 92 от 4 май 2012 г. (в сила от 1 януари 2013 г.)
- Наказателна процедура срещу България във връзка с режима на таксуване на достъпа до инфраструктурата
- Решение на Европейския Съд
- В изпълнение на указанията и решението на ЕС, Република България промени методиката за таксуване – Постановление No 159 от 12 юни 2014 г.

МТИТС – REPUBLIC OF BULGARIA

Слайд 15



### БЛАГОДАРЯ ЗА ВНИМАНИЕТО!

[www.mtitc.government.bg](http://www.mtitc.government.bg)

21 януари 2015 г.  
София

МТИТС – REPUBLIC OF BULGARIA





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

## 2.6 Презентация ЕИБ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 14 слайда

Слайд 1

European Investment Bank  
The EIB bank

# Европейска Инвестиционна Банка

20/07/2015 European Investment Bank Group 1

Слайд 2

European Investment Bank  
The EIB bank

## The EIB Group

European Investment Bank  
The EIB bank

Осигуряване на финансиране и експертен съвет  
за стабилни и устойчиви инвестиционни проекти

EUROPEAN INVESTMENT FUND

Водеща институция в разработването на  
иновативни програми за рисково финансиране  
на МСП

20/07/2015 European Investment Bank Group 2

Слайд 3

European Investment Bank  
The EIB bank

## Европейска банка

- Основен партньор за финансиране на институциите на ЕС от 1958 г.
- Повече от 90% от кредитирането се извършва в рамките на ЕС
- Акционери: 28 държави-членки на ЕС

Инвестираме в развитието на Европа

20/07/2015 European Investment Bank Group 3



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

## 2.6 Презентация ЕИБ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 14 слайда

Слайд 4

### ЕИБ накратко:

- **Най-големият многостранен кредитор и кредитополучател в света**
  - Набиране на средства на международните капиталови пазари
  - Предоставяне на благоприятни условия по заеми на клиенти
- **Около 440 проекта всяка година в над 160 страни**
- **Базирана в Люксембург с 28 локални офиса**
- **Около 2 100 служители:**
  - Не само финанисти, но и инженери, икономисти от различни сектори и социално-екологични експерти
  - Повече от 50 години опит във финансирането на проекти

20/07/2015
European Investment Bank Group
4

Слайд 5

### Развитие и нови работни места: четири основни приоритета

*Работим за осигуряването на устойчиво развитие и създаване на нови работни места в Европа и по целия свят*

EUR 15.6bn EIB  
EUR 1.6bn EIF

**17.2bn**

**Innovation and Skills**

Иновации и умения

EUR 18.5bn EIB  
EUR 3.4bn EIF

**21.9bn**

**Access to Finance/ SMEs**

Осигуряване на достъп до финансови средства за МСП

EUR 15.9bn EIB

**15.9bn**

**Strategic Infrastructure**

Стратегическа инфраструктура

EUR 19bn EIB

**19bn**

**Climate Action**

Дейности, свързани с климатичните промени

20/07/2015
European Investment Bank Group
5

Слайд 6

### Нашите продукти

*Подпомагаме катализирането на инвестициите*

ЗАЕМИ	СМЕСВАНЕ	СЪВЕТВАНЕ
Заеми Също и: Гаранции (търговско финансиране) Дялово участие	Съчетаване на финансиране от ЕИБ с бюджета на ЕС (Проект Свързана инициатива) Високо рискови иновативни проекти (RSFF)	Подготовка & изпълнение на проекти (JASPERS) Подкрепа за обществени/частни партньорства (EPEC)
Привличане на средства за дългосрочен растеж		

20/07/2015
European Investment Bank Group
6

2.6 Презентация ЕИБ/Семинар 21.01.2015 г., Общо: 14 слайда

Слайд 7

**European Investment Bank**  
The Ed bank

## Заемна дейност от предходни години, Български железници

#1 Железопътен Проект TEN

Два договора за финансиране подписани през юли 1999 г. и декември 2001 г.

Съ-финансиране	Наименование проект	Оценена обща стойност на инвестицията (EUR)	Кредитно споразумение с ЕИБ (EUR)
ISPA	<b>Пловдив - Свиленград</b>  Проектът ще обнови и електрифицира 134,4 км от 141,7 км единична железопътна линия между Пловдив и Свиленград през Крумово и Димитровград до стандарт от 160km/h и 22.5 т. осово натоварване.	425,000,000	150,000,000

20/07/2015 Европейска Инвестиционна Банка 7

Слайд 8

**European Investment Bank**  
The Ed bank

## Скорошна кредитна дейност Български железопътен сектор

#2 Кредитно споразумение за структурен програмен заем

Споразумение за съфинансиране към средства на ЕС 2007-13 (подписано през декември 2007)

Съфинансиране Оперативна програма	Наименование на проект	Очаквана обща стойност на инвестицията (EUR)	Кредитно споразумение с ЕИБ (EUR)
ОП Т	<b>Свиленград Турска граница</b>  Проект: Реконструкция и електрификация на железопътен участък Свиленград - Турска граница	36,560,000	(2010) 5,959,027
ОП Т	<b>Пловдив - Бургас</b>  Обновяване на железопътни участъци по Транс-Европейската транспортна мрежа	254,164,209	(2013) 41,764,702
ОП Т	<b>Септември Пловдив</b>  Модернизация на железопътен участък Септември – Пловдив – Част от Транс-европейската железопътна мрежа	134,910,000	(2014) 53,000,000

20/07/2015 European Investment Bank Group 8

Слайд 9

**European Investment Bank**  
The Ed bank

## Potential future lending activity: Bulgarian Railway

Кредитно споразумение за структурен програмен заем

Европейски фондове за съфинансиране на Република България 2014-20 – ОП Транспорт / Механизъм за свързване на Европа (CEF)

Декември 2014

Съфинансиране Оперативна програма	Наименование на проект – Индикативен списък	Оценена обща стойност на инвестицията (EUR)	Очаквано кредитно споразумение с ЕИБ (EUR)
ОП Т	Пловдив - Бургас Фаза II	320.000.000	Up to 20%
ОП Т	Елин Пелин - Септември	700.000.000	Up to 20%
ОП Т	София - Сръбска граница	270.000.000	Up to 20%

20/07/2015 European Investment Bank Group 9



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

2.6 Презентация ЕИБ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 14 слайда

Слайд 10



Слайд 11

**A responsible bank**

*Корпоративната отговорност е част от всички наши дейности*

- Стремим се към стимулиране на устойчив и приобщаващ растеж
- Ангажирани сме в:
  - Интегрирането на **високи екологични и социални стандарти** в нашата дейност
  - **Осигуряването на устойчиво управление, прозрачност и отчетност за нас и нашите партньори**
  - Минимизиране на **въздействието върху околната среда**

20/07/2015 European Investment Bank Group 11

Слайд 12

**Проект Септември Пловдив**

<b>Гаранция (undertaking)</b>	Писмено обещание, предложено като гаранция за изпълнението на определено финансово споразумение
<b>Септември - Пловдив</b>	Условие за ефективно разпределение на средствата:
<b>Март 2014</b>	Кредитополучателят следва да гарантира сключването на договор за техническа помощ от страна на НКЖИ, съгласно всички условия на Банката, за създаване на нова методология за определянето на «инфраструктурни такси за достъп до за българските железници»

20/07/2015 European Investment Bank Group 12



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

2.6 Презентация ЕИБ/Семинар 21.01.2015 г., Общо: 14 слайда

Слайд 13





## Административна структура

**Меморандум за разбирателство  
(средства от ЕФРР за периода 2007-2014)**  
Правителството на България и ЕИБ  
Януари 2012 г.


**Подкрепа за изпълнението на проекти –  
Споразумение за услуги**  
НКЖИ и ЕИБ  
Август 2014 г.

**Договор за консултантска услуга**  
Консорциум и ЕИБ (Качествен  
контрол)  
Септември 2014 г.

20/07/2015 European Investment Bank Group 13

Слайд 14



## Благодаря!

Повече информация на: [www.eib.org](http://www.eib.org)  
[j.rodon-blas@eib.org](mailto:j.rodon-blas@eib.org)

Tel. : +352 4379-1

20/07/2015 European Investment Bank Group 14

2.7 Презентация Европейска Комисия/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда

Слайд 1

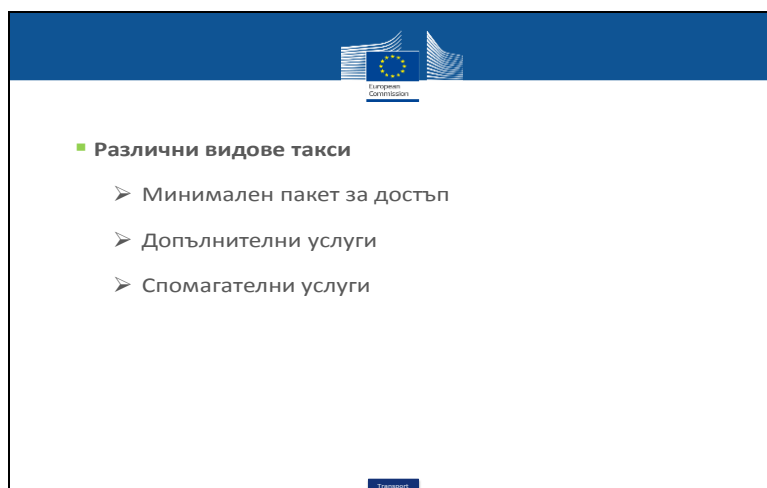


Техническа помощ за формиране на нова тарифна политика за достъп и използване на Железопътната инфраструктура в ДП „НКЖИ“

Семинар, София, 21 януари 2015 г.

Инфраструктурни такси според Директива 2012/34/EU – Единно Европейско Железопътно пространство Чл. 30, 31 и Анекс II

Слайд 2



Различни видове такси

- Минимален пакет за достъп
- Допълнителни услуги
- Спомагателни услуги

Слайд 3



Минимален пакет за достъп

- Обхват: железен път, линии, достъп до обслужващи съоръжения и услуги, предоставяни в тези съоръжения, управление на движението на влаковете, електрозахранващо оборудване
- Таксуване: преки разходи, възникнали в резултат на извършването на влаковата услуга

## 2.7 Презентация Европейска Комисия/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда

### Слайд 4



Slide 4 content: Principle of direct costs. Difference between full costs and non-allowable costs. Value of assets: value of assets from previous year, or current value (if lower). Average value per unit of direct costs: divided into direct costs for the network on the basis of track-kilometers, ton-kilometers and/or kilometers of transport means.

### Слайд 5



Slide 5 content: Services provided in operating facilities, such as: Coverage: goods terminals, maneuvering services, facilities for refueling, shunting, maintenance, support, terminal facilities, etc. Tolling: must not exceed direct costs for provision of the service plus reasonable profit.

### Слайд 6



Slide 6 content: Additional services and support services. Coverage: traction electricity (separate invoice, separate invoice for use of electricity storage facilities), contracts for transport of dangerous goods and liability during movement of oversized trains, telecommunication network, additional information, technical inspection of rolling stock, ticket sales, technical support. Tolling: when available, a single provider: must not exceed direct costs for provision of the service plus reasonable profit. For multiple providers: tolling on a market price basis.



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

2.7 Презентация Европейска Комисия/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11  
слайда

Слайд 7

Slide 7 content: Framework conditions for tolling. The slide features the European Commission logo at the top center. The title is "Рамкови условия при таксуването". The main bullet point is "1. Многогодишен договор с държавата", which includes sub-bullets: "Задължителен", "Страни: Държавата и ИУ", "Определя нивата на услугите при предоставянето на инфраструктурен достъп", and "Осигурява финансовото равновесие на инфраструктурния управител". A small "Transport" label is at the bottom right.

Слайд 8

Slide 8 content: Framework conditions for tolling. The slide features the European Commission logo at the top center. The title is "Рамкови условия при таксуването". The main bullet point is "1. Експлоатационна схема", which includes sub-bullets: "Задължителна, част от режима на таксуване" and "Стимули за намаляване на прекъсванията и закъсненията". A small "Transport" label is at the bottom right.

Слайд 9

Slide 9 content: Framework conditions for tolling. The slide features the European Commission logo at the top center. The title is "Рамкови условия при таксуването". The main bullet point is "1. Диференциране на таксите", which includes sub-bullets: "Параметри: параметри на подвижния състав, шум" and "По избор". A small "Transport" label is at the bottom right.





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

2.7 Презентация Европейска Комисия/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11  
слайда

Слайд 10



Slide 10 content: A blue header bar contains the European Commission logo. The main text is centered and reads: "Рамкови условия при таксуването". Below this is a bulleted list: "1. Общ принцип: разходи за ефективно предоставяне на услугата". Two sub-bullets follow: "По желание, според закона" and "При отклонение на влаковете от първоначално заявените маршрути, поради ремонтни дейности по поддръжка или модернизация, не следва да се заплаща за допълнително възникналите разходи". A small "Транспорт" label is at the bottom right.

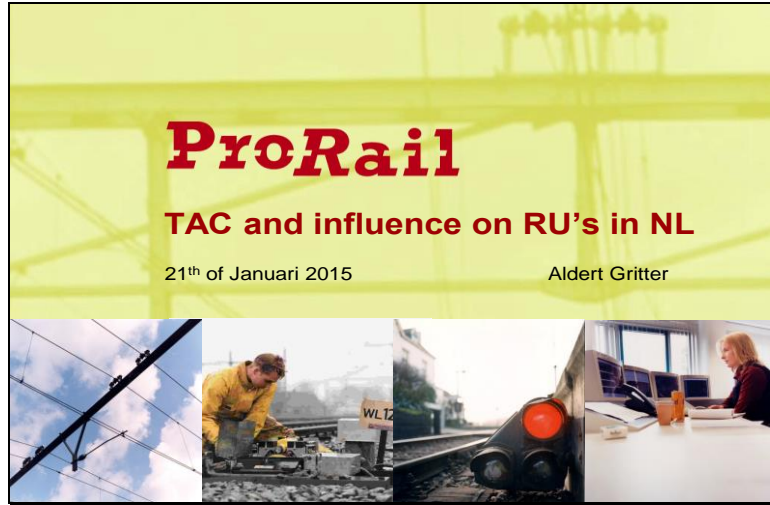
Слайд 11



Slide 11 content: A blue header bar contains the European Commission logo. The main text is centered and reads: "Благодаря за вниманието". A small "Транспорт" label is at the bottom right.

2.8 Презентация ПРОРЕЙЛ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 8 слайда

Слайд 1



**ProRail**  
**TAC and influence on RU's in NL**  
21<sup>th</sup> of Januari 2015 Aldert Gritter

The slide features a light green background with a faint image of railway tracks. Below the title, there are three small images: a close-up of overhead power lines, a worker in a yellow jacket working on the ground near a railway track, and a person sitting at a desk in a control room.

Слайд 2



**ProRail**

**Overview**

- Parties involved
- Basic information about TAC in NL
- Present situation about TAC in NL
- Conclusions of impact of TAC

ProRail, 21 January 2015 2

Слайд 3



**ProRail**


**Parties involved in TAC in NL**

- ProRail: methodology and tariffs in Network Statement
- Ministry: approves level
- Regulator: monitoring used methodology
- RU's: paying TAC

ProRail, 21 January 2015 3

2.8 Презентация ПРОРЕЙЛ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 8 слайда

Слайд 4




### Basic information about TAC in NL

1. 30 % of total costs of operation, maintenance and renewal (€ 299 million on a total of € 975, excl HSL, excl new projects e.g. introducing ERTMS)
1. Price per km freight train 1000 ton: € 2,99  
Price per km passenger train of 500 ton: € 1,87
3. 20 freight RU's, 11 passenger RU's, 8 contractors
4. System based on business-model

ProRail 21 January 2015 4

Слайд 5




### Present situation TAC

- 2015/2016: changing methodology, set up in consultation with regulator, ministry and RU's
- reason of change:
  1. complaints about old methodology by regulator
  2. extra income target of € 50 mln from ministry (crisis)
- consequences: increase in TAC of on average 20 %

ProRail 21 January 2015 5

Слайд 6




### Present situation TAC

1. Incumbant NSR: compensation in ticket prices in 3 years
2. Freight operators: accepted with "attack plan" and subsidy for 2015
3. Regional operators: problems (not all over compensation in ticket prices because of agreement in concessions):  
complaint by regulator

ProRail 21 January 2015 6

2.8 Презентация ПРОРЕЙЛ/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 8 слайда

Слайд 7




### Present situation

Attack plan freight operators:

- Results in improvements for business of freight RU's so that they can be the higher prices (20 % increase in TAC is around 1% up to 4 % increase in costs of freight RU,s
- Examples of suggested improvement:  
green wave, no non-commercial stops (higher average speed)

ProRail 21 January 2015 7

Слайд 8



### Influence of TAC

- For freight: importance very relative
- Incumbant: no financial problems
- Regional passenger RU's: contract agreements with provinces
- Much more important: assistance in exploitation RU's

ProRail 21 January 2015 8





## 2.9 Презентация МАV Со/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 13 слайда



### Слайд 1

### Режим на таксуване на достъпа и ползването на железопътна инфраструктура в Унгария

**Кристиян Урвалд**  
МАV Со., Унгарски държавни железници  
Продажи и връзки с клиенти

**Бригита Клемпа**  
VPE Ltd., Служба по разпределение на капацитета  
Отдел таксуване





### Слайд 2



2.9 Презентация MÁV Co/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 13 слайда

Слайд 3



Слайд 4



Слайд 5

### Законова рамка

- За да се даде възможност на независимите ЖП да получат достъп до железопътната мрежа на недискриминационна основа (напр. телекомуникационния сектор, енергийния сектор)
  - [Директива 2001/14/ЕС]
- Не-дискриминационен достъп до обслужващи съоръжения (например странични коловози, товарни терминали), независимо от собствеността
- Независимост на основните функции на инфраструктурния управител: ключови инфраструктурни дейности (например разпределението на капацитета – изготвяне на расписания; таксуването) са дейности независими от всяко железопътно предприятие от гледна точка на законови изисквания, организация или функции за вземане на решения
  - [Директива 2012/34/EU ()]
- Закон CLXXXIII от 2005 за железопътния транспорт
- Статут на таксуване 83/2007 (X.6.) и измененията му
- Статут за разпределение на капацитета 101/2007 (XII. 22.)

**Основните принципи на разпределението на капацитета и таксуването са установени в закона, на всяко ниво на съответната законодателна йерархия**

2.9 Презентацията МАВ Со/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 13 слайда

Слайд 6

**Методика на таксуването (МТ)**  
**Документ за таксуването (ДТ)**

**МТ**  
**Документ за методиката за инфраструктурните такси за достъп до мрежата – пет годишен**

- Единични цени, основани на разходите
- Преки и непреки разходи за инфраструктурните услуги

**МТ**  
**Подробни изчисления и данни, които ги удостоверяват – всяка година**

- Информация за действителните годишни разходи и държавната субсидия
- Държавната субсидия се разпределя на базата на основните принципи на транспортната политика

6

Слайд 7

**Процес на изчисления**

Изискване на данни

- Базирани на МТ
- Таблица за предоставянето на данните

Предоставяне на данни

- УИ: разходи и производителност
- Министерство: държавна субсидия

Изчисления

- Такси и надценки
- Доколко пазарът може да понесе
- Изготвяне на ДТ

7

Слайд 8

**Промяна в методиката**

**Таксуване на база общи допустими разходи**

Основа на калкулирането на таксите са общите допустими разходи

**Таксуване на база преки допустими разходи**

Основа на таксуването са разходите, директно възникнали при извършване на влаковата услуга

За таксуването на минималния пакет за достъп и достъпа до свързващи обслужващи съоръжения

8

2.9 Презентацията MÁV Co/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 13 слайда

Слайд 9

### Структура на разходите

Разходи за предоставянето на услуги		Компонента на променливи разходи	Компонента на постоянни разходи
ПРЕКИ РАЗХОДИ	Във връзка с предоставянето на една услуга	C1	C3
	Във връзка с предоставянето на повече услуги	C2	C4
НЕПРЕКИ/ КОСВЕНИ РАЗХОДИ	Оперативни разходи	-	C5

9

Слайд 10



Слайд 11

### Такса за ползване на контактна мрежа

	Подход на всички приемливи разходи	Подход на преките разходи
	Хиляди EUR	Хиляди EUR
<b>Преки разходи</b>	<b>18 608</b>	
Преки разходи – променлива част		5 716
Преки разходи – постоянна част		12 892
<b>Косвени/непреки разходи</b>	<b>4 413</b>	<b>4 413</b>
	<b>23 021</b>	<b>23 021</b>
<b>Показател на производителността =</b>	<b>/ 67 429 626 =</b>	<b>/ 67 429 626 =</b>
Такса	0,34	0,08
+ Надценка	0	0,26
- Държавна субсидия	0,16	0,16
	<b>0,18 EUR</b>	<b>0,18 EUR</b>

**0,18 EUR (57 HUF)/ електрифицирани влаккм**

1 EUR=320 HUF (Среден валутен курс на Унгарската национална банка 6-15 януари, 2015 г.) 11



2.9 Презентацията МАВ Со/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 13 слайда

Слайд 12

Основни услуги – Минимален пакет за достъп CD 2014/2015 година на разписание, in EUR (1 EUR=320 HUF)						
Услуги		Такса	Надценка	Държавна субсидия	Сума за плащане	
Такса за получаване на влаково трасе (EUR/влаково трасе)		0,29	2,09	0,59	1,79	
Такса за преминаване по мрежата	Такси базирани на брутотонкм		0,000844	0,000563	0,000688	0,000719
	Пътнически влакове	Категория I	0,41	1,14	0,30	1,25
		Категория I	0,44	1,15	0,49	1,09
		Категория II	0,38	0,94	0,93	0,39
		Категория I	0,49	1,37	0,64	1,22
	Товарни влакове	Категория I	0,61	1,42	0,87	1,16
		Категория II	0,75	1,56	1,68	0,63
	Локомотиви		0,40	1,09	0,38	1,12



12

Слайд 13

**Благодарим за вниманието!**

**Бригита Клемпа**  
 klempab@vpe.hu  
[www.vpe.hu](http://www.vpe.hu)

**Кристиян Урвалд**  
 urvaldk@mav.hu

13



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

## 2.10 Презентация Транс Експрес/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда

Слайд 1

**СЕМИНАР ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН  
ТРАНСПОРТ:  
ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА –  
КЛЮЧ КЪМ УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА  
ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

*Български железопътен пазар – състояние и  
предизвикателства пред спедиторите, които  
упражняват дейност на територията на  
България*

Др. Иван Петров  
Генерален директор – Транс Експрес  
София, 21.01.2015

Слайд 2

**ОБЩО СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ  
ПАЗАР В БЪЛГАРИЯ**

- Малък обем товари превозвани с железопътен транспорт;
- Профил на икономиката;
- Транзитните пратки се ползват с приоритет ;
- Липса на адекватна инфраструктура, много проблеми с голямата продължителност на превозите, внезапните прекъсвания на движението;
- Железопътни оператори в България са по-добри от повечето в съседните страни;
- Тарифите за ползване на железопътната инфраструктура в България са по-високи от пътните такси;
- Частни железопътни оператори - изборително отношение;
- Превоз с отделни вагони и превози с камиони - единственият потенциал за развитие на железопътния бизнес

## 2.10 Презентация Транс Експрес/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда

### Слайд 3

## КАКВО ПРЕДСТАВЛЯВА ПРЕВОЗЪТ С ЕДИНИЧНИ ВАГОНИ?

- Превоз на товари в отделни железопътни вагони или с групи вагони (пратката не заема всички вагони от един влак).
- Услугата «превоз с единични вагони» включва **групирането и сортирането на вагони**, така, че да се композират пълни влакове от различни пратки, с цел максимално възползване от пълния размер на влака и по този начин постигане на по-добро ниво на производителност.
- Групиране/сортиране на вагоните може да се осъществи чрез композиране в разпределителни гари, където вагоните се демонтират и групите вагони се разпределят за образуване на нови напълно натоварени влакове до следващата товарна гара, или по-опростен превоз с с откачване/добавяне на групи вагони на междинни спирки.
- Всякакъв вид вагони, включително такива, натоварени с комбинирани транспортни единици могат да бъде превозвани чрез системата «превоз на единични вагони»

Source: Study on Single Wagonload Traffic in Europe • Objectives, results and recommendations - PwC

### Слайд 4

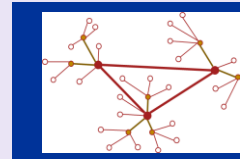
## НАЧИН НА ФОРМИРАНЕ?

- ❖ Три модела на формиране се оказват най-значими след подробно проучване, извършено в няколко страни
- ❖ Структурата на жп. мрежата в повечето случаи е ориентирана към реализирането на повече доставки с цел да се оптимизират производителността на превозите с единични вагони за сметка на ограниченията на търсенето по отношение на разпределение, честота на превозите, баланс при дестинациите и т.н.
- ❖ Основното предизвикателство е да се проектира мрежата по начин, позволяващ спазването на изискванията на търсенето, и по-специално по отношение на времевите ограничения за товарене и доставка на пратките
- ❖ Моделите на формиране, възприети от някои ЖП регламентират използването на съответната инфраструктура (главна и малки разпределителни гари, товарни гари и т.н.)

Connected Hubs



2-level connected hubs



Corridor



Source: Study on Single Wagonload Traffic in Europe • Objectives, results and recommendations - PwC

2.10 Презентация Транс Експрес/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда

Слайд 5

## НАЧИН НА ФОРМИРАНЕ

- ❖ Сложността на процеса на формирането на превозите с единични вагони, предполага и сравнителната сложност на структурата на разходите
- ❖ За една типична пратка, основната част на разходите (за влаковете в разпределителните гари) представляват само 13% от общите разходи, + 10% за инфраструктурни такси, общо 23%.
- ❖ Маневрените услуги в първата и последната разпределителна гара представляват 15% от общите разходи. Ако се отчетат също и маневрените услуги в междинни гари (7%), разходите за всички маневрени услуги представляват **22% от общите разходи**.
- ❖ Разходите за **разпределение на вагони** (групиране на влакове + сортиране на възлови гари), без да се включват разходите за маневрени услуги в първата и последната разпределителна гара са 25% от общите разходи
- ❖ Търговските и режийните разходи представляват останалите 20%.

Категория	Процент
Влакове между разпределителни гари	13%
Междинни маневрени услуги	10%
Маневрени услуги О/Д	15%
Влакове - ниво на разпределение 1	7%
Маневрени услуги във възлови гари	22%
Влакове - ниво на разпределение 2	25%
Инфраструктурни такси	20%
Разходи за вагони	5%
Търговски разходи	9%
Режийни разходи	10%
Други	5%

- ❖ Структурата на разходите изглежда е различна сред различните железопътни предприятия, за които са налични данни
- ❖ Силно въздействие оказват и специфични "местни" фактори (например нивото на инфраструктурните такси, средната продължителност на пътуванията на "дълго разстояние" пътувания, възприетите модели на формиране на вагонните пратки и др.)

Source: Study on Single Wagonload Traffic in Europe • Objectives, results and recommendations - PwC

Слайд 6

## КАКВО Е ТОВАРЕН КОРИДОР

Различно понятие от национално влаково трасе

Хармонизирани бизнес условия

Оперативна бизнес съвместимост

Открит достъп

Използване на инфраструктурата

Оторизирани заявители

Не съществува взаимна обвързаност с националното законодателство

Законна възможност за предприемане на по-нататъшни стъпки за хармонизация

ПРОДУКТ	ПРОЕКТ
ВЛАКОВО ТРАСЕ	ОРГАНИЗАЦИЯ

Секретариат

Обслужване на едно гише

Работни групи

Operators

Terminals

2.10 Презентация Транс Експрес/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда

Слайд 7

## ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ТОВАРНИ КОРИДОРИ

Изисквания на Европейската комисия по отношение на основните параметри на главната железопътна инфраструктура

- 740m дължина на влака
- 22,5 t осево натоварване
- 100 km/h скорост по линиите
- ERTMS
- Електрификация

→ Параметри, които следва да се достигнат през 2030



Слайд 8

## ОСНОВНИ ПРИСТАНИЩА, ТЕРМИНАЛИ И ИНТЕРМОДАЛНИ УСЛУГИ

Проектни параметри на терминала

### Задължителни характеристики

- Ефективен достъп до железопътна мрежа
- Ефективен достъп до пътна мрежа
- Без изключения, тоест отворен за всички клиенти
- Възможност за посрещане на цели влакове
- 740m минимум, 2-4 коловоза

### Опционални характеристики

- Възможност за разширяване на площта
- Включване на празно депо за контейнери
- Достатъчен капацитет за изчакване/натрупване
- 24/7/52 целогодишен режим на работа
- Обработка на опасни товари
- Обезопасен, разширен митнически портал
- Високотехнологични информационно-комуникационни услуги

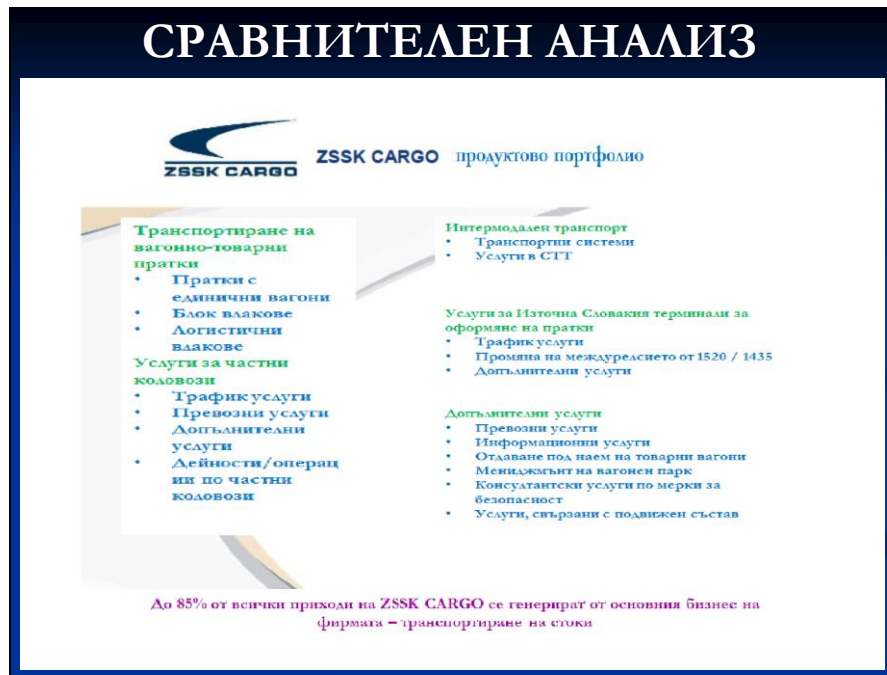


2.10 Презентация Транс Експрес/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда

Слайд 9



Слайд 10



**СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ**

**ZSSK CARGO** продуктово портфолио

**Транспортиране на вагонно-товарни пратки**

- Пратки с единични вагони
- Блок влакове
- Логистични влакове

**Услуги за частни козовози**

- Трафик услуги
- Превозни услуги
- Допълнителни услуги
- Дейности/операции по частни козовози

**Интермодален транспорт**

- Транспортни системи
- Услуги в СИТ

**Услуги за Източна Словакия терминали за оформяне на пратки**

- Трафик услуги
- Промяна на междурелсието от 1520 / 1435
- Допълнителни услуги

**Допълнителни услуги**

- Превозни услуги
- Информационни услуги
- Отдаване под наем на товарни вагони
- Менеджмънт на вагонен парк
- Консултантски услуги по мерки за безопасност
- Услуги, свързани с подвижен състав

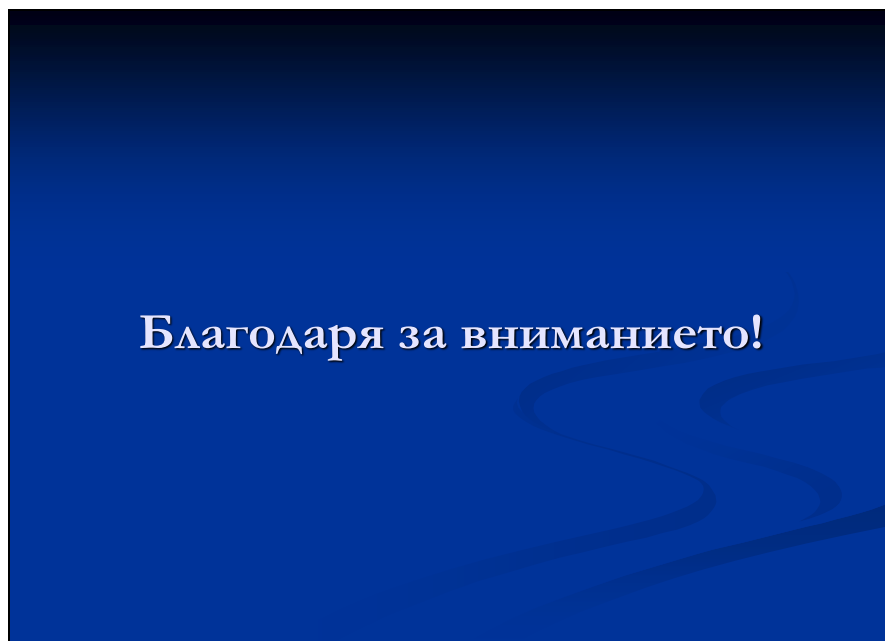
До 85% от всички приходи на ZSSK CARGO се генерират от основния бизнес на фирмата – транспортиране на стоки



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

2.10 Презентация Транс Експрес/ Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда

Слайд 11





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

2.11 Презентация ДБ Шенкер /Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11  
слайда

Слайд 1

**DB SCHENKER**

**Предизвикателства на компаниите в железопътния транспорт**

Ди Би Шенкер Рейл България - ЕООД  
Христо Петканов - Управител, CFO  
София, Януари 2015

Слайд 2

**DB SCHENKER**

Ди Би Шенкер Рейл България - представяне

Основни предизвикателства за растеж пред  
ЖП превозвачите

2





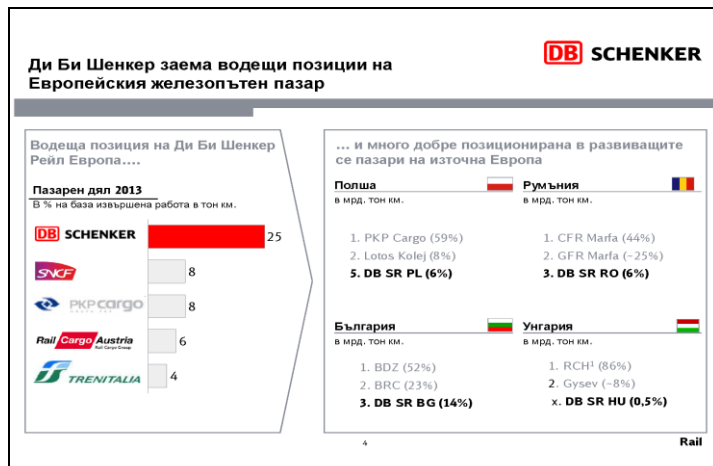
PROJECT CO-FINANCED FROM EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAM TRANSPORT

## 2.11 Презентация ДБ Шенкер /Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда

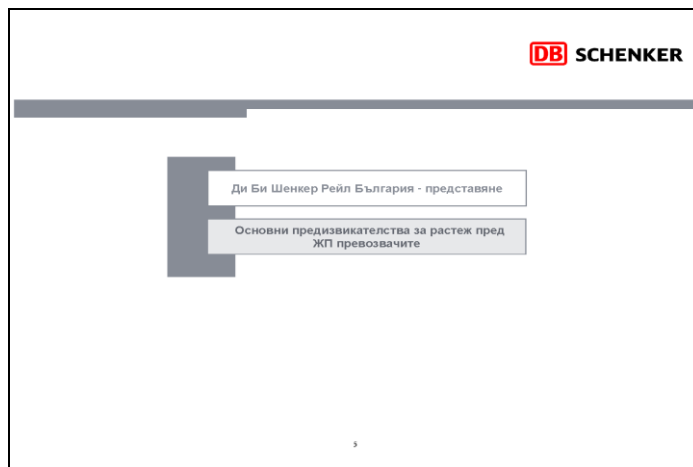
Слайд 3



Слайд 4



Слайд 5



## 2.11 Презентация ДБ Шенкер /Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда

### Слайд 6



### Основни предизвикателства пред ЖП превозвачите през погледа на Ди Би Шенкер Рейл България


Състоянието на ЖП инфраструктура е основно предизвикателство пред превозвачите



1. Структура и размер на инфраструктурните такси
2. Чести прекъсвания (пълни и частични) поради ремонтни дейности по ЖП инфраструктурата.
3. Ниска средна скорост и липса на капацитет
4. Малки параметри на транзитни влакове

6

### Слайд 7




### 1. Структура и размер на инфраструктурните такси

- ❑ Твърде висока такса за разпределение на ел. енергия заплащана на НЮКИ / 158.33 ле/МВч/. Таксата е няколко пъти по-висока в сравнение с други електроразпределителни дружества. Изкуственото осъбяване на ел. енергията прави разхода за енергия при електрическа и дизелова тяга сравними, което е в противоречие с екологичните цели на жп транспорта.
- ❑ Високата такса за преминаване на база реализирани брутотонкилометри преразпределя тежестта на инфраструктурните такси от пътническия към товарния жп транспорт.
- ❑ Високите разходи за ел. енергия и инфраструктурни такси влошават конкурентноспособността на жп транспорта в България спрямо автомобилния транспорт и жп транспорта в съседни страни.
- ❑ „Правилата за отчитане на закъсненията на товарните влакове и изопираните локомотиви“ на ДП „НЮКИ“ в някои случаи водят до допълнителни разходи за превозвачите без те да имат възможност да контролират причината за закъсненията.
- ❑ Необходимост от индивидуални инструкции за работа във всяка гара, които затрудняват работата в междинни гари и резултират в допълнителни разходи за превозвачите.

7

### Слайд 8



### 2. Чести прекъсвания (пълни и частични) поради ремонтни дейности по ЖП инфраструктурата

- ❑ Големият брой на пълните прекъсвания на главни жп линии за значителен период от време се отразяват неблагоприятно на крайните клиенти и имат решаващо значение за намаляване на транзитния трафик
- ❑ Все още липса на категорично становище от ДП „НЮКИ“ за методологията на компенсиране на допълнителните разходи на жп превозвачите свързани с прекъсванията
- ❑ Считаме, че обхватът на извършваните ремонтни дейности началва значително достъпа на превозвачите до жп инфраструктура


8



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

## 2.11 Презентация ДБ Шенкер /Семинар 21.01.2015 г., Общо: 11 слайда

Слайд 9


**3. Ниска средна скорост и липса на капацитет** 

---

- Средната скорост в много участъци е намалена значително под проектната
- Често ДП „НЮКИ“ не успява да предостави капацитет, който отговаря на изискванията на превозвачите и крайните клиенти

9

Слайд 10


**4. Малки параметри на транзитни влакове** 

---

- Параметрите на влаковете допускани транзит през България са сравнително малки спрямо другите транзитни държави.
- Пример: Максимално разрешената дължина на влаковете от Германия до гранична гара Каликуле, Турция е 675 м. с изключение на България, където ограничението е 530 м..

10

Слайд 11



---

**Благодаря за вниманието!**

11



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

## АНЕКС 3. Презентация Работна среща/Уъркшоп 11.02.2015 г.

### 3.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 11.02.2015 г., Общо: 24 слайда

#### Слайд 1

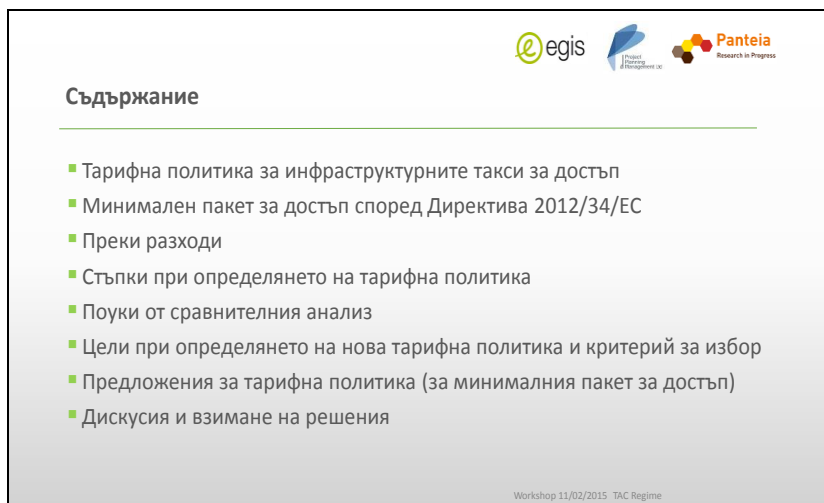


Technical assistance – Tariff policy for taxis for access to the railway infrastructure in DP NK "ZHI"

**Тарифна политика по отношение на Минималния пакет за достъп**

Logos: egis, Panteia, European Union, National Strategic Reference Framework, Operational Program Transport, Bulgarian flag, European Investment Bank.

#### Слайд 2



**Съдържание**

- Тарифна политика за инфраструктурните такси за достъп
- Минимален пакет за достъп според Директива 2012/34/ЕС
- Преки разходи
- Стъпки при определянето на тарифна политика
- Поуки от сравнителния анализ
- Цели при определянето на нова тарифна политика и критерий за избор
- Предложения за тарифна политика (за минималния пакет за достъп)
- Дискусия и взимане на решения

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Logos: egis, Panteia, European Union, National Strategic Reference Framework, Operational Program Transport, Bulgarian flag, European Investment Bank.

3.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 11.02.2015 г., Общо: 24 слайда

Слайд 3

### Тарифна политика

- Инфраструктурните такси за достъп (ИТД) са инструмент за постигане на стратегически цели и за финансиране на железопътния сектор
- Нивото на инфраструктурните такси за достъп (ИТД) оказва пряко влияние на конкурентоспособността на железопътния сектор
- Тарифната политика следва да отразява главните цели и проблеми в сектора

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Слайд 4

### Влакови услуги според Директива 2012/34/ЕС

- 4 обслужващи категории
- 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

Минимален пакет за достъп [Чл. 31 ал.3]	Железопътен достъп до обслужващи съоръжения и предлагани услуги [Чл. 31 ал.7]	Допълнителни услуги [Чл. 31 ал.8]	Спомагателни услуги [чл. 31 ал.8]
Пълни разходи	Пълни разходи	Пълни разходи	Пълни разходи
Цена = Пълни разходи	Цена = Пълни разходи + разумна печалба	Цена = Пълни разходи + разумна печалба (при наличие на единствен доставчик, в противен случай – пазарна цена)	Цена = Пълни разходи + разумна печалба (при наличие на единствен доставчик, в противен случай – пазарна цена)

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Слайд 5

### Методика на изчисляване на инфраструктурните такси за достъп (ИТД)

Разходи → Разграничаване на разходите

Методология

- Дефиниране на материални и оперативни разграничавания

Методика на разпределение на разходите по основни разходни места

- Определяне на процедура за разпределение на разходите по основни разходни места

Пълни разходи

Методика на разпределение по разходни места

- Определяне на разходни места
- Дефиниране на процес на разпределение на елементи на претичи и непреките разходи

Преки разходи (Минимален пакет за достъп) Методика

- Определяне на не-материални разходи и процес на разпределение

Методика за ИТД

- Дефиниране на съобразен модел за минимален пакет за достъп

Инфраструктурни такси за минимален пакет за достъп

Такси за достъп до обслужващи съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги

Методика за изчисляване на цената

- Определяне на ценообразуващ процес за достъп до обслужващи съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги

Целево определяне на разходите/Методика на оценката на пазарната цена

- Определяне на ценообразуващ процес за достъп до обслужващи съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги




Workshop 11/02/2015 TAC Regime



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

### 3.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 11.02.2015 г., Общо: 24 слайда

Слайд 6








#### Минимален пакет за достъп според Директива 2012/34/ЕС (Приложение II, т.1.)

- Обработка на заявките за ползване на железопътен инфраструктурен капацитет;
- Право на ползване на предоставения капацитет;
- Използване на железопътната инфраструктура, включително на стрелки и железопътни възли;
- Управление на влаковете, включително сигнализация, регулиране, диспечерски контрол, както и предаване и осигуряване на информация относно движението на влаковете;
- Използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, когато има такава;
- Всякаква друга информация, необходима за прилагането и извършването на услугата, за която е предоставен капацитет.

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Слайд 7








#### Подход на преките разходи според Директива 2012/34/ЕС

- Единствено таксите за минималния пакет за достъп следва да се изчисляват на базата на подхода на преките разходи (Чл. 31, параграф 3)
- Пакетът за минимален достъп формира част от общите приходи на инфраструктурния управител, като печалбата се извлича чрез предоставяне на други услуги различни от тези от минималния пакет за достъп
- Преки разходи
  - Дефинират се като преки разходи, отнасящи се до цялата мрежа
  - Следва да се калкулират на нивото на разликата между пълните разходи за предоставянето на услугите от минималния пакет за достъп и за инфраструктурен достъп до сервизни съоръжения от една страна, и непризнатите разходи, от друга.
  - Следва да се базират на стойността на закупуване на активите или, когато тя не е налична, на действителната стойност.
- Прозрачността на системата за изчисляване на разходите е от висока важност за определяне на инфраструктурните такси за достъп (ИТД).

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Слайд 8

#### Основни стъпки при дефиниране на подходяща тарифна политика

- Събиране на основна информация
  - Каква е законовата рамка?
  - Какви са политическите цели? (дефинирани от Правителството)
  - Какви са целите на инфраструктурния управител (НКЖИ)?
  - Какви са основните предизвикателства на сектора? (качество на услугите, надеждност)
  - Каква е финансовата подкрепа от правителството? (Чл. 8 и Чл. 30, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС)
  - Каква е основата на бизнес плана?
- Дефиниране на специфични цели на тарифната политика/Какво бихме искали да постигнем?
- Изготвяне на тарифна политика




Workshop 11/02/2015 TAC Regime



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

### 3.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 11.02.2015 г., Общо: 24 слайда

Слайд 9








#### Германия

- ИТД= Цена на категория x продуктово фактор x компонента базирана на производителност +/- други компоненти
- ИТД е базирана на влак-км, въведени са специални компоненти на натоварване за влакове с тегло над 3000 тона
- 12 категории влакови трасета, 8 различни продукта (4 за пътнически и 4 за товарни превози)
- Компонента базирана на производителност (Отклонения от минималната скорост поради технически параметри на влака, Система на таксуване с диференцирани такси на база фактор шум)
- Други компоненти: фактор натоварване, такса за анулиране, намаление на таксите, в случай, че състоянието на мрежата не съответства на договореното....

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Слайд 10








#### Австрия

- $ИТД = (брутотонкм * btk) + (влак-км * категории трасета) + (влак-км * добавки/намаления)$
- ИТД са базирани на влак-км и брутотон-км
- Различни категории трасета(4) + различни видове продукти (5)
- Доплащания/намаления: фактор тягова единица, доплащане за натоварена инфраструктура, специфични стимули за товарните превози

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Слайд 11

#### Полша

- $ИТД = (Единичните ставки за общото брутно тегло x влак-км) + (ставка за жп участък x влак-км) +/- други компоненти$
- ИТД са базирани на влак-км и брутотон-км
- Единичните цени за брутно тегло и железопътни участъци се различават за товарните и пътническите превози
- Единичните цени за железопътен участък отчитат натоварването на мрежата и средната техническа скорост (качествен параметър).
- Доплащания / Намаления: резервационна такса, отстъпки за нови услуги




Workshop 11/02/2015 TAC Regime



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

### 3.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 11.02.2015 г., Общо: 24 слайда

Слайд 12




#### Холандия

---

- ИТД = (vlak-km x тарифа) + други компоненти
- Диференцирана тарифа / категоризация според теглото
- Тонажът на влаковете са изчислява на базата на системата, въведена от ProRail
- Допълнителна тарифа за ползване на контактната мрежа за kWh
- Други: Доплащане за недостиг на капацитет, такса резервация, режим на производителност за безшумни вагони, ползване на пътнически гари

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Слайд 13

#### Констатации от сравнителния анализ

---

- Изчисленията са на база на влакилометри и брутотонкилометри
- Всички системи ползват определен вид сегментиране
- Функционирането на всички системи включва ползването на надбавки и стимули
- Почти всички системи използват стимули
- Отстъпки за нови продукти

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Слайд 14





#### Поуки от сравнителния анализ

---

- Колкото по-опростена е системата на тарифиране, толкова по-добре се приема тя от клиентите и новите участници на пазара;
- Колкото по-опростена е системата, толкова по-прозрачна е тя;
- При по-сложните системи съществува висок потенциал за възникване на дискриминация. Всяка една поправка, всеки коефициент следва да бъде пояснен и доказан пред регулаторния орган като се изясни подробно откъде идва промяната/конкретната стойност за този специфичен коефициент;
- Една опростена система се нуждае най-вече от добро сътрудничество между инфраструктурния управител и правителството.

Workshop 11/02/2015 TAC Regime



3.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 11.02.2015 г., Общо: 24 слайда

Слайд 15

### Основни цели при дефиниране на тарифна политика за минималния пакет за достъп в България

- Стимулирането на железопътния транспорт
- Подобряване на качеството на мрежата
- Гарантиране на надеждност на трасетата
- Стимулиране въвеждането на нови услуги (пътнически и товарни)
- Създаване на конкурентни железопътни коридори, по-специално за товарни превози
- Избягване на кръстосаното субсидиране
- Отчитане на механичното износване, причинено от тежкотоварни влакове
- Оптимизиране на използването на мрежата
- Намаляване на тежестта за данъкоплатеца

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Слайд 16

### Финансови потоци в българския железопътен сектор

➤ Държавна помощ : 53% / Потребители : 47% (в млн. лв.)

Слайд 17

### Финансови потоци в Европейския железопътен сектор

➤ Държава 41% / Потребители 59% (в милиарда евро)

3.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 11.02.2015 г., Общо: 24 слайда

Слайд 18

### Предложение А

**Подход:**

- опростен
- Лесен за ползване от клиента
- Базиран на влак-км
- Не се изисква детайлизирана система на разходите

**ИТД = (trainkm x p) + (Pe x kWh)**

P = цена/влак-км  
Pe = цена за достъп до електроенергия  
kWh = киловатчаса

Цели	
Стимулиране на железопътния товарен транспорт	✓
Стимулиране въвеждането на нови продукти	X
Отчита се качеството на мрежата	X
Отчита се по-голямото износване на мрежата, причинено при тежкотоварни превози	X
Оптимизиране на използването на мрежата	X

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Слайд 19

### Предложение В

**Подход:**

- Отчита по-високите разходи при тежкотоварни превози
- Базиран на влак-км
- Не се изисква детайлизирана система на разходите

**TAC = (trainkm x Pwy) + (Pe x kWh)**

Tkm = влак-км  
Pwy = цена според теглото на влака  
Pe = цена на достъп до електроенергия  
kWh = киловатчаса

**Използва се в: Холандия**

Стимулиране на железопътния товарен транспорт	
Стимулиране въвеждането на нови продукти	X
Отчита се качеството на мрежата	X
Отчита се по-голямото износване на мрежата, причинено от тежкотоварни превози	X
Оптимизиране на използването на мрежата	✓
Стимулиране на железопътния товарен транспорт	X

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Слайд 20

### Предложение С

**Подход:**

- Отчита по-високите разходи при тежкотоварни превози
- Отчита различното качество на линиите
- Базиран на влак-км
- Включват се стимули за товарни влакове/нови продукти
- Включва се фактор „шум“
- Стимулира ефективното използване на мрежата

**TAC = (RC x PTF x trainkm) + (lc x trainkm) + Ms + (Pe x kWh) +/- Nc – BC – InF - InP**

MS = такса минимална скорост  
RC = категория на трасето  
PTF = фактор вид продукт  
Lc = компонента на натоварване  
kWh = киловатчаса  
InF/InP = стимул товарни превози/нови продукти

NS = такса шум  
BC = бонус „лошо качество“  
PE = цена на достъп до електроенергия

**Използва се в: Германия**

Стимулиране на железопътния товарен транспорт	
Стимулиране въвеждането на нови продукти	✓
Отчита се качеството на мрежата	✓
Отчита се по-голямото износване на мрежата, причинено от тежкотоварни превози	✓
Оптимизиране на използването на мрежата	✓
Стимулиране на железопътния товарен транспорт	✓

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

3.1 Презентацията Консултант/Уъркшоп 11.02.2015 г., Общо: 24 слайда

Слайд 21

### Предложение D

- Подход:**
  - Отчитат се по-високите разходи за тежкотоварни влакове
  - Отчита се различното качество на линиите
  - Базиран на влак-км
  - Включва стимули за товарни влакове/нови продукти
- $TAC_p = (P_p \times trainkm \times Hsf) + (P_e \times kWh) - BC - InP$   
 $TAC_f = (P_f \times trainkm) + (Ic \times trainkm) + (P_e \times kWh) - BC - InF - InP$ 

$P_p$  = цена пътнически превози  
 $Hsf$  = фактор висока скорост  
 $P_f$  = цена товарни превози  
 $P_e$  = цена за достъп до електроенергия  
 $InF/InP$  = стимул товарен транспорт/нови продукти  
 $kWh$  = киловатчаса  
 $Ic$  = компонента на натоварване  
 $BC$  = бонус „лошо качество“

Objectives	
Стимулиране на железопътния товарен транспорт	✓
Стимулиране въвеждането на нови продукти	✓
Отчита се качеството на мрежата	✓
Отчита се по-голямото износване на мрежата, причинено от тежкотоварни превози	✓
Оптимизиране на използването на мрежата	✓

■ Използва се: частично в Германия

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Слайд 22

### Експлоатационна схема

- Експлоатационната схема е задължителна според Директива 2012/34/EU
- Експлоатационната схема е една и съща за всеки модел
- Базирана е на минути закъснение
- Режим на експлоатация = минути закъснение x  $P_{min}$   
 $P_{min}$  = цена на минута

Workshop 11/02/2015 TAC Regime

Слайд 23

### Качествена матрица на финансовото влияние

	Министерство на Финансите/ МТИТС	НЮЖИ	ЖП		
			Пътнически ЖП превозвачи	Частни товарни ЖП превозвачи	Товарни ЖП превозвачи
Модел А	=(-*)	= (-*)	--	++	++
Модел В	=(-*)	= (-*)	-	+	+
Модел С	+(-*)	+ (-*)	-	+	+
Модел D	+(-*)	+ (-*)	- (-**)	+	+

- \* При текущото състояние и производителност на мрежата, НЮЖИ генерират ниско ниво на приходите (компенсиране).
- \*\* при високоскоростни услуги

**Легенда:**

- ++ благоприятно финансово въздействие
- + позитивно финансово въздействие
- = липса на финансово въздействие
- негативно финансово въздействие
- неблагоприятно финансово въздействие



Workshop 11/02/2015 TAC Regime



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

### 3.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 11.02.2015 г., Общо: 24 слайда

Слайд 24

## Препоръка на Консултанта

---

Въпреки, че всички модели могат да бъдат изпълнени и Модел «С» и «D» покриват всички поставени цели, Консултантът препоръчва Модел «D».

Причини:

- Модел «D» обхваща всички цели и може да се осъществи по-лесно, от Модел «С».
- Благодарение на сегментацията, Модел «D» може лесно да бъде изменен, в съответствие с потребностите на пазара и да се използва за по-продължителен период от време.
- Благодарение на такса "лошо качество", УИ са принудени да подобрят процеса на планиране на поддържането на железния път и цялостното качество на мрежата.
- По отношение международните товарни влакове, таксите следва да бъдат същите като тези в съседните страни. Един от начините за постигане на това е да се въведат стимули за международни товарни влакове.

Workshop 11/02/2015, TAC Regime



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

# АНЕКС 4. Презентация Работна среща/Уъркшоп 31.03.2015 г.

## 4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда

Слайд 1

Техническа помощ – Тарифна политика за достъп и ползване на железопътната инфраструктура на ДП НК“ЖИ“

---

## Тарифна политика за минималния пакет за достъп и допълнителните услуги

### Задача 4

Слайд 2

## Програма

---

- Въведение
  - Обобщение на предишната работна среща
  - Основни въпроси и правила
- Анализ на разходите
  - Преки разходи
  - Разпределение на разходите - ИТД влак-км
  - Разпределение на разходите - електрозахранване
  - Разпределение на разходите - други услуги
- Нов режим на таксуване за минималния пакет за достъп
  - Модели и сценарии
  - Дефиниция на Модел В+
  - Стимули и глоби
- Други услуги (Достъп до обслужващи съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги)
  - Счетоводни изисквания
  - Предложение за пътническите и товарните гари и коловозите

#### 4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда

Слайд 3

### Програма

- **Въведение**
  - **Обобщение на предишната работна среща**
  - **Основни въпроси и правила**
- Анализ на разходите
  - Преки разходи
  - Разпределение на разходите – ИТД влак-км
  - Разпределение на разходите – електрозахранване
  - Разпределение на разходите - други услуги
- Нов режим на таксуване за минималния пакет за достъп
  - Модели и сценарии
  - Модел В+ - дефиниция
  - Стимули и глоби
- Други услуги (Достъп до обслужващи съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги)
  - Счетоводни изисквания
  - Предложение по отношение на пътническите и товарните гари и коловозите

Слайд 4

### Отправна точка = Работна среща 11.2.2015

- На предишната работна среща бяха представени и обсъдени:
  - Резултатите от сравнителния анализ
  - 4 алтернативни формули – от най-прост вариант на формулата до най-подробен вариант
  - Критерии и цели за новата система на таксуване в България.
- По отношение на минималния пакет за достъп, на срещата бе избран Модел В +, който включва и някои допълнителни фактори за стимулиране от Модели С и D.

Слайд 5

### 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

Минимален пакет за достъп [Чл. 31 ал.3]	Железопътен достъп до обслужващи съоръжения и предлагани услуги [Чл. 31 ал.7]	Допълнителни услуги [Чл. 31 ал.8]	Спомагателни услуги [чл. 31 ал.8]
Преки разходи	Пълни разходи	Пълни разходи	Пълни разходи
Цена = Преки разходи	Цена = Пълни разходи + разумна печалба	Цена = Пълни разходи + разумна печалба (през максимум на единствен доставчик, в противен случай – пазарна цена)	Цена = Пълни разходи + разумна печалба (през максимум на единствен доставчик, в противен случай – пазарна цена)

#### 4.1 Презентацията Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда

##### Слайд 6

### Минимален пакет за достъп според Директива 2012/34/ЕС (Приложение II, т.1.)

- Обработка на заявките за ползване на железопътен инфраструктурен капацитет;
- Право на ползване на предоставения капацитет;
- Използване на железопътната инфраструктура, включително на стрелки и железопътни възли;
- Управление на влаковете, включително сигнализация, регулиране, диспечерски контрол, както и предаване и осигуряване на информация относно движението на влаковете;
- Използване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия, когато има такова;
- Всякаква друга информация, необходима за прилагането и извършването на услугата, за която е предоставен капацитет.

##### Слайд 7

### Модел В

- Подход:**
  - Отчита по-високите разходи при по-тежките влакове
  - Базиран на влаккм
  - Не се изисква детализирана система на разходите
- TAC = (trainkm x PWy) + (Pe x MWh)**
  - Tkm = влаккм
  - PWy = цена според теглото на влака
  - Pe = цена за разпределение на електроенергия
  - MWh = мегаватчас
- Използва се в: Холандия**

Цели		
Стимулиране на железопътния транспорт	на товарен	X
Стимулиране на новите продукти	на нови продукти	X
Отчита се качеството на мрежата	на мрежата	X
Отчита се използването на мрежата, причинено от по-тежки и по-бързи влакове	по-голямото използване на мрежата, причинено от по-тежки и по-бързи влакове	✓
Оптимизиране на използването на мрежата	на използването на мрежата	X

##### Слайд 8

### Цели на тарифната политика

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

#### 4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда


##### Слайд 9



### Напредък на проекта след последната работна среща:

- Анализ на разходите на НКЖИ за 2013 г.:
  - Оценка на разходите, които могат да бъдат включени в основния пакет за достъп в съответствие с новите дефиниции на преките разходи
  - Оценка на разходите, които биха могли да бъдат таксувани за други услуги като ползване на гари, разпределителни гари, коловози и т.н., отново според новите изисквания на ЕС
- Формулиране на проект за нова система за таксуване:
  - За основния пакет за достъп, съгласно Модел В+ въз основа на анализ на записите за трафика за 2013 г. и анализ на възможните стимули
  - За услуги от група 2 (достъп до съоръжения) и 3 (допълнителни услуги)
- Тест на проекта на системата на таксуване с данни за разходите и трафика от 2013 г.


##### Слайд 10



### Дефиниции и правила за днес - 1

- Европейски дефиниции
  - Група 1: Минимален пакет за достъп = отнася се за такси за:
    - Влакове, които ползват железопътната инфраструктура, във влаккм
    - Разпределение на електроенергия до влаковете
    - Управление на капацитета
  - Група 2: достъп до съоръжения и ползване на услуги
    - Използване на гари, коловози, разпределителни гари
    - Използване на везни и дезинфекция
  - Референтен документ = Ценови каталог на услугите, предоставяни от НКЖИ

##### Слайд 11





### Дефиниции и правила за днес - 2

- Въпроси и отговори
  - Консултантът ще отговаря, когато има отговори на поставените въпроси
  - Консултантът си запазва правото да отговори на някои въпроси по-късно през деня
- Говорещите трябва да дават достатъчно време за превод.



#### 4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда



##### Слайд 12



### Съкращения

ИТД – Инфраструктурни такси за достъп	ЕРП – Поделение „Електроразпределение“
ЖПС – НКЖИ, Поделение „Железен път и съоръжения“	УДВК – Поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“
СИТ – НКЖИ, Поделение „Сигнализация и телекомуникации“	ЖП – Железопътни предприятия



##### Слайд 13



### Програма

- Въведение
  - Обобщение на предишната работна среща
  - Основни въпроси и правила
- Анализ на разходите**
  - Преки разходи
  - Разпределение на разходите - ИТД влак-км
  - Разпределение на разходите - електрозахранване
  - Разпределение на разходите - други услуги
- Нов режим на таксуване за минималния пакет за достъп
  - Модели и сценарии
  - Модел В+ - дефиниция
  - Стимули и глоби
- Други услуги (Достъп до обслужващи съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги)
  - Счетоводни изисквания
  - Предложение по отношение на пътническите и товарните гари и коловозите

##### Слайд 14




### Анализ на разходите

- Новите европейски правила за таксуване
- Анализ на разходите на НКЖИ за 2013 година
- Разделяне на преките разходи за минималния пакет за достъп и разходите за други услуги
- Заклучение и предложения
- Проблеми при осчетоводяването
- Управление на разходите

#### 4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда


##### Слайд 15



### Правила за таксуване на ЕС

- Законова рамка и основни правила при таксуване
  - Публикува се в РД и се включва в дългосрочния договор с държавата
- Методиката за разпределяне на разходите се одобрява и подлежи на изменения и регулярно обновяване
- Прозрачност при изчисляване на разходите
- Таксите за минималния пакет за достъп се базират на преките разходи за предходни години
  - Дефиниция в акта за изпълнение до 16.06.2015
  - Адаптиране към новите правила в период от 4 години
  - Не се допускат големи отклонения: използват се средни стойности за няколко години
- Разрешено е прилагането на надбавки


##### Слайд 16



### Някои нови правила:

- Основен принцип: включват се само разходи, които са пряко свързани с движението на влаковете
- За управление на движението само част от разходите за персонала, който участва в разпределянето на капацитета и сигнализацията на място. Но...
- За поддържане на железния път: включват се всички разходи, които се променят с нивата на трафика,
  - Не се включват административни и постоянни разходи
  - Не се допускат разходите за придобиване на активи чрез безвъзмездно финансиране
- За сигнализация и телекомуникации:
  - Включват се само разходите за поддържане на стрелките
- За контактната мрежа и електроразпределение:
  - Само част от разходите за подновяване/ поддържане на контактната мрежа

##### Слайд 17



### Метод

- Преките разходи, които са извлечени от Аналитични отчети на разходите за 2013 година
  - За Поделение УДВК
  - За Поделение Железен път и съоръжения
  - За Поделение СИТ
  - За Поделение „Електроразпределение“
- Отделяне на разходите, които могат да се отнесат към отделни гари, товарни гари и коловози (Услуги от група 2)
- С оглед прилагане на новите правила на ЕС бе необходима и допълнителна информация от експертите на НКЖИ.

#### 4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда

Слайд 18

### Резултати по отношение на минималния пакет за достъп

Кил. лв.	Референтен документ ИТД 2015-2016 г. База 2013 г.			Преки разходи нова дефиниция за ИТД, База 2013 г.				
	Общи разходи	Преки разходи 2001/34 ЕС	Разходи за факсуване на ЕРП	УДВК	ЖПС	СИТ	Преки разходи Директива 2012/34/ЕС	Преки разходи за таксуване на ЕРП MWh
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	4 973
Социални осигуровки	32 614		2 999	2 112	8 611	1 650	12 373	1 209
Други разходи	9 134	2 211	1 130		1 147	2	1 149	4
<b>Общо</b>	<b>338 505</b>	<b>58 092</b>	<b>53 299</b>	<b>7 046</b>	<b>57 025</b>	<b>6 309</b>	<b>70 380</b>	<b>23 391</b>

Слайд 19

### Разделение – минимален пакет за достъп и други услуги

Настоящият метод за разпределение на разходите не предвижда разпределение към услугите

На базата на предположения и приблизителни оценки се достигна до следното разпределение на разходите:

x 1000 BGN	Общо	ИТД	Товарни гари	Коловози	Гари	Влакови возни	Дезинфекция
УДВК	51 660	7 046	1 921	0	2 170	531	211
ЖПС	62 862	57 025	1 200	1 185	0	0	0
СИТ	10 889	6 309	227	227	0	0	0
ЕРП	25 194	23 253	550	550	0	0	0
<b>Общо</b>	<b>150 605</b>	<b>93 633</b>	<b>3 898</b>	<b>1 962</b>	<b>2 170</b>	<b>532</b>	<b>211</b>

Слайд 20

### Заклучения и препоръки

- Новите правила на ЕС доведоха до ≈ същата сума, която следва да се таксува за минималния пакет за достъп
- Необходимо е сегашната система за регистрация на влакови услуги да се адаптира, модернизира и опрости
- За постигане на високо ниво на прозрачност, текущите системи на осчетоводяване и разпределение на разходите трябва да бъдат ориентирани към предоставянето на услуги.
  - Към момента, тези системи са структурно ориентирани към ползване на инфраструктурата (колко струва достъпа...)
  - Такава ориентация е ценна, но е необходима и втора ориентация: колко струва услугата
- Един критичен преглед върху разходите за дейността би бил полезен за проверка дали разходите и услугите са балансирани.

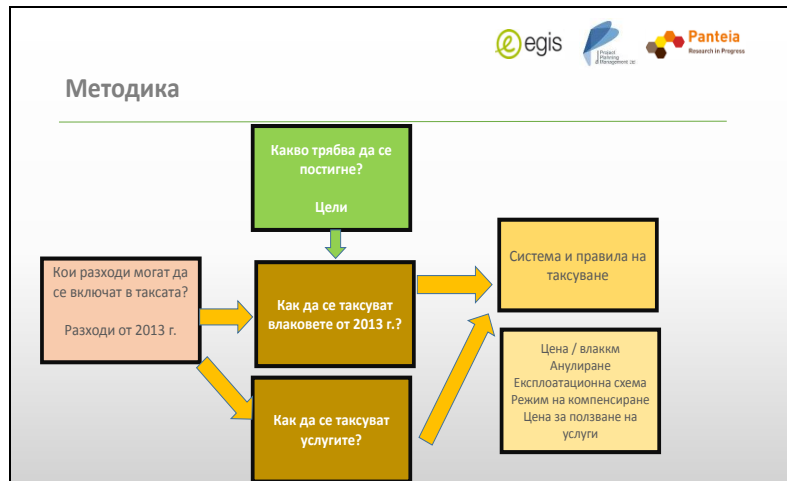
#### 4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда

##### Слайд 21

### Програма

- Въведение
  - Обобщение на предишната работна среща
  - Основни въпроси и правила
- Анализ на разходите
  - Преки разходи
  - Разпределение на разходите - ИТД влаккм
  - Разпределение на разходите - електрозахранване
  - Разпределение на разходите - други услуги
- Нов режим на таксуване за минималния пакет за достъп
  - Модели и сценарии
  - Модел В+ - дефиниция
  - Стимули и глоби
- Други услуги (Достъп до обслужващи съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги)
  - Счетоводни изисквания
  - Предложение по отношение на пътническите и товарните гари и коловозите

##### Слайд 22



##### Слайд 23

### Таксуване минимален пакет за достъп 1

#### Цели

	Европа	ИАЖА	Консултант, ЕИБ	НЮКИ
Стимулиране жп. транспорт	1	7	4	8
Повишаване качеството на мрежата	2	9	0	13
Надежност на трасетата	3	1	6	6
Развиване на нови услуги	4	2	3	2
Развиване на международни жп. коридори	5	0	10	6
Избягване на кръстосаното субсидиране	6	0	4	5
Механично износване	7	1	0	0
Оптимизация мрежа	8	1	3	3
Намалване на тежестта на данъкоплатеца	9	0	2	2
<b>България</b>				
Повишаване на конкурентоспособността на ЖП транспорта	1	11	19	26
Повишаване на приходите	2	5	10	10
Балансирано субсидиране на ЖП/Автомобилен транспорт	3	2	2	7
Разделение на задължителни НЮКИ	4	1	7	3
<b>Общо</b>		<b>40</b>	<b>70</b>	<b>89</b>

#### За включване в таксата

	ИТД
УДВК	7 046
ЖПС	57 025
СИТ	6 309
ЕРП	
<b>Общо</b>	<b>70 380</b>

× 1000 BGN

4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда

Слайд 24

### Таксуване минимален пакет за достъп 2

Анализ според теглото на влаковете

Влак-км 2013 г. x 1000	Товари - общо	БДЖ Пътнич.	Общо
< 270 т	1 738	15 751	17 489
270 - 1000 т	2 604	5 438	8 042
1000 - 1800 т	2 050	1	2 051
> 1800 т	1 081	-	1 081
<b>Общо влак-км</b>	<b>7 473</b>	<b>21 189</b>	<b>28 662</b>

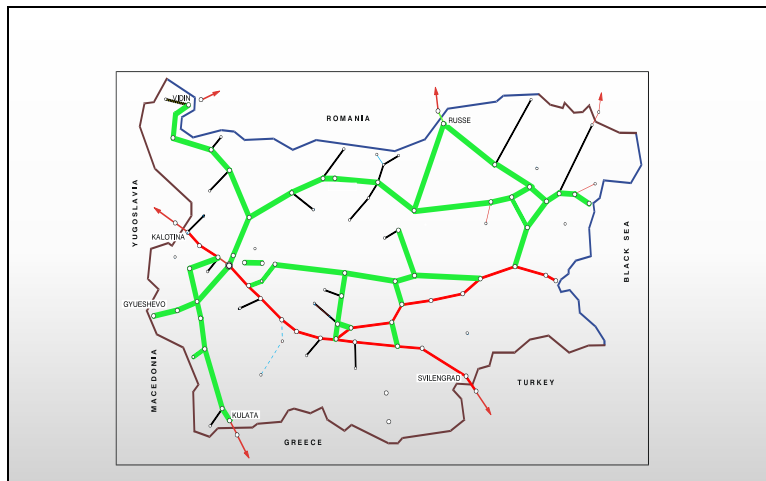
Група 1 < 270 т: всички електрически и дизелови мотриси, изолирани локомотиви и машини за поддържането

Група 2: 270 – 1000 т: пътнически влакове с локомотиви, леки товарни влакове, празни транзитни влакове

Група 3: 1000 – 1800 т: средни товарни влакове, транзитни влакове

Група 4: > 1800 т: тежки товарни влакове, основно насипни товари.

Слайд 25



Слайд 26

### Таксуване минимален пакет за достъп 2

Анализ на база категория линии

Влак-км 2013 г. x 1000	БДЖ Пътнически превози				Товарни превози				Всички ЖП				total	
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
<b>Група тегло</b>														
< 270 т	3 641	9 670	2 429	10	603	989	80	66	4 245	10 658	2 509	76	17 489	
270 - 1000 т	1 551	3 874	8	5	907	1 570	85	43	2 458	5 443	93	48	8 042	
1000 - 1800 т	-	1	-	-	825	1 157	44	25	825	1 157	44	25	2 051	
> 1800 т	-	-	-	-	220	841	11	9	220	841	11	9	1 081	
<b>Общо влак-км</b>	<b>5 193</b>	<b>13 544</b>	<b>2 438</b>	<b>15</b>	<b>2 554</b>	<b>4 556</b>	<b>219</b>	<b>143</b>	<b>7 747</b>	<b>18 100</b>	<b>2 657</b>	<b>158</b>	<b>28 662</b>	

Група 1: Модернизирани линии с подобрена скорост за движение и намалено време за оборот на подвижния състав

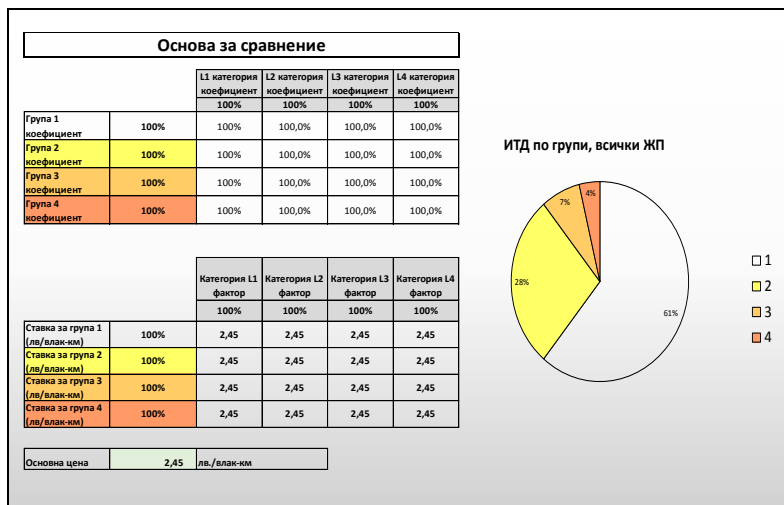
Група 2: Основни линии с основно качество, включително второстепенни линии за тежки товарни влакове

Група 3: Второстепенни линии с ниско ниво на трафика

Група 4: Линии за товарни превози

4.1 Презентацията Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда

Слайд 27

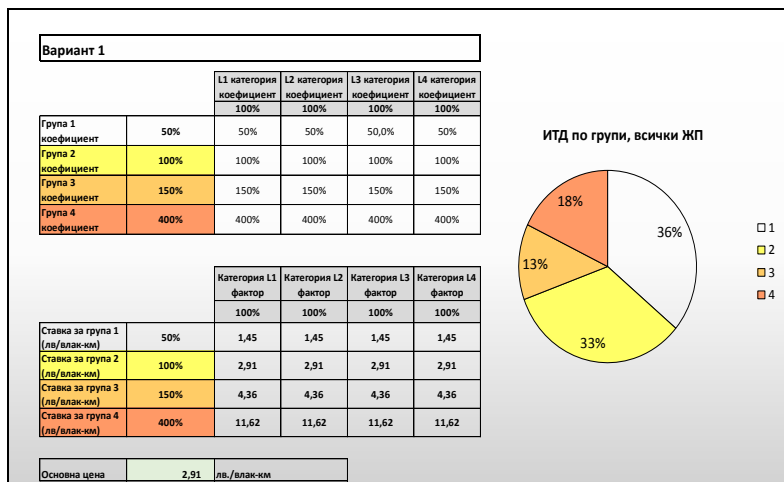


Слайд 28

**Основа за сравнение:**

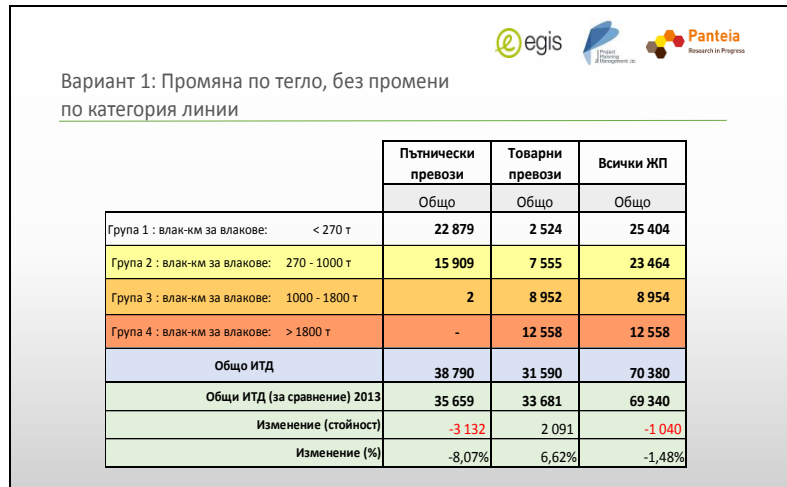
		Пътнически превози	Товарни превози	Всички ЖП
		Общо	Общо	Общо
Група 1 : вагон-км за вагонове:	< 270 т	38 624	1	42 886
Група 2 : вагон-км за вагонове:	270 - 1000 т	13 428	6 377	19 805
Група 3 : вагон-км за вагонове:	1000 - 1800 т	1	5 037	5 039
Група 4 : вагон-км за вагонове:	> 1800 т	-	2 650	2 650
<b>Общо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

Слайд 29

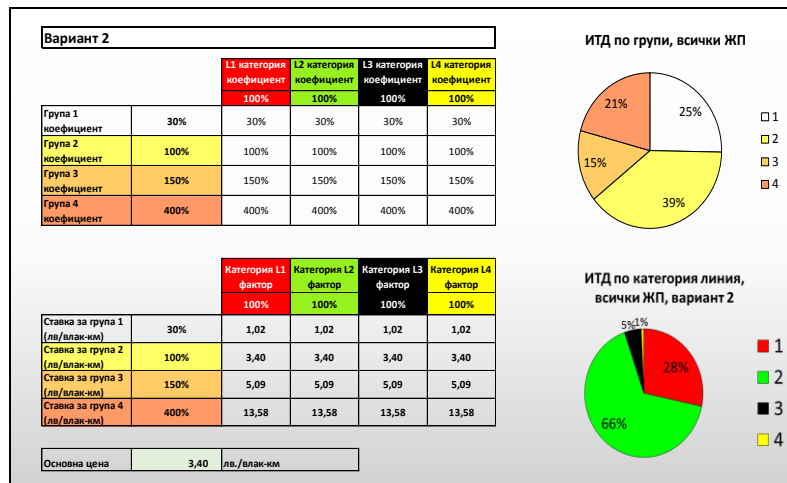


4.1 Презентацията Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда

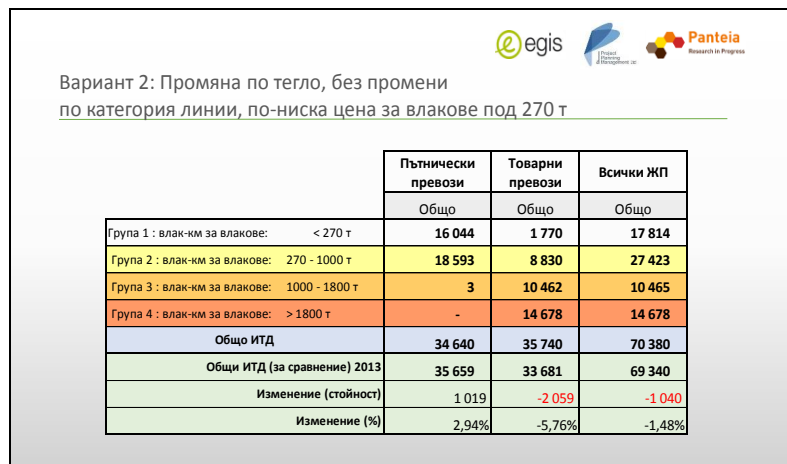
Слайд 30



Слайд 31

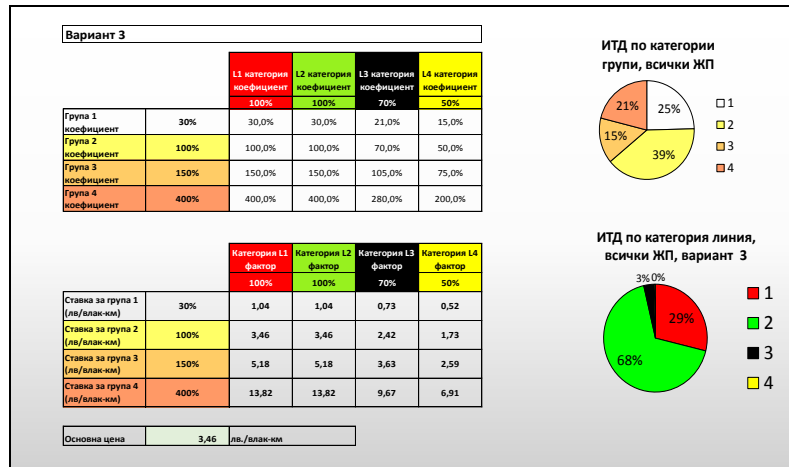


Слайд 32



4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда

Слайд 33



Слайд 34

Вариант 3: Промяна по тегло и по категория линии

	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
<b>Общо ИТД</b>	<b>34 472</b>	<b>35 908</b>	<b>70 380</b>
<b>Общи ИТД (за сравнение) 2013</b>	<b>35 659</b>	<b>33 681</b>	<b>69 340</b>
<b>Изменение (стойност)</b>	<b>1 187</b>	<b>-2 227</b>	<b>-1 040</b>
<b>Изменение (%)</b>	<b>3,44%</b>	<b>-6,20%</b>	<b>-1,48%</b>

Слайд 35

**Предлагана схема за таксуване на база на анализа за 2013 г.**

	Категория L1 фактор 100%	Категория L2 фактор 100%	Категория L3 фактор 70%	Категория L4 фактор 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

**Преди модернизация**

	Категория L1 фактор 100%	Категория L2 фактор 100%	Категория L3 фактор 70%	Категория L4 фактор 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

**След модернизация**



#### 4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда


##### Слайд 36



### Модел В+

- Подход:
  - Отчита по-голямото износване на железния път от тежките товарни влакове
  - Отчита различното качество на мрежата
  - Базира се на влаккм
  - Стимули за развиване на нови продукти (влакове)
- ИТД =  $(Vp * L_1 * W_1 * Tkm_{L1W1} + Vp * L_x * W_x * Tkm_{LxWx} + \dots) * (1-IN) + (Pe * MWh)$ 
  - Tkm = влак-км
  - Vp = основна цена
  - L<sub>x</sub> = коефициент за категория на линия
  - W<sub>x</sub> = коефициент за тегло на влака
  - IN = стимул за нови влакови продукти
  - Pe = цена за електроразпределение
  - MWh = мегаватчаса


##### Слайд 37



### Стимули - IN

- Нови редовни товарни влакове и нови транзитни влакове (над 3 месеца, мин. 1 влак / седмица)\* → 10% отстъпка
- Нови несубсидирани пътнически влакове (над 3 месеца, мин. 1 влак / ден)\* → 10% отстъпка
- Редовни мултимодални влакове (мин. 1 влак / седмица) → 10% отстъпка
- Редовен влак за сменяеми каросерии / RO-LA услуги (мин. 1 влак / седмица) → 25% отстъпка
- \* За максимум една година

##### Слайд 38



### Електрозахранване (Pe)

- Pe = (преки разходи за електроразпределение + надбавки до пълни разходи) лв. / MWh
- Предлагаме ползването на надбавки = Разлика между пълните разходи и преките разходи за период от 3-4 години
- Причина: пазарът може да го понесе



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

#### 4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда

Слайд 39





### Експлоатационна схема и глоби/компенсации за наличност на трасетата

---




#### Експлоатационна схема

- Експлоатационната схема е задължителна съгласно Директива 2012/34/EU
- Експлоатационната схема е една и съща за всеки модел, базирана на минути закъснение
- Експлоатационната схема = минути закъснение x R<sub>min</sub>  
R<sub>min</sub>= цена на минута

#### Глоби/компенсации за наличност на трасетата

- Неспазване на плана за поддържане на железния път →
  - Не се заплаща ИТ, компенсация за разходите на ЖП по отклонения маршрут
  - Забавяне > 12 ч пълна компенсация (часове)
  - Ползване на алтернативен маршрут > 50% по-дълъг маршрут (влаккм)
  - Фиксирана ставка за компенсация, базирана на влаккм и работни часове

Слайд 40








### Такса за резервация/ отмяна на трасета

---

- Годишен график →
  - 10% от трасетата могат да се анулират без такса
  - След това - се заплаща 50% от ИТД за съответното трасе
- Влаковете, които губят трасе поради закъснение плащат:
  - за разпределянето на ново трасе ( фиксирана такса от 250 лв. – равностойността на 3 работни часа)
  - не се брои за анулация

Слайд 41

### Минимален пакет за достъп – Услуги, свързани с управление на движението на влаковете и капацитета

---

- Ново трасе, 2 дни предварително: 150 лв.
- Ново трасе, 1 ден предварително: 200 лв.
- Ново трасе на същия ден: 250 лв.

#### 4.1 Презентацията Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда

##### Слайд 42

### Основни цели за новата тарифна политика за минималния пакет за достъп

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, мултимодални, 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	

##### Слайд 43

### Закljučения

- Използването на подхода на преките разходи не би довело до по-малко приходи за НКЖИ
- Сегментирането на база тегло и категория на линиите спомага за постигане на поставените цели
- Предложената система е относително лесна за отчитане и фактуриране
- Договорите НКЖИ-ЖП трябва да изрично да споменават всички условия по планирането на дейността и условията на плащане

##### Слайд 44

### Програма

- Въведение
  - Обобщение на предишната работна среща
  - Основни въпроси и правила
- Анализ на разходите
  - Преки разходи
  - Разпределение на разходите - ИТД влакк
  - Разпределение на разходите - електрозахранване
  - Разпределение на разходите - други услуги
- Нов режим на таксуване за минималния пакет за достъп
  - Модели и сценарии
  - Модел В+ - дефиниция
  - Стимули и глоби
- Други услуги (Достъп до обслужващи съоръжения, допълнителни и спомагателни услуги)
  - Счетоводни изисквания
  - Предложение по отношение на пътническите и товарните гари и коловозите

#### 4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда

##### Слайд 45

### Разделение – минимален пакет за достъп и други услуги

Настоящият метод за разпределение на разходите не предвижда разпределение към услугите

На базата на предположения и приблизителни оценки се достигна до следното разпределение на разходите:

x 1000 BGN	Общо	ИТД	Товарни гари	Коловози	Гари	Влакови везни	Дезинфекция
УДВК	51 660	7 046	1 921	0	2 170	531	211
ЖПС	62 862	57 025	1 200	1 185	0	0	0
СИТ	10 889	6 309	227	227	0	0	0
ЕРП	25 194	23 253	550	550	0	0	0
<b>Общо</b>	<b>150 605</b>	<b>93 633</b>	<b>3 898</b>	<b>1 962</b>	<b>2 170</b>	<b>532</b>	<b>211</b>

##### Слайд 46


- 
- ### Достъп до обслужващи съоръжения → пълни разходи + разумна печалба
- Пътнически гари
  - Гариране
  - Товарни гари

##### Слайд 47

- 
- ### 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!

#### 4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда

##### Слайд 48



### 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

##### Слайд 49



### Услуги по дезинфекция, ползване на вагонна везна (Допълнителни услуги → пълни разходи + разумна печалба)


■ Режимът за 2015 г. е приемлив

- Понастоящем 15 % печалба (въпреки това, не се споменават административни разходи)

■ Предлагани промени

- + 15 % административни разходи
- може да се прибави + 5 % разумна печалба

##### Слайд 50





### Спомагателни услуги → пълни разходи + разумна печалба

- Достъп до телекомуникационна мрежа
- Инспекция, контрол и общо поддържане и ремонт на уредите

**Няма отношение към проекта**

#### 4.1 Презентация Консултант/Уъркшоп 31.03.2015 г., Общо: 52 слайда

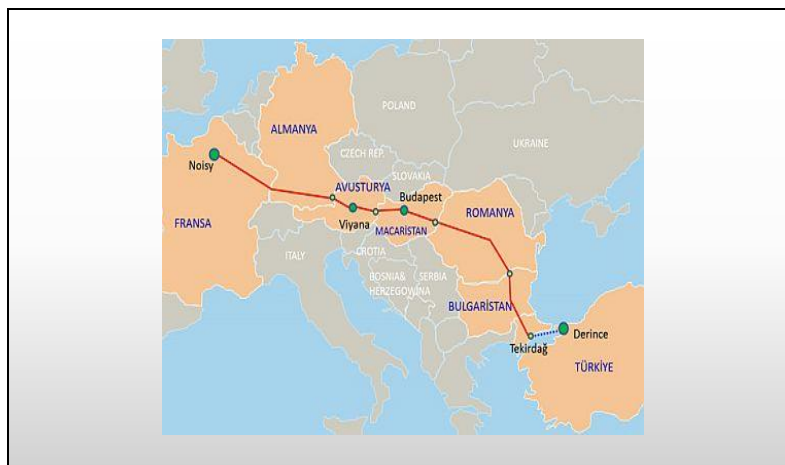
##### Слайд 51

### Процес на осчетоводяване и отчитане

- Предлагаме опростени тарифи за услугите
  - Процедурата на регистрация на потребителите/клиентите следва да се улесни като се постигне по-голяма надеждност
  - Рационализиране на процеса на фактуриране
- Правилното разпределяне на разходите към съответните услуги изисква промени в отчитането на работата и осчетоводяването
- Следва да се въведат разходни и приходни центрове за:
  - Гари
  - Разпределителни гари и коловози
  - Кариери
  - Механизирано поддържане

##### Слайд 52



# АНЕКС 5. Презентации Работна среща/Уъркшоп 09.06.2015 г.

## 5.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 22 Слайда

### Слайд 1



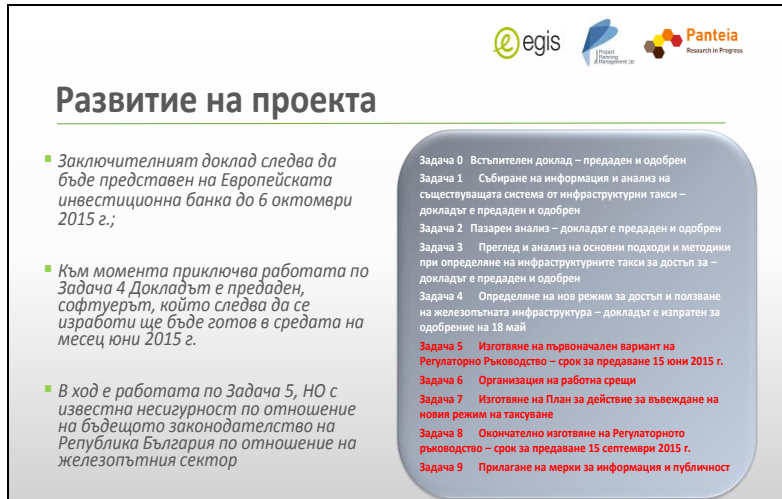
egis | Project Management & Engineering Ltd | Panteia Research in Progress

Техническа помощ – Тарифна политика за достъп и ползване на железопътната инфраструктура на ДП НК“ЖИ“

Тарифна политика за минималния пакет за достъп и допълнителните услуги  
Задача 4



### Слайд 2



egis | Project Management & Engineering Ltd | Panteia Research in Progress

### Развитие на проекта

- Заключителният доклад следва да бъде представен на Европейската инвестиционна банка до 6 октомври 2015 г.;
- Към момента приключва работата по Задача 4 Докладът е предаден, софтуерът, който следва да се изработи ще бъде готов в средата на месец юни 2015 г.
- В ход е работата по Задача 5, но с известна несигурност по отношение на бъдещото законодателство на Република България по отношение на железопътния сектор

Задача 0 Встъпителен доклад – предаден и одобрен  
Задача 1 Събиране на информация и анализ на съществуващата система от инфраструктурни такси – докладът е предаден и одобрен  
Задача 2 Пазарен анализ – докладът е предаден и одобрен  
Задача 3 Преглед и анализ на основни подходи и методики при определяне на инфраструктурните такси за достъп за – докладът е предаден и одобрен  
Задача 4 Определяне на нов режим за достъп и ползване на железопътната инфраструктура – докладът е изпратен за одобрение на 18 май  
Задача 5 Изготвяне на първоначален вариант на Регулаторно Ръководство – срок за предаване 15 юни 2015 г.  
Задача 6 Организация на работна срещи  
Задача 7 Изготвяне на План за действие за въвеждане на новия режим на таксуване  
Задача 8 Окончателно изготвяне на Регулаторното ръководство – срок за предаване 15 септември 2015 г.  
Задача 9 Прилагане на мерки за информация и публичност






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

## 5.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 22

### Слайда

#### Слайд 3

### Причини за провеждане на предварителната консултация с железопътните предприятия

- Държавата е отговорна за развитието на железопътната инфраструктура на национално ниво и следва да гарантира, че приходите и разходите на инфраструктурния управител са балансирани.
- Държавата създава рамка за таксуване на ползването на железопътната инфраструктура или делегира тази функция на инфраструктурния управител
- Регулаторният орган проверява спазването на закона и справедливостта и прозрачността на определянето на таксите.
- В България, инфраструктурният управител НКЖИ е държавен монополист, който обслужва железопътния транспортен пазар и клиентите.

#### Слайд 4






### Цел на консултацията с железопътните предприятия

- Представяне на основните резултати от работата на Консултанта по формиране на нова ценова политика на НКЖИ съответстваща на законодателството на ЕС;
- Формулиране на основни изводи по отношение на инфраструктурните такси за услугите от минималния пакет за достъп;
- Консултация във връзка с евентуални промени по отношение на експлоатационната схема, процедурите за анулиране на трасета и свързаните с тях цени;
- Консултация относно евентуалното въвеждане на надбавки и отстъпки за определени категории превози.

#### Слайд 5


### Железопътна инфраструктура - дефиниция

- Списък на елементите на железопътната инфраструктура (Приложение 1 на Директива 2012/34/EU)
- Референтният документ, публикуван всяка година от инфраструктурния управител, описва железопътната инфраструктура и условията за използването ѝ, включително инфраструктурните такси, които клиентите заплащат.






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

## 5.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 22

### Слайда


#### Слайд 6



### Услуги/продукти, предлагани от НКЖИ

- Минимален пакет за достъп (Приложение II Директива 2012/34/ЕС)
  - ✓ Влакови трасета по железопътната инфраструктура
  - ✓ Достъп до електроразпределение/електрозахранващо оборудване
- Други услуги
  - ✓ Ползване на обслужващи съоръжения
  - ✓ Други услуги
- НКЖИ следва да предоставя по недискриминационен начин достъп до железопътната инфраструктура на всички лицензирани железопътни предприятия, които отговарят на техническите и законови изисквания в България

#### Слайд 7



### Тарифна политика.....в съответствие с Европейското и българското железопътно законодателство

- Директива 2012/34/ЕС и свързаният с нея акт за прилагане за калкулирането на преките разходи
- Ново българско железопътно законодателство и обсъждания в парламента
- Основно задължение на инфраструктурния управител е да определи и събира такси за ползване на инфраструктурата в съответствие с регулаторната рамка, установена на държавно ниво



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

## 5.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 22

### Слайда

#### Слайд 8



### Тарифна политика... водена от пазара

- Отговор на очакванията на клиентите на железопътната инфраструктура;
- Гарантиране, че всички клиенти, използващи еднакви услуги от минималния пакет за достъп се таксуват по един и същи начин;
- Основна цел на ценовата политика е оптимизиране на използването на инфраструктурата и постигане на растеж на железопътните транспортни услуги

#### Слайд 9



### Предложение за нова тарифна политика

- Ценова политика, основана на уникална базова цена с диференциране според ясни критерии (класове превози, според теглото на влака, категория линии, достъп и ползване на оборудване за захранване с тягова електроенергия)
- Допълнително въвеждане на стимули
  - ✓ Стимули за намаляване на отклонения от разписанието и подобряване на цялостното функциониране на мрежата
  - ✓ Стимули за развитие на нов бизнес

5.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 22

Слайда

Слайд 10

## Предложена формула

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

където:

<i>Trkm</i> =	влак-км
<i>Vp</i> =	базова цена
<i>L<sub>x</sub></i> =	коэффициент според качеството на линиите
<i>W<sub>x</sub></i> =	коэффициент според теглото на влака
<i>IN</i> =	стимул за нови услуги
<i>Pe</i> =	цена за достъп до електроразпределение
<i>MWh</i> =	мегаватчаса

Слайд 11

## Предложения за базова цена и коефициенти

- Базова цена: 3,46 BGN / влак-км

4 категории според теглото на влака (в бруто тона)	Коефициент	4 категории линии	Коефициент
Клас/категория 1: < 270	0,3	Група/категория 1: модернизираны линии	1
Клас/категория 2: 270-1000	1	Група/категория 2: други основны линии	1
Клас/категория 3: 1000-1800	1,5	Група/категория 3: второстепенны линии	0,7
Клас/категория 4: > 1800	4	Група/категория 4: линии само за товарны превозы	0,5

## 5.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 22

### Слайда

#### Слайд 12

### Предложение за цена/вак-км за достъп до железен път

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

*Забележка: Тези цени не включват таксата за достъп до електроразпределение*

#### Слайд 13

### Оценка на приходите на НКЖИ (при стабилно ниво на трафика) от инфраструктурни такси за достъп

		Пътнически превози	Товарни превози	Всички ЖП
		Общо	Общо	Общо
Група 1 : вак-км за влакове	< 270 tons	15 565	1 742	17 308
Група 2 : вак-км за влакове	270 - 1000 tons	18 903	8 823	27 726
Група 3 : вак-км за влакове	1000 - 1800 tons	3	10 514	10 517
Група 4 : вак-км за влакове	> 1800 tons	-	14 829	14 829
Общо приходи от ИТ		34 472	35 908	70 380
За сравнение: общо такси от ИТ през 2013 г.		35 659	33 681	69 340
Разлика (стойност)		1 187	-2 227	-1 040
Разлика (%)		3,44%	-6,20%	-1,48%



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

## 5.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 22

Слайда

Слайд 14








### Предложения за таксуването на достъпа до електроразпределение

- Таксата на MWh през 2013: 90 лв/MWh
- От 2014 г. Таксата на MWh: 158 лв/MWh
- Нивото на инфраструктурните такси за достъп ще се намали, съгласно категоризацията на база тегло на влака за компенсиране на разликите

Слайд 15

### Предложения за стимулиране на развиването на нов бизнес/нови услуги

- 10% отстъпка за максимален период от една година и при следните условия:

Нови редовни товарни влакове и нови транзитни влакове (над 3 месеца, мин. 1 влак / седмица)	10% отстъпка
Нови несубсидирани пътнически влакове (над 3 месеца, мин. 1 влак / ден)	10% отстъпка
Редовни мултимодални влакове (мин. 1 влак / седмица)	10% отстъпка
Редовен влак за сменяеми каросерии / RO-LA услуги (мин. 1 влак / седмица)	25% отстъпка






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

## 5.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 22

### Слайда

#### Слайд 16




### Експлоатационна схема

- Остава сегашната основна експлоатационна схема с компенсационни случаи на закъснения, причината, за която е предвидена в Референтния документ за мрежата.
- Експлоатационната схема се въвежда и се прилага при несъответствия с годишното разписание и месечното споразумение между НКЖИ и железопътните предприятия и най-вече при промени на плана за техническа поддръжка на НКЖИ.

❖ **Ако времето за извършване на транзитен превоз надвишава с повече от 12 часа предвиденото в графика или ако при ползването на алтернативен маршрут, изминатото разстояние е с повече от 50% от първоначално заявеното:**

- Железопътното предприятие получава автоматична компенсация за допълнителните разходи;
- Не се заплащат инфраструктурни такси за допълнително изминатото разстояние;
- Допълнителните разходи за машинистите се компенсират на база ставка за работен час, която е определена в Референтния документ.

#### Слайд 17

### Процедури и такси за анулиране на трасета

❖ **При анулиране на трасета включени в годишното разписание от страна на железопътно предприятие:**

- ✓ В случай, че са анулирани по малко от 10% от трасетата по определен маршрут, не се заплаща такса за анулиране;
- ✓ За анулиране на повече от 10% от трасетата по определен маршрут се заплаща 50% от размера на дължимите инфраструктурните такси.

❖ **При загуба на предварително заявено трасе, в случай на закъснения на границата:**

- ✓ Влаковете не се считат за отменени;
- ✓ Получава се ново трасе като се заплаща фиксирана сума за получаване на ново предварително планирано трасе (пример: 250 лв или 3 работни часа).


❖ **При загуба на предварително заявено трасе, в случай на друг вид закъснения:**

- ✓ Влаковете се считат за отменени като се дължи такса за анулиране
- ✓ Новото трасе се получава при следните условия:
  - При заявка на ново трасе 2 дни предварително: 150 лв.
  - При заявка на ново трасе един ден по-рано: 200 лв.
  - При заявка на ново трасе същия ден: 250 лв.

## 5.1 Презентацията Консултант/ Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 22

### Слайда

#### Слайд 18



### Предложение за таксуване на други услуги, предоставяни на железопътните предприятия

<b>Достъп и ползване на гари</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Въвеждане на такси за достъп и използване на пътнически гари:<ul style="list-style-type: none"><li>Като първа стъпка се въвежда такса за основни гари/спири</li></ul></li><li>Следва постепенно въвеждане на такси за ползване на други гари и спири</li></ul>
<b>Достъп и ползване на разпределителни гари</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Въвеждане на такса за достъп и ползване на товарни разпределителни гари и товарни терминали: Такса за ползване на коловоз (не зависи от броя и дължината на вагоните/вака, само един оператор ползва услугата в даден момент):<ul style="list-style-type: none"><li>Почасова ставка/ ползване на коловози (до 1 ден)</li><li>Месечен пакет/ползване на коловози</li><li>Годишен пакет/ползване на коловози</li></ul></li><li>За маневрени дейности се таксува ползване на минимум 2 коловоза</li></ul>
<b>Достъп и ползване на коловози за гарирание</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Въвеждане на такса за ползване на коловози за гарирание на вагони, която не зависи от броя на вагоните на коловоза (само един оператор ползва услугата в даден момент)<ul style="list-style-type: none"><li>Почасова ставка/ ползване на коловози (до 1 ден)</li><li>Месечен пакет/ползване на коловози</li></ul></li><li>Годишен пакет/ползване на коловози</li></ul>

#### Слайд 19



### Основни въпроси

1. Структура на формулата за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп;
2. Базова цена въз основа на преките разходи както за достъп до железопътната инфраструктура, така и за достъп до разпределение на електрическа енергия;
3. Определяне на влаковите категории и свързаните с тях коефициенти;
4. Определяне на категоризируемите и свързаните с тях коефициенти;
5. Стимули
6. Промените в експлоатационната схема;
7. Промените в процедурите и условията за анулиране на трасета;
8. Въвеждането на такси за достъп и използване на пътнически гари;
9. Въвеждане на такси за достъп и използване на товарни разпределителни гари;
10. Въвеждане на такси за достъп и използване на коловози за гарирание;
11. Как да се покриват разходите за линиите само за товарни превози
12. Как да се покриват разходите за линиите само за пътнически превози

## 5.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 22

### Слайда

#### Слайд 20



### Коментари и позиция на заинтересованите страни

- Презентиране на становищата на заинтересованите страни, които изпратиха коментари по въпросника от консултацията
  - ✓ Изпращане на документите
  - ✓ Разговори и срещи с получателите на въпросника
  - ✓ Получаване на отговори


#### Слайд 21



### Коментари и позиция на заинтересованите страни

- Основното опасение е свързано с изчисляването на таксите за достъп на базата на интервал/влаковата категория според теглото на влака, а не възоснова на точното тегло на влака;
- Друг проблем, който възниква е таксата за достъп до електроразпределение по време на преходния период;
- Възникнаха въпроси по начина на определяне на категориите линии;
- Получиха се въпроси относно експлоатационната схема и отмяната на влаковите трасета;
- Постъпиха коментари и въпроси относно таксите за ползване на пътнически гари, коловози и разпределителни гари.

#### Слайд 22



### Коментари и позиция на заинтересованите страни

**A.** На кои въпроси вече е получен отговор?

**B.** Кои въпроси подлежат на дискусия след паузата ?





European Union



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

## 5.2 Презентация Прорейл/Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 11 Слайда

### Слайд 1



**ProRail**  
**Тарифна политика в Холандия**  
София 9 юни 2015 г. Алдерт Григер



### Слайд 2



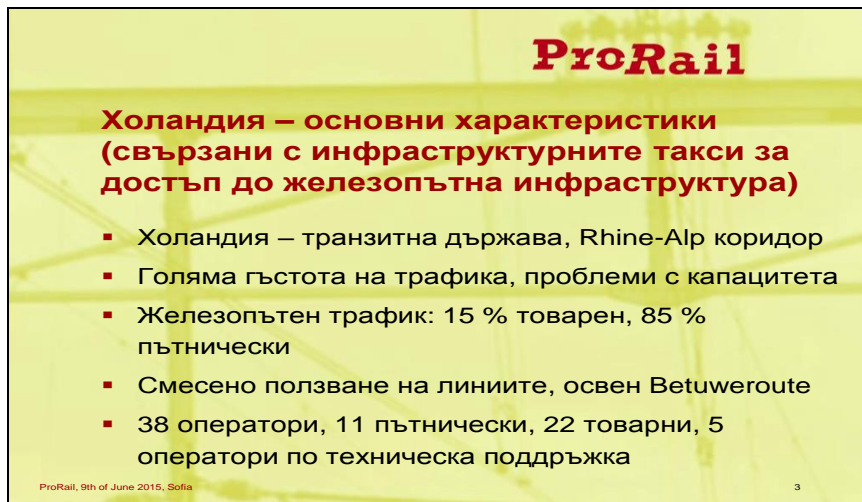
**ProRail**

**Съдържание**

- Холандия – основни характеристики
- Инфраструктурни такси в Холандия – общ преглед
- Електроенергия и контактна мрежа
- Основни проблеми свързани с инфраструктурните такси в Холандия
- Предложения

ProRail, 9th of June 2015, Sofia 2

### Слайд 3



**ProRail**


**Холандия – основни характеристики (свързани с инфраструктурните такси за достъп до железопътна инфраструктура)**

- Холандия – транзитна държава, Rhine-Alp коридор
- Голяма гъстота на трафика, проблеми с капацитета
- Железопътен трафик: 15 % товарен, 85 % пътнически
- Смесено ползване на линиите, освен Betuweroute
- 38 оператори, 11 пътнически, 22 товарни, 5 оператори по техническа поддръжка

ProRail, 9th of June 2015, Sofia 3

5.2 Презентация Прорейл/Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 11 Слайда

Слайд 4




### Инфраструктурни такси в Холандия – общ преглед (1)

- Институционална среда: нарастващо влияние на Министерството и регулатора
- Методика: разходно, вместо пазарно ориентирана
- 4 вида основни услуги: осигуряване на трасета, прехвърляне, контактна мрежа, паркиране

ProRail, 9th of June 2015, Sofia

4

Слайд 5




### Инфраструктурни такси в Холандия – общ преглед (2)

- Качеството на трасетата е по-важно от таксите (особено при товарните превози)
- Добро управление на дейността на клиента

ProRail, 9th of June 2015, Sofia

5

Слайд 6



### Инфраструктурни такси в Холандия – общ преглед(2)

- ИТ € 315 млн, 30% от общите разходи
- Влакови трасета: 70% (€ 223 млн)
- Трансфери: 13% (€ 40 млн)
- Контактна мрежа: 13% (€ 40 млн)
- Паркиране на коловози: 4% (€ 12 млн)

Система за измерване на теглото: Quo Vadis

ProRail, 9th of June 2015, Sofia

6

5.2 Презентация Прорейл/Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 11 Слайда

Слайд 7

**ProRail**

**Инфраструктурни такси в  
Холандия – общ преглед (3)**

- Такси на влаково трасе: 6 влакови категории според теглото

0 - 160 т	€ 1,02 на влак-км.
161 - 320 т	€ 1,45
321 - 600 т	€ 1,92
600 -1600 т	€ 2,99
1600 – 3000 т	€ 3,6
> 3000 т	€ 3,9

ProRail, 9th of June 2015, Sofia 7

Слайд 8

**ProRail**

**Инфраструктурни такси в  
Холандия – общ преглед (4)**

- 15 Такси за влаков трансфер (спирки на гарите)
- 2 такси за гариране на коловози (в зависимост дали с помощта на ръчно или централизирано управление)
- 1 такса за ползване на контактната мрежа (електроенергия)

ProRail, 9th of June 2015, Sofia 8

Слайд 9

**ProRail**

**Електроенергия и контактна  
мрежа**


- Закупуване на електроенергия от потребителски корпорации
- Обслужване на електроразпределението: Прорейл
- Елементи на разходите за електроразпределение
  - Износване на контактната мрежа
  - Транспортни разходи (загуби при пренос на електроенергия)

Такса (€ 0,0356/ kWh)

ProRail, 9th of June 2015, Sofia 9

5.2 Презентация Прорейл/Уъркшоп 09.06.2015 г., Общо: 11 Слайда

Слайд 10



### Основни проблеми свързани с инфраструктурните такси в Холандия

- Проверка на нивото на таксите от страна на Регулатора
- Преговори с ЖП по отношение на категориите тегло и влаковите трасета
- Такси за 5 години

ProRail, 9th of June 2015, Sofia 10

Слайд 11



### Предложения

- Преговори за категориите според теглото на влака
- Споразуменията за качеството на трасетата са важни, не само по отношение на инфраструктурните такси за достъп
- Разграничение между разходи и надценки

ProRail, 9th of June 2015, Sofia 11

АНЕКС 6. Презентации Работна среща/Уъркшоп  
29.09.2015 г.

6.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 19 Слайда

Слайд 1

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

## Първоначални дискусии относно разработването на Регулаторно Ръководство и План за Действие

УЪРКШОП 29.09.2015 г.

Слайд 2

## Напредък на проекта ?

- Първите тестове и симулации са започнати през м. юни
- Среща с НКЖИ за обсъждане на категориите влакове според теглото и изискване от страна НКЖИ за тестване на нови 2 варианта (26.06.2015 г.)
- Тестване на новите варианти и изготвяне на нови препоръки през м. юли 2015 г.
- Представяне на резултатите от тестването на НКЖИ и окончателен избор на нова формула, считана за **работно предположение** за завършването на Проекта (30.07.2015 г.).

Слайд 3

## Основни цели на новата тарифна политика

Цели, на новата тарифна политика	Как ще се постигне това?	Резултат
<ul style="list-style-type: none"> <li>Постигане на поставените цели на НКЖИ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Стимулиране развитието на жп транспорта</li> <li>Подобрване на качеството на жп услугите</li> <li>Гарантиране надеждността на трасетата</li> <li>Стимулиране на развиването на нови услуги (пътнически и товарни влакове)</li> <li>Създаване на конкурентноспособни жп коридори, по специално за товарните превози</li> <li>Избягване на кръстосаното субсидиране</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓</li> <li>✓</li> <li>✓</li> <li>✓</li> <li>✓</li> <li>✓</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Съответствие с новото законодателство и целите на ЕС</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Опчитане на по-голямото износване на железни път от тежки товарни влакове</li> <li>Оптимизиране използването на мрежата</li> <li>Намаляване на тежестта за дъмпинглатаца</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓</li> <li>✓</li> <li>✓</li> </ul>

6.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 19 Слайда

Слайд 4

### Система на таксуване: от 4 към 6 категории/класове влакове според теглото

Определяне на класовете влакове, според теглото						
Група	Консултант, 6 класа		НКЖИ, 6 класа, Вариант 1		НКЖИ, 6 класа, Вариант 2	
	от	до	от	до	от	до
с	0	150	0	250	0	350
2	150	500	250	650	350	550
3	500	1050	650	1050	550	1050
4	1050	1650	1050	1650	1050	1650
5	1650	2400	1650	2400	1650	2400
6	>2400		>2400		>2400	

Слайд 5

### Система на таксуване: ценообразуване

НКЖИ, Вариант 1, 0 -250 т				
Група	Тегло на влака/ тонове		Параметри за таксуване	
	от	до	Коефициент	цена/влак-км
1	0	250	60%	1,49
2	250	650	80%	1,99
3	650	1050	150%	3,73
4	1050	1650	270%	6,71
5	1650	2400	330%	8,20
6	2400	>>	500%	12,42

Базова цена: 2,48 лв/влак-км

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

Базова цена: 2,36 лв/влак-км

Слайд 6

### Система на таксуване: Пътнически превози - политика

НКЖИ 6 категории влакове, Вариант 3, леки влакове +				
Група	Тегло на влака/ тонове		Параметри за таксуване	
	от	до	Коефициент	цена/влак-км
1	0	350	75%	1,71
2	350	550	80%	1,83
3	550	1050	150%	3,42
4	1050	1650	280%	6,39
5	1650	2400	330%	7,53
6	>2400		500%	11,41

Базова цена: 2,28 лв/влак-км

Вариант Консултант, 6 категории влакове, според теглото				
Група	Тегло на влака/ тонове		Параметри за таксуване	
	от	до	Коефициент	цена/влак-км
1	0	150	40%	0,96
2	150	500	80%	1,92
3	500	1050	150%	3,61
4	1050	1650	280%	6,73
5	1650	2400	330%	7,94
6	>2400		500%	12,03

Базова цена: 2,41 лв/влак-км

6.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 19 Слайда

Слайд 7

### Система на таксуване НКЖИ Вариант 2: Ефект за ЖП

НКЖИ Вариант 2	from to		БЖК	Булмаркет	БДЖ Товарни превози	БДЖ Пътнически превози	Ди Би Шенкер	Всички ЖП
	Общо	Общо	Общо	Общо	Общо	Общо	Общо	
Група 1: Такси за достъп за влакове с тегло:	0	350	287 795	212 505	1 699 274	31 808 963	103 585	34 983 309
Група 2: Такси за достъп за влакове с тегло:	350	550	204 610	148 545	752 524	3 118 746	75 798	4 334 254
Група 3: Такси за достъп за влакове с тегло:	550	1050	1 172 270	639 566	4 897 714	1 235 022	334 150	8 328 608
Група 4: Такси за достъп за влакове с тегло:	1050	1650	1 554 526	626 327	7 494 676	-	952 528	10 637 001
Група 5: Такси за достъп за влакове с тегло:	1650	2400	1 239 634	528 491	4 228 140	-	385 789	6 396 647
Група 6: Такси за достъп за влакове с тегло:	>2400		2 756 768	32 269	1 021 625	-	1 889 556	5 700 218
<b>Общо ТАС</b>			<b>7 215 603</b>	<b>2 187 702</b>	<b>20 093 954</b>	<b>36 162 730</b>	<b>3 741 406</b>	<b>70 380 036</b>
Приходи от такси НКЖИ 2013:			7 241 989	2 207 677	19 794 944	35 658 771	3 792 704	69 339 785
Разлика (Стойност)			26 386	19 975	- 299 010	- 503 959	51 298	- 1 040 251
Разлика (%)			0,4%	0,9%	-1,5%	-1,4%	1,4%	-1,5%

Слайд 8

### Система на таксуване НКЖИ Вариант 3: Ефект за ЖП

НКЖИ Вариант 3+	от до		БЖК	Булмаркет	БДЖ Товарни превози	БДЖ Пътнически превози	Ди Би Шенкер	Всички ЖП
	Общо	Общо	Общо	Общо	Общо	Общо	Общо	
Група 1: Такси за достъп за влакове с тегло:	0	350	297 779	219 877	1 758 225	32 912 490	107 179	36 196 962
Група 2: Такси за достъп за влакове с тегло:	350	550	197 595	143 451	726 722	3 011 813	73 199	4 185 644
Група 3: Такси за достъп за влакове с тегло:	550	1050	1 132 076	617 637	4 729 786	1 192 676	322 693	8 043 044
Група 4: Такси за достъп за влакове с тегло:	1050	1650	1 501 226	604 852	7 237 705	-	919 869	10 272 288
Група 5: Такси за достъп за влакове с тегло:	1650	2400	1 197 130	510 371	4 083 169	-	372 562	6 177 324
Група 6: Такси за достъп за влакове с тегло:	>2400		2 662 246	31 163	986 597	-	1 824 769	5 504 774
<b>Общо ТАС</b>			<b>6 988 052</b>	<b>2 127 350</b>	<b>19 522 204</b>	<b>37 116 979</b>	<b>3 620 269</b>	<b>70 380 036</b>
Приходи от такси НКЖИ 2013:			7 241 989	2 207 677	19 794 944	35 658 771	3 792 704	69 339 785
Разлика (Стойност)			253 937	80 327	272 740	- 1 458 208	172 435	- 1 040 251
Разлика (%)			3,6%	3,8%	1,4%	-3,9%	4,8%	-1,5%

Слайд 9

### Система на таксуване: Ефект според вида на влаковете

Такси BGN/ влак-км за различни видове влакове	Брутото на влак		Система НКЖИ 2013 г.		Вариант Консултант		НКЖИ Вариант 1		НКЖИ Вариант 2		НКЖИ Вариант 3	
	между	и	от	до	от	до	от	до	от	до	от	до
ДМ-ЕМ	80	246	1,12	1,76	0,96	1,92	1,49	1,49	1,65	1,65	1,71	1,71
Пътнически влакове с локомотиви	450	800	2,82	3,86	1,92	3,61	1,99	3,73	1,89	3,54	1,83	3,42
Леки товарни / празни транзитни влак	550	900	2,91	4,24	3,61	3,61	1,99	3,73	3,54	3,54	3,42	3,42
Средно-тежки товарни / транзитни влак	1000	1600	4,62	6,90	3,61	6,73	3,73	6,71	3,54	6,62	3,42	6,39
Тежкотоварни влакове	2000	3200	8,42	12,98	7,94	12,03	8,20	12,42	7,80	11,82	7,53	11,41
Изолирани локомотиви	84	128	1,14	1,31	0,96	0,96	1,49	1,49	1,65	1,65	1,71	1,71



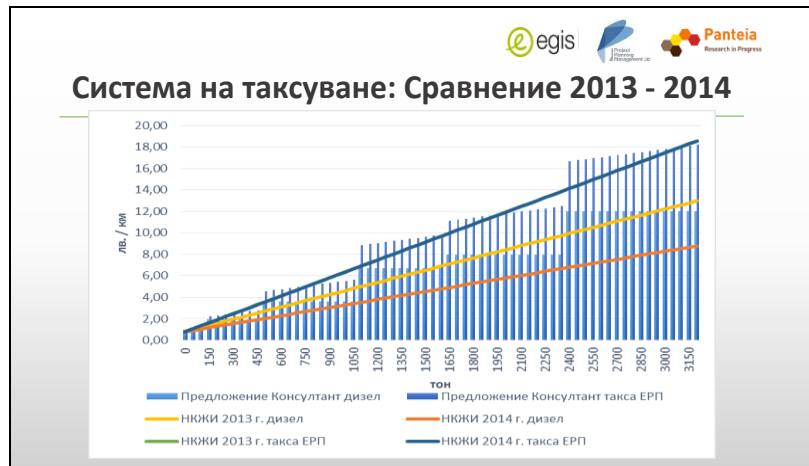
6.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 19 Слайда

Слайд 10

### Система на таксуване: Преки разходи

1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Основен документ	НКЖИ, РД 2013	НКЖИ, РД 2014	НКЖИ, РД 2015	Проект Консултант 2013	Проект Консултант 2014	Основен документ	НКЖИ, РД 2013	НКЖИ, РД 2014	НКЖИ, РД 2015	Проект Консултант 2013	Проект Консултант 2014
Базова година	2011	2012	2013	2013	2014	Базова година	2011	2012	2013	2013	2014
Вид разход x 1000 BGN						Вид разход x 1000 BGN					
Материали	18 672	16 023	14 489	11 831	10 499	Материали	1 047	6 944	5 616	466	1 950
Гориво	3 898	3 759	3 739	2 606	2 613	Гориво	828	826	797	453	531
Електроенергия	5 277	5 440	7 203	297	172	Електроенергия	120	121	5 122	13 425	7 766
Топлинна енергия	209	200	155			Топлинна енергия	21	14	14		
Външни услуги	19 923	20 076	12 738	5 341	4 145	Външни услуги	582	653	1 767	89	576
Амортизация	20 184	14 358	17 557	1 778	1 832	Амортизация	21 053	24 341	25 694	2 772	2 779
Залплати	14 530			35 006	36 535	Залплати	10 644	10 242	10 160	4 861	4 993
Социални осигуровки	4 025			12 373	12 169	Социални осигуровки	3 026	3 018	2 999	1 183	1 185
Други разходи	3 701	2 170	2 211	1 149	860	Други разходи	1 830	1 776	1 130	4	0
<b>Общо</b>	<b>90 419</b>	<b>67 776</b>	<b>58 092</b>	<b>70 380</b>	<b>68 824</b>	<b>Общо</b>	<b>39 151</b>	<b>47 971</b>	<b>53 299</b>	<b>23 253</b>	<b>19 780</b>
<b>Общо такси</b>	<b>68 791</b>	<b>54 908</b>				<b>Общо такси</b>	<b>21 381</b>	<b>38 781</b>			

Слайд 11



Слайд 12

### Система на таксуване: избрана формула

Предложената формула е както следва:

$$IT = (Bp * L_1 * W_1 * Tkm_{L1W1} + Bp * L_2 * W_2 * Tkm_{L2W2} + \dots) * (1-IN) + (Pe * MWh)$$

Където:

Tkm = влак-км	IN = стимул за нови влакови услуги
Bp = базова цена	Pe = цена за достъп до разпределение на електроенергия
L <sub>i</sub> = коефициент тип линия	MWh = мегаватчас
W <sub>i</sub> = коефициент тегло	*приложимо само за електрифицирани влакове

Критерии за ценова диференциация:

- 6 категории влакове според теглото (<350, 350-550, 550-1050, 1050-1650, 1650-2400, >2400)
- 3 (+1) категории линии (в действителност Група 1 и 2, Група 3)



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

## 6.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 19 Слайда

Слайд 13







### Система на таксуване: Обща оценка

- Вариант 2 на НКЖИ решава до голяма степен коментарите, получени от страна на ЖП
- Новите метод на преките разходи води до приблизително същото ниво на приходите от такси за инфраструктурен достъп плюс такси за достъп до ЕРП, както през 2013.
- Ефектът върху държавния бюджет по принцип е незначителен.
- Проектите по модернизация ще намалят преките разходи в бъдеще
- Развитието на железопътния транспорт ще позволи увеличаване на преките разходи за поддръжка
- Стимулите за международен трафик са от съществено значение за растежа




Слайд 14


### Система на таксуване: Таксуване на ЕРП

- Такса за достъп до електроразпределение
  - Нова европейска директива: достъпът до електроразпределение се включва в минималния пакет за достъп
  - Таксуване в съответствие с европейското законодателство. Тарифата следва да се базира на преките разходи.
  - Към момента това не е валидно: настоящата тарифа покрива пълните разходи за достъп до електроразпределение (47 971 000 лв. въз основа на разходите на НКЖИ за 2012 г.), в съответствие с българското законодателство. Изчисленията на Консултанта на преките разходи за достъп до електроразпределение за 2013 г. възлизат на 23 523 000 лв.
  - Към сегашния момент таксата за достъп възлиза на 158 лв./MWh, а трябва да е около 100 лв./MWh.

Слайд 15

### Експлоатационна схема




- Експлоатационна схема
  - Няма значителни изменения
  - Освен в случай на промени при извънредни ремонтни дейности, не включени в споразумението за достъп
  - Планирането на ремонтните дейности следва да е част от процеса на разпределение на капацитета



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

## 6.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 19 Слайда

Слайд 16

### Условия за анулиране и такси за краткосрочно планиране

- **Анулиране**
  - Предложение за преглед на процедурите за анулиране/заявяване на нов маршрут и таксуване на международните влакове, в случай на закъснения на границата;
  - Предложена възможност за анулиране на до 10% влакови маршрути без заплащане на такса, ако маршрутите са включени в годишното разписание.

Слайд 17





### Такси за достъп и ползване на обслужващите съоръжения

- **Достъпът и използването на обслужващи съоръжения (гари, коловози за гарирание, маневрени съоръжения, депа и коловози)**
  - Таксите трябва да се базират на преки разходи
  - Необходимост от създаване на разходни центрове
  - Следва да се бъде отчетен капацитета за плащане
  - Задължителни условия: прозрачност и недискриминация

Слайд 18





### Цел на днешното събитие:

- **Навлизаме в етапа на изпълнение:**
  - Как да помогнем процеса на вземане на решения по отношение на новата тарифна политика?
  - Как да се създаде план за необходимите действия, свързани с въвеждането на новите инфраструктурни такси?
  - Кои са основните съпътстващи документи и инструменти?



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

## 6.1 Презентация Консултант/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 19 Слайда

Слайд 19



### Цел на днешното събитие:

- В техническото задание на проекта са указани двата документа, разработването на които е част от Проекта, именно:
  - ➡ Регулаторно Ръководство
  - ➡ План за действие
- Разработихме проекти на двата документа, които бяха изпратени преди две седмици;
- Предмет на обсъжданията ни днес и през следващите дни ще бъде създаването на по-пълни версии на двата документа, като се вземат предвид днешните коментари и обсъждания;
- На 16/10 ще се проведе последен Уъркшоп – дебат, преди финализирането на двата документа.



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

6.2 Презентация Консултант – Регулаторно ръководство и план за действие/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 24 Слайда

Слайд 1



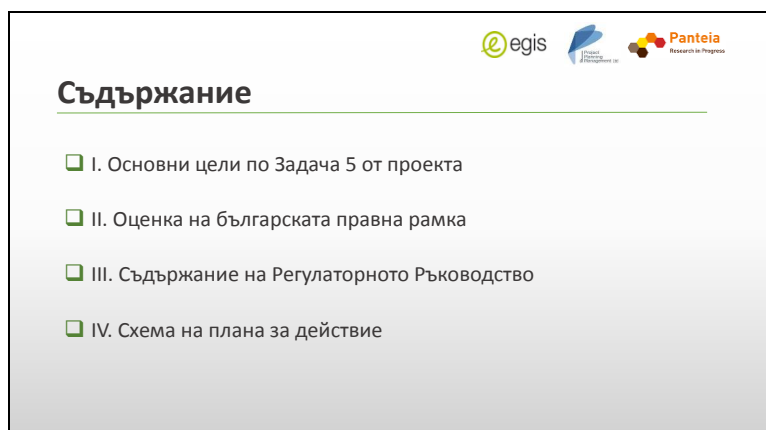
Technical assistance for the formation of a tariff policy for access and use of the railway infrastructure in the DP NK "ZHI"

Обсъждане на  
Пректа на  
Регулаторното Ръководство и  
Схемата на Плана за Действие

Уъркшоп 29.09.2015

Logos: egis, Panteia, European Union, National Strategic Reference Framework, Operational Program Transport, Bulgarian flag, European Investment Bank

Слайд 2

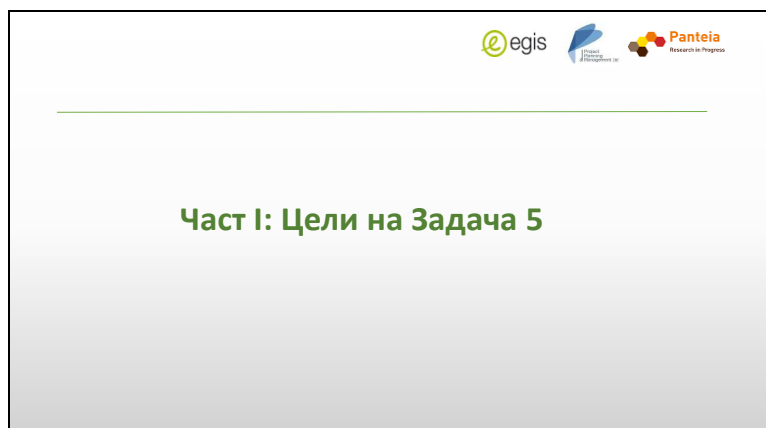


Съдържание

- I. Основни цели по Задача 5 от проекта
- II. Оценка на българската правна рамка
- III. Съдържание на Регулаторното Ръководство
- IV. Схема на плана за действие

Logos: egis, Panteia, European Union, National Strategic Reference Framework, Operational Program Transport, Bulgarian flag, European Investment Bank

Слайд 3






Част I: Цели на Задача 5

Logos: egis, Panteia, European Union, National Strategic Reference Framework, Operational Program Transport, Bulgarian flag, European Investment Bank

6.2 Презентация Консултант – Регулаторно ръководство и план за действие/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 24 Слайда

Слайд 4



### Цели на Задача 5

- **Основна цел:** Изготвяне на Регулаторно Ръководство, което подпомага ИАЖА и НКЖИ в прилагането на новата тарифна политика.
- **Под-задачи:**
  - Оценка на Българската правна рамка
  - Описание на методика за изчисляване на инфраструктурните такси за достъп
  - Проект на Регулаторно Ръководство
  - Схема на Плана на Действие
  - Процес на консултации със заинтересованите страни

Слайд 5



### Част II: Оценка на българската правна рамка

Слайд 6



### Цели и основни констатации



- **Цел:** Да се определят различията между съществуващата правна рамка в областта на железопътния транспорт в България и Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент.  
След представяне на анализа на несъответствията, публикуван наскоро от българското правителство на 9.09.2015 г. бе публикуван проект на изменение на българския закон за железопътния транспорт
- **Променена цел:** Разработване на юридическо становище относно промяната в закона за железопътния транспорт в България и Европейската Директива 2012/34/ЕС.
- Общественото обсъждане продължава две седмици. Консултантите изразиха писмено становище по проекто-закона.



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

## 6.2 Презентация Консултант – Регулаторно ръководство и план за действие/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 24 Слайда

Слайд 7


### Основни констатации:

**Консултантът счита, че съществуват несъответствия по някои въпроси в проектния текст:**

- Обхватът, съгласно новия Чл. 1, е различен от обхватът, посочен в Чл. 1 на Директивата;
- Чл. 6 от новия текст не посочва по какъв начин Регулаторният орган ще бъде правно и финансово независим.
- Регулаторният орган следва да изпълнява независимо функциите си от МТИТС, да бъде независим от лицензиращия орган, националния орган по безопасност и разследващия орган.

Слайд 8








### Основни констатации:

- Условието за достъп до съоръженията за услуги следва да бъдат недискриминационни. Информацията, която е включена не е достатъчна. Липсва списък на съдържанието на минималния пакет за достъп.
- Въпросът с новите оператори, желаещи да стартират нови международни пътнически услуги като обслужват гари, които се покриват от договора за предоставяне на обществена услуга е много труден. Най-малкото, необходимо е да се спомене, че Регулаторният орган е отговорен за изготвяне на методологията за оценка на възможните компенсации и тяхното ценово равнище. Или да не се транспонира настоящия Чл. 12 от Директивата?
- Текстът на Чл. 56 от Директивата не е напълно транспониран (напр. не се споменава възможността за осигуряване на изпълнението на решенията на РО посредством подходящи санкции, включително глоби).

*Консултантът препоръчва проектът на закона за изменение да бъде включен в целостта на новия закон, а не като отделна наредба, като например Наредба 41 и 42.*

Слайд 9

---

## Част III: Регулаторно Ръководство

6.2 Презентация Консултант – Регулаторно ръководство и план за действие/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 24 Слайда

Слайд 10

### Кратко изложение на Регулаторното ръководство (PP)

- Цел на PP:
  - Да подпомага НКЖИ и ИАЖА в прилагането на съответните правила на ЕС, чрез установяване на ясни процедурни действия, които ще улеснят обработването на заявките за влакови маршрути и услуги по железопътната инфраструктура, за по-добро разбиране на наложената тарифа за достъп и прилагане на процедура за подаване на жалби;
  - Да служи на превозвачите, чрез предоставяне на ясни и прозрачни правила.
- Принципите и процедурите в PP съответстват на условията и изискванията на Директива 2012/34/ЕС

Слайд 11

### Кратко изложение на Регулаторното ръководство(2)

- Преглед на съдържанието на PP:
  - 1 • Модул 1: Въведение
  - 2 • Модул 2: Правна и регулаторна рамка
  - 3 • Модул 3: Принципи на разпределяне на капацитета и изчисляване на тарифата за достъп
  - 4 • Модул 4: Условия и процедури за достъп до железопътната инфраструктура

Слайд 12

### Преглед на Модул 4

Основни аспекти на Модул 4	Съдържание
Глава 1. Достъп до железопътната инфраструктура и услуги	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Условия за предоставяне на достъп;</li> <li>• Ограничаване на достъпа;</li> <li>• Други условия за достъп до услугите.</li> </ul>
Глава 2. Права за достъп и използване на капацитета	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Разпределяне на капацитета: роля на регулаторния орган;</li> <li>• Права за достъп;</li> <li>• Сигурност и гъвкавост;</li> <li>• Продължителност и прекратяване;</li> <li>• Разширяване.</li> </ul>
Глава 3. Налагане на такси и разпределяне на капацитета	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Референтен документ за железопътната мрежа;</li> <li>• Процедури и принципи за таксуване;</li> <li>• Споразумения между ЖП и УИ;</li> <li>• Разпределяне на инфраструктурния капацитет;</li> <li>• Изготвяне на графики.</li> </ul>
Глава 4. Права на обжалване	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Процедури за обработка на жалбите;</li> </ul>








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

## 6.2 Презентация Консултант – Регулаторно ръководство и план за действие/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 24 Слайда




Слайд 13

### Примерен раздел от РР

- Глава 2, Раздел 4 (Заявители):
  - “1. Заявките за инфраструктурен капацитет могат да бъдат направени от упълномощени превозвачи, сключили договор с НКЖИ. Тези лица включват железопътни предприятия, международни групи от железопътни предприятия, както и други такива, проявяващи интерес в осигуряване на инфраструктурен капацитет като следитори, товародатели или оператори на комбиниран транспорт.
  - 2. НКЖИ може да наложи изисквания към превозвачите, в уверение на това, че основателните му очаквания за бъдещи приходи и реализация на инфраструктурата са гарантирани. Подобни изисквания следва да бъдат подходящи, прозрачни и недискриминационни. Те следва да бъдат отразени в Референтния документ.”
- Допълнително предимство на тази разпоредба:
  - Определение на термина “заявитель” , който не е ясен в настоящата българска правна рамка.




Слайд 14

### Ролята на ИАЖА, предвидена в РР:

- Осигуряване на мониторинг на НКЖИ: съответствие с приложимото законодателство и принципи за недискриминация;
- Контрол на преговорите между ЖП и НКЖИ относно таксите за достъп;
- Прилагане на принципа на добрия регулатор: осигуряване на ефективна система за разглеждане на жалби;
- Следене на конкуренцията на пазара.

Слайд 15

## Част IV: Схема на План за действие



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

## 6.2 Презентация Консултант – Регулаторно ръководство и план за действие/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 24 Слайда

Слайд 16

### Схема на план за действие

- **Цел:**

Определяне на основните дейности и действия, свързани за прилагането на новата методика за изчисляване на таксите за достъп през следващите 4 години (2016-2019).

Слайд 17

### Действия се предвиждат на различни нива:

**Държавно ниво:**

- Промяна на съществуващото законодателство и регулаторна рамка по отношение на новия режим на таксуване;
- Преглед на нормативната уредба, с оглед осигуряване на съответствие с Директива 2012/34/ЕС
- Изготвяне на необходимите подзаконови актове и наредби, които следва да се добавят

**Ниво НКЖИ:**

- Въвеждане на новата система на таксуване;
- Изготвяне на Референтния документ 2018 в съответствие с Директива 2012/34/ЕС;
- Реорганизация, структурни и процедурни промени при необходимост.

**Ниво ИАЖА:**

- По-пълно разработване на механизма за разглеждане на жалби;
- Разработване на механизъм за контрол на НКЖИ;
- Прецизиране на процедурите и механизмите за наблюдение на конкурентоспособността на Българския железопътен пазар;
- Проверка на спазването на разпоредбите за разделение вадене на сметководство;
- Установяване на сътрудничество и правила за обмен на информация с други Регулаторни органи

Слайд 18

### ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ: ДЪРЖАВНО НИВО

		СРОК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ																
Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	2016				2017				2018				2019			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
<b>ДЪРЖАВНО НИВО</b>																		
Промяна на съществуващото законодателство и регулаторна рамка по отношение на режимите на таксуване и обфигуриране на новия режим на таксуване	Закон за Железопътния транспорт 2001 Израждане 41/2001	Делите на подотделите, в които на разични, като и публикуване на новия режим на таксуване трябва да се съответствие със законодателството на ЕС и със сроците за публикуване на Референтния документ.	///															
Изготвяне на съответствието между регулаторните и българския режим на таксуване и процедурите на достъп до железопътен пазар	Закон за Железопътния транспорт 41/2001 Постъпване 92/2012 Закон за енергетиката 2009	Изготвянето на националното законодателство в железопътния сектор, трябва да бъде съвместно с Директива 2012/34/ЕС по отношение на достъпа до инфраструктурната мрежа и част от националния пазар, който следва да се таксува на база принципа на взаимност при предоставяне на железопътни услуги.	///															
Проверка на нормативните актове, с които се осигурява на съответствие с Директива 2012/34/ЕС, както и на процедурите за предоставяне на железопътни услуги	Сметководствена процедура за изготвяне на националното законодателство на ЕС за железопътния сектор	Процедурите трябва да бъдат разработени и изпълнени, след като бъде публикуван в ЕС.	///															
Изготвяне на необходимите подзаконови актове и наредби, които следва да се добавят. Обръщане на особено внимание на процедурите относно предоставянето и разходите на Регулаторния орган		Процедурите относно таксите да бъдат предоставени на обсъждане и приемане от Правителството	///															



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

## 6.2 Презентация Консултант – Регулаторно ръководство и план за действие/ Уъркшоп 29.06.2015 г., Общо: 24 Слайда

Слайд 19

**ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ: НИВО НКЖИ ( 1 )**

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	2016				2017				2018				2019			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
<b>НИВО НКЖИ</b>																		
<b>A. 2. Подготвяне на регулаторно икономическо обосноваване за въвеждане на новия режим на таксуване на пътните такси за превозни средства с тегло над 3,5 т. и дължина над 7 м. (с включване на таксите за превозни средства с тегло над 3,5 т. и дължина над 7 м. в рамките на таксите за превозни средства с тегло над 3,5 т. и дължина над 7 м.)</b>	Изготвяне на регулаторно икономическо обосноваване за въвеждане на новия режим на таксуване на пътните такси за превозни средства с тегло над 3,5 т. и дължина над 7 м. (с включване на таксите за превозни средства с тегло над 3,5 т. и дължина над 7 м. в рамките на таксите за превозни средства с тегло над 3,5 т. и дължина над 7 м.)	Новият режим на таксуване следва да е в съответствие с европейските законодателства																
Прекъсване на методиката на оценяване на разходите и износите																		
Подготвяне на съставянето на нове разходно сметките на професионални или не професионални пътници за дълги, сред, кратки пътувания, разпространяване такси, включващи...																		
Провеждане на всички процедури и методика на изпитване на разходите с помощта на новите разходно сметки;																		
Изготвяне на първото доклад за износване на пътници за дълги и средни пътувания през периода 2 години (2014, 2016, 2016);																		
Изготвяне на второто доклад за разпространяване на НКЖИ през периода;																		
Подготвяне на описание на методиката за оценяване на пътниците за дълги и средни пътувания и включване на страните на НКЖИ или другите;																		
Осигуряване изпълнение на всички системи за мониторинг и управление в Регулаторния документ																		

Слайд 20

**ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ: НИВО НКЖИ ( 2 )**

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	2016				2017				2018				2019			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
<b>B. Финансово обосноваване на НКЖИ за 2017 г. и включване в бюджета на НКЖИ за 2017/2018 г.</b>																		
Референтният документ за 2018 г., който трябва да се публикува през периода 2017 г. трябва да включва следните допълнителни елементи:																		
Описание на разходите на пътниците за 2018 г.	В периода Референтният документ липсва такава информация	Необходимост от изготвяне на план за разходите на пътниците, обхващащ и НКЖИ, включващ на стъпки в Регулаторния документ и включва под включване и процес на разпределяне на капиталите.																
Модели на финансово споразумение между НКЖИ и пътниците за предоставяне на инфраструктурни услуги и услуги на инфраструктурата;	В периода Референтният документ липсва такава информация	Необходимо да бъде изготвен, обхващащ НКЖИ, НКЖИ, и обхваща като Приложение на Регулаторния документ																
Описание на процедурите при включване на капиталите при разпределянето на капиталите на пътниците на всички етапи от изготвянето на НКЖИ и включването в системата на НКЖИ (включващо всички етапи от изготвянето и включването на капиталите).	Настоящата практика при изготвянето на капиталите на пътниците на всички етапи от изготвянето на НКЖИ и включването в системата на НКЖИ (включващо всички етапи от изготвянето и включването на капиталите).	Процес на описание на процедурите, чрез които се включват капиталите на пътниците.																
Описание на процедурите за регулиране на включването на капиталите и включването на капиталите от всички страни;	Съществуващата система за регулиране на включването на капиталите и включването на капиталите от всички страни;	Необходимо автоматизиране и интегриране на процедурите за регулиране и включване на капиталите.																

Слайд 21

**ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ: НИВО НКЖИ ( 3 )**

Действие	Сегашно положение	Целите, които следва да бъдат постигнати при въвеждане на новия режим на таксуване	2016				2017				2018				2019			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Нови методи за решение на спорове за включване на пътници за дълги и средни пътувания и нови услуги на пътниците.																		
Процедурите за издаване на фактури;	НП получава първоначално само брой фактури	Задача на първата на издаване на разходните фактури, която НП получава, разпространяване на данни за таксите, отнасящи се до периода 1 януари 2016 г.																
Услуги за пътниците;	Не съществуват	Изготвяне на информация относно условията за пътуване в НКЖИ за 2016 г.																
<b>B. Подготвяне на регулаторно икономическо обосноваване за въвеждане на новия режим на таксуване на пътните такси за превозни средства с тегло над 3,5 т. и дължина над 7 м. (с включване на таксите за превозни средства с тегло над 3,5 т. и дължина над 7 м. в рамките на таксите за превозни средства с тегло над 3,5 т. и дължина над 7 м.)</b>																		
Разработване на методиката за изпитване на разходите на професионални или не професионални пътници, разходи за изпитване;		По-примателно определяне и на изпитването за изпитване и изпитване контрол на тези показатели, както и на изпитването отговорности на НКЖИ, разходите и НКЖИ, и процес на мониторинг;																
Изпитване на методиката за изпитване на разходите на професионални или не професионални пътници (сървърна НКЖИ);																		
Изготвяне на контролното между НКЖИ и пътниците относно при изготвянето на данни, финансови и износване;	Първата контролна система на НКЖИ	Изготвяне на нова възможност на НКЖИ и пътниците относно при изготвянето на данни, финансови и износване, както и относно при изготвянето на данни, финансови и износване.																





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

## АНЕКС 7. Презентации Работна среща/Уъркшоп 16.10.2015 г.

### 7.1 Презентация Консултант – Финална фаза проект/ Уъркшоп 16.10.2015 г., Общо: 14 Слайда

Слайд 1



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

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

**Работна среща/Уъркшоп 16.10.2015**

Logos: egis, Panteia, European Union, National Strategic Reference Framework, Operational Program Transport, Bulgarian flag, European Investment Bank.

Слайд 2



**Информация за проекта**

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

Logos: egis, Panteia, European Union, National Strategic Reference Framework, Operational Program Transport, Bulgarian flag, European Investment Bank.



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

## 7.1 Презентация Консултант – Финална фаза проект/ Уъркшоп 16.10.2015 г., Общо: 14 Слайда

Слайд 3






### Екип по управление на проекта

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

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

Слайд 4








### Екип на консултанта...

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

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

Слайд 5

### Информация за проекта...

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

7.1 Презентация Консултант – Финална фаза проект/ Уъркшоп  
16.10.2015 г., Общо: 14 Слайда

Слайд 6



Слайд 7

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

■ Нов модел:

НКЖИ 6 категории влакове, Вариант 2, 0-350 т			
Тегло на влак/ тонове			Параметри
Група	от	до	Коефициент цена/влак-км
1	0	350	70%
2	350	550	80%
3	550	1050	150%
4	1050	1650	280%
5	1650	2400	330%
6	>2400		500%

Базова цена 2,36 лв/влак-км

6 категории влакове				Пътнически превози	Товарни превози	Волчки ЖП
Група	от	до	Общо	Общо	Общо	
1	0	350	31 291	3 166	34 457	
2	350	550	3 188	1 222	4 410	
3	550	1050	1 263	7 160	8 423	
4	1050	1650	-	10 784	10 784	
5	1650	2400	-	6 485	6 485	
6	>2400		-	5 821	5 821	
Общо приходи от ИТ			35 742	34 638	70 380	
За сравнение: общо такси от ИТ през 2013 г.			35 639	33 681	69 340	
Разлика (стойност)			-	957	1 040	
Разлика (%)			-0,2%	-2,8%	-1,5%	

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

Слайд 8

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


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

Където:

- Tkm = влак-км
- Vp = базова цена
- L = коефициент тип линия
- W = коефициент тегло
- IN = стимул за нови влакови услуги
- Pe = цена за достъп до разпределение на електроенергия
- MWh = мегаватчас
- \*приложимо само за електрифицирани влакове

## 7.1 Презентация Консултант – Финална фаза проект/ Уъркшоп 16.10.2015 г., Общо: 14 Слайда


Слайд 9



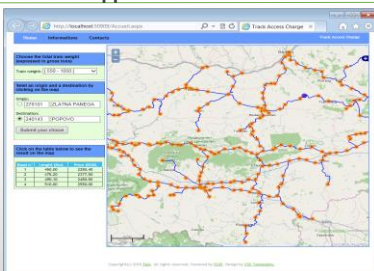
### Методика за изчисляване на преките разходи въз основа на съществуващата счетоводна система в НКЖИ

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

Слайд 10




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



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

Слайд 11



### Регулаторно ръководство

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

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





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

## 7.1 Презентация Консултант – Финална фаза проект/ Уъркшоп 16.10.2015 г., Общо: 14 Слайда

Слайд 12

### План за Действие

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

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

Слайд 13



Слайд 14





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

7.2 Презентация Консултант – План за Действие/ Уъркшоп 16.10.2015 г., Общо: 3 Слайда

Слайд 1





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

---



**План за действие във връзка с прилагането на новия режим на таксуване на достъпа и ползването на железопътната инфраструктура и възможности за адаптиране и промени**




**Уъркшоп 16.10.2015**







Слайд 2

## План за действие

---

- **Цел:**

Определяне на основните дейности и действия, свързани за прилагането на новата методика за изчисляване на таксите за достъп през следващите 4 години (2016-2019).



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

Слайд 3





### Действия се предвиждат на различни нива:

**Държавно ниво:**

- Промяна на съществуващото законодателство и регулаторна рамка по отношение на новия режим на таксуване;
- Преглед на нормативната уредба, с оглед осигуряване на съответствие с Директива 2012/34/ЕС
- Изготвяне на необходимите под законови актове и наредби, които следва да се добавят

**Ниво НКЖИ:**

- Въвеждане на новата система на таксуване;
- Изготвяне на Референтния документ 2018 в съответствие с Директива 2012/34/ЕС;
- Реорганизация, структурни и процедурни промени при необходимост.

**Ниво ИАЖА:**

- По-пълно разработване на механизма за разглеждане на жалби;
- Разработване на механизъм за контрол на НКЖИ;
- Прецизиране на процедурите и механизма за наблюдение на конкурентоспособността на българския железопътен пазар;
- Проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство;
- Установяване на сътрудничество и правила за обмен на информация с други Регулаторни органи



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

### 7.3 Презентация Консултант – Регулаторно Ръководство/ Уъркшоп 16.10.2015 г., Общо: 8 Слайда

Слайд 1





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





## РЕГУЛАТОРНО РЪКОВОДСТВО УЪРКШОП 16.10.2015







Слайд 2

## Цел на Задача 8 от проекта

➡ Финализиране на проекта на Регулаторно Ръководство, който помага на ИАЖА и НКЖИ в прилагането на новата система на таксуване.

Слайд 3





## Кратко изложение на Регулаторното ръководство (PP)

- Цел на PP:
  - Да подпомага НКЖИ и ИАЖА в прилагането на съответните правила на ЕС, чрез установяване на ясни процедурни действия, които ще улеснят обработването на заявките за влакови маршрути и услуги по железопътната инфраструктура, за по-добро разбиране на наложената тарифа за достъп и прилагане на процедура за подаване на жалби;
  - Да служи на превозвачите, чрез предоставяне на ясни и прозрачни правила.
- Принципите и процедурите в PP съответстват на условията и изискванията на Директива 2012/34/ЕС






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

7.3 Презентация Консултант – Регулаторно Ръководство/ Уъркшоп  
16.10.2015 г., Общо: 8 Слайда

Слайд 7



**Роля на ИАЖА, след приключването на проекта**

- Гарантира мониторинг на дейността на НКЖИ: спазване на съответните закони, прозрачност и недопускане на дискриминация;
- Следи процеса на преговори между ЖП и НКЖИ по отношение на инфраструктурните такси за достъп;
- Прилагане на принципите на добрия регулатор: осигуряване на ефективна система за разглеждане на жалби;
- Мониторинг на конкуренцията на пазара.

Слайд 8



---

**Благодаря за  
вниманието!**



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

## 7.4 Презентация Консултант – Софтуер/ Уъркшоп 16.10.2015 г., Общо: 9 Слайда

Слайд 1



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

**СОФТУЕР**

**УЪРКШОП 16.10.2015**

Logos: egis, Project Management Ltd., Panteia Research in Progress, European Union, National Strategic Reference Framework, Operational Program Transport, Bulgarian flag, European Investment Bank.

Слайд 2

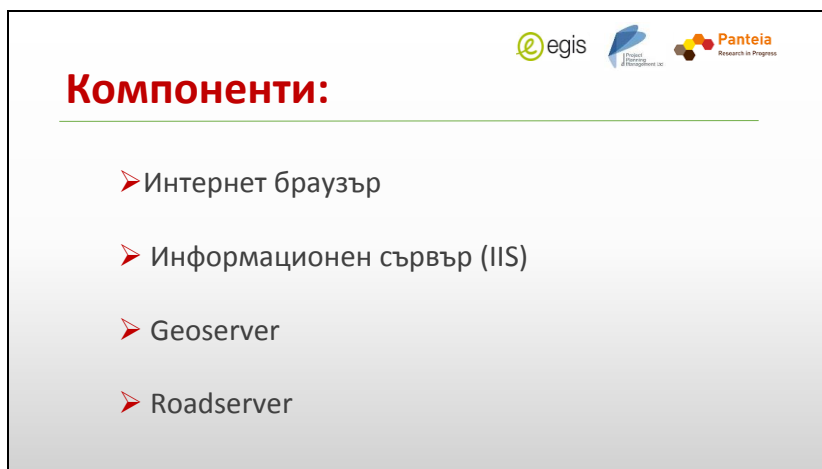


**Цел:**

- Софтуерно приложение за изчисляване на влакови маршрути и съответните инфраструктурни такси за достъп между всеки две гари в България
- Инструментът може да поместен на уебсайта на НКЖИ, което ще предостави възможност за осигуряване на директна информация за клиента

Logos: egis, Project Management Ltd., Panteia Research in Progress.

Слайд 3



**Компоненти:**

- Интернет браузър
- Информационен сървър (IIS)
- Geoserver
- Roadserver

Logos: egis, Project Management Ltd., Panteia Research in Progress.

7.4 Презентация Консултант – Софтуер/ Уъркшоп 16.10.2015 г., Общо: 9 Слайда

Слайд 4

### База данни на железопътни възли - описание

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

Слайд 5

### Описание на базата данни на връзките

Връзките представляват жп линии разделени на подучастъци.

Тази база данни съдържа следните основни елементи:

- Идент. номер на връзката: номер, който идентифицира всяка една връзка
- Идент. номер Възел А: съответства на идент. номер в базата данни на възлите
- Идент. номер Възел Б : съответства на идент. номер в базата данни на възлите
- Дължина (в километри)
- Категория линия: съответства на таксата
- Захранване: електрифицирана или не линия

Слайд 6

### Описание на потребителския модул

Route	Distance (km)	Price (BGN)
1	420.00	2197.00
2	470.00	2197.00
3	465.00	2495.00
4	410.00	2550.00



7.4 Презентация Консултант – Софтуер/ Уъркшоп 16.10.2015 г., Общо: 9  
Слайда

Слайд 7

**Описание на потребителския модул**

1) Задаване на общото тегло на влака (в тонове) – избира се категорията влаково тегло от списъка;

2) Задаване на начална и крайна точка, чрез маркиране на съответната гара на картата;  
Изчисляването на маршрута става след натискане на бутон: „Потвърждение на избора“

3) Резултатите за различните маршрути се събират в таблица на резултатите. При избор на всеки един от редовете от таблицата, приложението генерира визуализация на съответния маршрут на картата на мрежата.

Route n°	Length (Km)	Price (BGN)
1	450.00	2250.40
2	475.20	2377.50
3	490.10	2450.50
4	510.00	2550.00

Слайд 8

**Възможни резултати от приложението**

- Списък с всички възможни маршрути, сортирани от най-краткия до най-дългия, като най-дългия изисква максимум 20% повече време за преминаване;
- Визуализация на всички изчислени маршрути;
- Разходите, свързани с всички изчислени маршрути;

Слайд 9

**БЛАГОДАРЯ ЗА ВНИМАНИЕТО!**