



КРИТИЧЕН АНАЛИЗ НА МЕТОДИКАТА ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ ТАКСИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Кремена Станчева

kremena.stancheva@yahoo.com

*Университет за национално и световно стопанство
1700 София, Студентски град „Христо Ботев“
БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** методика за изчисление на инфраструктурни такси, инфраструктурни такси, железопътна инфраструктура, преки разходи.*

***Резюме:** Настоящата разработка анализира актуалната методика за изчисление на инфраструктурните такси. Предлага поглед върху особеностите на настоящата и предходните методики за формиране на инфраструктурни такси. В следствие на направен анализ на резултатите се дават предложения за промяна на съществуващата методика.*

Въведение

Инфраструктурните такси представляват основен източник на приходи за ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ). Като такъв, те имат голямо значение за компанията в ролята ѝ на управител на железопътната инфраструктура в страната. През последните години се забелязва спад в потреблението, както и ниска удовлетвореност от качеството на предоставяната услуга. Текущото финансово състояние на ДП НКЖИ е свързано с нуждата от инвестиции, както и с лимитът при ценообразуването на услугите за достъп и използване на железопътната инфраструктура.

Целта на настоящата статия е да направи анализ на актуалната методика за изчисление на инфраструктурните такси в железопътния транспорт в България, да постави акцент върху слабите ѝ страни и да даде предложения за нейното подобряване.

Задачите, които се поставят, са:

- Да се разгледат особеностите на компанията управител на железопътната инфраструктура в България;
- Да се дефинира понятието инфраструктурна такса;
- Да се разгледат видовете инфраструктурни такси;
- Да се представи актуалната методика за изчисление на инфраструктурните такси, както и предходни такива;
- Да се анализират предимствата и недостатъците на актуалната към момента методика;

- Да се дадат предложения за подобряване на актуалната методика.

I. Характеристика на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“

Държавно Предприятие "Национална компания Железопътна инфраструктура" (ДП НКЖИ) е управител на железопътната инфраструктура в България и е държавна компания (със статут на държавно предприятие по чл.62, ал.3 от Търговския закон), учредена въз основа на разпоредбите на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ). Едноличен собственик на капитала на Компанията е Българската държава чрез Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС). Орган на управление на НКЖИ е министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

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

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

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

„Развитието на икономиката на България изисква модернизиране на множество инфраструктурни обекти и различни дейности с обществен интерес, които предполагат използването на модерни и алтернативни инвестиционни решения.

Предоставянето на качествени услуги за населението и изграждането на инфраструктура налагат осигуряването на сериозни инвестиции, свързани с прилагането на иновационни методи за финансиране на инвестиционни проекти“¹

За целта на настоящата статия, по-голямо внимание се отделя на инфраструктурните такси като основен източник на приходи.

Инфраструктурната такса (ИТ) е променлива такса, която зависи от количеството действително предоставена услуга по железопътната инфраструктура и с която на управителя на железопътната инфраструктура трябва да бъдат възстановени направените от него преки разходи. За **преки разходи** се приемат тези, които са произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга и поддръжка на инфраструктурата и тежките съоръжения.

Преките разходи се свързват недвусмислено (логически и физически) с дадена единица на разходи. Те възникват единствено като резултат от съществуването на конкретната единица на разходи. /.../ Преките разходи се разделят на:

¹ Тодорова Д., Роля на концесиите за развитието на транспортната инфраструктура, Списание Икономика 21, JEL: E22, O1, R4

- *Преди материални разходи;*
- *Преки трудови разходи; и*
- *Други преки разходи.* Към тази категория се причисляват всички преки разходи извън преките материални и преките трудови разходи. (*Ламбовска, М., Упавление на разходите на организацията, 2011*)

Член 7, параграф 3 от **Директива 2001/14 на Европейския парламент и на Съвета** относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура предвижда, че:

„[...] таксите за минималния пакет достъп и релсов достъп до обслужващите съоръжения се определят от размера на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга“².

Член 8, параграф 1 от същата директива предвижда:

„С оглед постигане на пълно възстановяване на причинените от управителя на инфраструктурата разходи, държавата членка може, доколкото пазарът е в състояние да го понесе, да начисли надбавки на базата на ефективни, прозрачни и недискриминационни принципи, като при това гарантира оптимална конкурентоспособност по-специално на международните железопътни товарни превози. Системата за таксуване отчита увеличението на производителността, постигнати от железопътните предприятия.

Размерът на таксите, обаче, не следва да изключва използването на инфраструктурата от пазарни сегменти, които могат да покриват поне разходите, настъпили директно вследствие извършване на железопътната услуга плюс определен процент печалба, който пазарът може да понесе“³.

II. Методики за изчисление на инфраструктурни такси

Методиката за изчисляване таксите за достъп до релсов път се разработва в съответствие със законодателството на ЕС. Тарифите за достъп до инфраструктурата се основават на преките разходи, определени като разходите, възникнали директно вследствие на извършването на влаковата услуга. Таксите за достъп трябва да бъдат разглеждани като инструмент за постигане на по-конкурентни и хомогенизирани такси за достъп в единното европейско железопътно пространство, за насърчаване на железопътния транспорт. Тези такси за достъп обаче не позволяват реализиране на печалба за управителя на инфраструктурата.⁴

2.1. Тарифа за инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура (до 31.12.2012г.)

Тарифата за инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура (**Тарифа за инфраструктурните такси**), по същество представлява **стара методика** за изчисление на инфраструктурните такси в железопътния транспорт, която се прилага до 31.12.2012г. Сред нея таксите се разделят на два вида:

- **такса за резервация** на капацитет на железопътната инфраструктура; и
- **такса за преминаване** по железопътната инфраструктура.

Инфраструктурната такса за преминаване (такса за действително използване на железопътната инфраструктура) е променлива такса, която зависи от действително

² ДИРЕКТИВА 2001/14/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА, 2001, стр. 11

³ Пак там.

⁴ Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК“ЖИ“, 2015, стр. 14.

изминатите километри по железопътната инфраструктура и с която на управителя на железопътната инфраструктура трябва да бъдат възстановени направените от него преки разходи, произтекли директно вследствие от извършването на влаковата услуга. Таксата за преминаване по железопътната инфраструктура включва таксите за използване на железния път, на електрическите инсталации, на контактната мрежа и енергоснабдителните съоръжения и на системите за управление и сигурност на движението.

Инфраструктурната такса за резервация се изчислява на влаккилометър от резервирания маршрут – т.е. на база на заявеното разстояние, което трябва да измине превозното средство. За разлика от нея, размерът на таксата за преминаване зависи от реално използвания капацитет.

Таксите се разделят на две основни категории – пътнически и товарни превози. При пътническите съществува разлика в таксите, в зависимост от категорията на железопътната линия и от вида на предоставяната услуга:

- А) бързи, пътнически и крайградски влакове;
- Б) пътнически превози с експресни и международни влакове.

При товарните влакове разликата в таксата за преминаване се проявява само в зависимост от вида на превозното средство, а само таксата за резервация варира спрямо категорията на железопътната линия.

2.2. Актуална методика (от 1.01.2013г.)

С Постановление № 92 от 4 май 2012 г., Министерският съвет приема нова методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура. Методиката отменя Тарифата за инфраструктурните такси, използвана до 31.12.2012г. Новата методика влиза в сила от 1 януари 2013 г.

С новата методика се определя таксата за минималния пакет за достъп до железопътната инфраструктура. Таксата се формира на базата на разходите на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

В тази методика отново са предвидени са **два вида такси**:

- **Таксата за преминаване** по железопътната инфраструктура, която не зависи от вида на влаковете и е еднаква за всички железопътни линии от железопътната инфраструктура.

- **Такса за заявен и неизползван капацитет.**

Инфраструктурната такса за преминаване запазва своята същност. Има промяна единствено при разходите, които участват при нейното формиране. В нея са включени преките разходи за:

- използване на железния път и съоръженията;
- използване на сигнализация и телекомуникации;
- управление на движението;
- поддръжка на тежка пътна механизация и стрелки в гаровите коловози.

Новата инфраструктурна такса за преминаване съдържа в себе си два компонента, измервани в брутотонкилометри и във влаккилометри, които се определят както следва:

- **за влаккилометър** – преките разходи, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга за сигнализация и телекомуникации и за управление на движението за предходна година, отнесени към реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура, изразена във влаккилометри за същия период;

- **за брутотонкилометър** – преките разходи в „Железен път и съоръжения“ и „Разходи за поддръжка на тежка пътна механизация и стрелки в гаровите коловози“ за предходна година, отнесени към реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура, изразена в брутотонкилометри за същия период.

Трябва да се отбележи, че разходите се отнасят към влаковата работа на превозвачите, т.е. във влаковата работа не се включва тази, извършена като технологични превози от самата железопътна инфраструктура.

Таксата за заявен и неизползван капацитет осигурява стимул за ефективно използване на капацитета. Тя представлява такса, която покрива разходите на управителя на железопътната инфраструктура, направени за поддържане на железопътната мрежа в състояние, позволяващо осигуряване на нормално и безпрепятствено извършване на влаковата услуга в зависимост от потребностите на железопътните превозвачи, заявени и утвърдени с годишния график за движение на влаковете. Таксата възстановява допустимите разходи за фонд „Работна заплата“, определени в преките разходи по „Управление на движението“.

Тя представлява променлива такса, която зависи от размера на неизползвания заявен и утвърден капацитет под формата на трасе с годишния график за движение на влаковете, изразено във влаккилометри.

Размерът на ставката се определя като отношение между допустимите разходи за фонд „Работна заплата“, включени в преките разходи за предходна година, и реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура, изразена във влаккилометри за същия период. Таксата за заявен и неизползван капацитет се изчислява на влаккилометър за неизползвания заявен и утвърден с годишния график за движение на влаковете капацитет под формата на трасе на влак. Таксата не зависи от вида на влаковете и е еднаква за всички железопътни линии от железопътната инфраструктура.

2.2.1. Допълнение към методиката за изчисление на инфраструктурните такси (01.01.2014г.)

С ПМС № 66/21.03.2014 г. от 05.04.2014 г. са намалени ставките за влаккилометър и бутотонкилометър за комбинирани превози с блок-влакове с 10% и за превоз на товарни автомобили с блок-влакове с 30%.

От 01.01.2014 г., с цел стимулиране на товарните превози по железопътния транспорт, са в сила нови - намалени тарифни ставки, като за влаккилометър ставките са намалени от 0,8203 лв. на 0,7902 лв., а за брутотонкилометър от 0,0038 лв. на 0,0025 лв.⁵

2.3. Сравнителен анализ на прилаганите методики

Двете прилагани методики имат няколко основни разлики помежду си.

- **Тарифата за инфраструктурните такси** предвижда разделянето на таксите на такса за резервация и такса за преминаване, докато в актуалната методика се запазва таксата за преминаване, но се променят компонентите, които я формират, премахва се таксата за резервация и се добавя такса за заявен и неизползван капацитет.

⁵ ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“, Годишен индивидуален доклад за дейността. Доклад на независимия одитор. Индивидуален финансов отчет., 2014, стр.2

- Премахната е разликата в таксите в зависимост от вида и категорията на влаковете. Старите такси са разделени по групи категории влакове: по видове пътнически влакове и по видове товарни влакове, докато новите такси са еднакви за всички видове и категории влакове. Освен това е премахната и разликата на таксите в зависимост от категориите на линиите. При старите такси, тези за пътнически превози се определят в зависимост от категориите на линиите, докато в новите такси такава разделение няма.

- Има ново определяне на елементите за образуване на таксата за преминаване. Старата методика предвижда формирането на таксата да включва следните такси: за железен път, за електрически инсталации, за контактна мрежа и за управление на движението, докато в новите инфраструктурни такси за преминаване са включени такси за: железния път и съоръженията; използване на сигнализация и телекомуникации; управление на движението; поддръжка на тежка пътна механизация и стрелки в гаровите коловози.

- Налице е промяна при таксуването на извършената брутотонкилометрова работа от изолираните локомотиви. При старите такси тази работа се таксува по ставката за пътнически влакове, докато при новата тази разлика е премахната.

Обобщавайки, може да се каже, че новите инфраструктурни такси в сила от 01.01.2013г. изглеждат по-справедливи и отразяват по-точно особеностите на железопътния транспорт. Премахната е значителната разлика между пътническите и товарните влакове и между категориите пътнически влакове и категориите товарни влакове.

Промяната в инфраструктурните такси предизвиква основателен интерес в железопътните превозвачи поради факта, че те представляват най-голямото разходно перо в разходите им. Размерът на тези такси в голяма степен влияе върху размера и качеството на предлаганата от услуга.

III. Анализ на приложимата методика

На 5 май 2010г. Комисията изпраща до Република България мотивирано становище, в което изтъква, че тази държава членка не е изпълнила задълженията си, свързани с поставените ограничения от Европейска Директива 2001/14.

Според Комисията понятието „разходи[...]”, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга“, по смисъла на член 7, параграф 3 от Директива 2001/14, съответства единствено на разходите, направени във връзка с действително извършените движения от влаковете, а не на постоянните разходи, тъй като последните не се променят в зависимост от извършването на влаковата услуга. Комисията посочва, че от пълния анализ на разходите и приходите на българския управител на железопътната инфраструктура за периода 2005—2008 г. е видно, че 60 до 70 % от експлоатационните разходи, изчислявани в България, са въз основа на постоянни елементи, поспециално заплати и социалноосигурителни вноски. Поради това, Комисията стига до извода, че тези разходи не могат да бъдат считани за преки разходи, тъй като не се изменят при предоставянето на влаковите услуги.

Според автора, **налице е неясно дефиниране на преките и косвените разходи в рамките методиката**. Липсва ясно разбиране за това кои разходи са обвързани с основните дейности на предприятието и кои следва да бъдат разглеждани като спомагателни.

По-конкретно, разходите за заплати и социалноосигурителни вноски на служителите, които се изтъкват от Комисията като несъответстващи на изискванията, предс-

тавляват значително перо от разходите на ДП НКЖИ. Трябва ясно да се дефинира, че при изчислението на инфраструктурните такси се включват разходите за труд само на служителите, пряко обвързани с основната дейност на предприятието.

Рамките, поставени от Европейската комисия, относно разходите, които участват във формирането на инфраструктурните такси, изключват възможността да се разглеждат непреките разходи. Те от своя страна са неотменна част от бюджета на компанията, формират голяма част от разходите в ДП НКЖИ и са от важно значение за успешното извършване на основната дейност на компанията. На управляващия инфраструктурата се дава правото да избере метод на разпределяне на разходите. Чл. 6, п. 5 на Директива 2001/14 гласи, че се установява „.../ метод на разпределяне на разходите. Държавите-членки могат да изискват предварително одобряване. Този метод се актуализира от време на време в съответствие с най-добрата международна практика.“⁶

Препоръчително е да се разгледа възможността за **разпределяне на разходите по дейности**. По този начин може да се оцени по-ясно каква е степента на участие на отделните видове разходи в отделните процеси, както и да се проследи какви процеси и в каква степен участват в основните дейности на предприятието. За целта обаче се изисква ясно дефиниране на основните дейности и процеси, което към момента не е налично. Основните дейности на ДП НКЖИ, определени в ЗЖТ са твърде общи, широкообхватни и не дават ясна представа какви процеси са включени в тях. Според автора, това до голяма степен се отразява и на трудното дефиниране на това кои разходи следва да се разглеждат като преки и кои като постоянни.

Друго предложение е видовете инфраструктурни такси да разделят на два вида спрямо вида транспорт – за пътнически и товарни превози. Нуждата за това се обуславя от предложението разходите да се изчисляват поотделно за различните дейности – например, част от инфраструктурата се използва и поддържа само във връзка с превоза на товари от големи предприятия, пристанища и др.; по тези линии не се извършва превоз на пътници и не е логично разходите, направени за поддръжка на тези линии, да се включват при изчислението на инфраструктурни такси за пътническите превози. В този случай ще се добие по-ясна представа за това каква част от разходите са извършени във връзка с отделните видове транспорт. По този начин самите такси ще отговарят по-адекватно на реално направените разходи.

Направеното авторово предложение се основава и на анализ на фактическите резултати на предприятието, предоставени съответно в Таблицы 1 и 2.

В **Таблица 1**, са предоставени резултатите за извършената работа през 2012 и 2013г. (периодът на преминаване от старата към новата методика) и тяхното изменение в процентно съотношение. През 2013 г. се отчита увеличение на извършената работа с 384 567 или с 1,38% във влакилометри и с 222 611 122 или с 1,89% в брутотонкилометри спрямо 2012 г.. Въпреки това обаче, налице е спад от приходите от инфраструктурни такси с цели 21.53%.

⁶ ДИРЕКТИВА 2001/14/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА, 2001, стр. 10

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

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

Табл. 1. Изменение на извършената работа (2012-2013г.)

По видове превози изменението на превозната работа е както следва:

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

Структурата на приходите от инфраструктурни такси по видове превози за 2013 г. е представена в **Таблица 2** и е както следва:

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

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

Табл. 2. Структура на приходите от инфраструктурни такси по видове превози за 2013 г.

Разстоянието, изминавано от пътническите влакове в страната и по международните линии са с приблизително еднаква стойност през годините. Съществена разлика в приходите на компанията се определя от изминатото разстояние, във връзка именно с товарните превози. Това предполага необходимостта от адекватно изчисляване на разходите в зависимост от типа на предоставяната услуга, с цел да се избегне изкривяване от реалната разходна структура на предприятието.

НАТУРАЛНИ И СТОЙНОСТНИ ИЗМЕРИТЕЛИ	Влаккилометри	Брутотонкилометри (хил.)	Приходи от инфраструктурни такси (хил. лв.)
Отчет 2014 г.	28 801 804	12 880 745	54 741
Отчет 2013 г.	28 184 496	12 018 754	68 594
Изменение 2014/2013 (+/-)	617 308	861 991	-13 853
Изменение 2014-2013 в (%)	2,2%	7,2%	-20,2%

Табл. 3. Изменение на извършената работа (2013-2014г.)

През 2014 г. се отчита увеличение в натуралните измерители на извършената работа спрямо 2013 г., а именно: с 617 308 или с 2,2% във влаккилометри и с 861 991 хил. или със 7,2%. в брутотонкилометри.

По видове превози изменението на превозната работа е, както следва:

- пътнически превози - спад с 0,1% във влаккм. и ръст с 5,8% в брутотонкм.;
- товарни превози - ръст с 9,9 % във влаккм. и 8,1% в брутотонкм.;

- изолирани локомотиви - ръст с 3,2% във влаккм. и с 4,6% в брутотонкм.

В резултат на новите ставки приходите от инфраструктурни такси за 2014 г. са по-малко с 13 853 хил. лв. или с 20,2% от реализираните приходи за 2013 г., независимо от отчетения ръст на превозите. Въведените през 2014г. промени в стойността на инфраструктурните такси оказват изключително силно влияние върху резултатите на предприятието. Авторската препоръка е да се разгледа до колко управителят на железопътната инфраструктура е способен да понесе това значително намаление на стойността на основния си източник на приходи. Освен това, решението за намаляване на стойността на част от инфраструктурните такси би трябвало да се основава на фактически резултати. Актуалната методика за изчисление на инфраструктурните такси влиза в сила от 01.01.2013г., а през 2014г. влизат в сила намалените инфраструктурни такси. Изминалият период е твърде кратък и не могат да бъдат взети решения, основаващи се на анализ на резултатите за съответния период.

Друг съществен момент при приложимата методика според автора е **периодът за изчисляване на таксите**. Към момента те се изчисляват на годишна база. Това води до по-голяма чувствителност на размера на таксите от промени в количеството на предлаганата услуга, както и от други фактори. Като друго предложение може да се разгледа възможността за обхващане на по-голям времеви период при изчисляване на инфраструктурните такси.

IV. Заключение

Инфраструктурните такси са елемент с изключително голяма значимост за ДП НКЖИ. За управителя на железопътната инфраструктура те представляват основния източник на приходи, а чрез събирането им се предвижда да бъдат възстановени направените разходи. Поради тази причина, от голяма важност е внимателният избор на методика за тяхното изчисление.

Приложимата към момента методика за изчисление на инфраструктурните такси все още е значително нова и не може да се говори за категорични резултати от нейното приложение. Това, което може да се отчете, е, че в следствие на промяната на методиката се забелязва намаляване на приходите за предприятието при увеличение на обема на работата. До голяма степен това се дължи на премахването на таксата за резервация. Така формираните такси за преминаване и такси за заявен и неизползван капацитет не могат да покрият разликата в приходите.

Друг проблем на съществуващата методика е липсата на ясна дефиниция за преките и непреките разходи на организацията и начина, по който те се разпределят при формирането на таксите. Това не остава незабелязано и от Европейската комисия, която от своя страна предприема мерки срещу неспазването на поставените рамки при формирането на таксите. На ДЖ НКЖИ се препоръчва да дефинира разходите по видове, както и да разгледа възможността те да бъдат отнесени по дейности и да се приложи методът „АВС“.

Като заключение може да се каже, че приложимата към момента методика за изчисление на инфраструктурните такси в железопътния транспорт в България страда от няколко сериозни недостатъка. Полезно би било да се разгледат с повишено внимание слабите ѝ места, да се проучи възможността за приложение на по-актуални методи и да се вземат като пример добри европейски практики в областта на железопътния транспорт.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Тодорова Д., Роля на концесиите за развитието на транспортната инфраструктура, Списание „Икономика 21, JEL: E22, O1, R4
- [2] Ламбовска, М., Управление на разходите на организацията, Екс-Прес, 2011
- [3] ДИРЕКТИВА 2001/14/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА, 2001
- [4] Доклад: Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК“ЖИ“ EIB - TA2012026 BG BSF – България, 2015,
http://www.optransport.bg/upload/docs/Task_1_Report_Version_3_BG.pdf
- [5] ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“, Годишен индивидуален доклад за дейността. Доклад на независимия одитор. Индивидуален финансов отчет., 2014
- [6] Правила за събиране на такси за достъп до железопътната инфраструктура, Европейски правен преглед (електронно издание), 2014
- [7] Купенов, Д., Новите инфраструктурни такси – нови надежди, 2012,
<http://www.ritrans.eu/index.xsp?issue=2012-02&article=34CF3D09A4660602C2257AA50040A441>

CRITICAL ANALYSIS OF THE METHODOLOGY FOR CALCULATION OF INFRASTRUCTURE CHARGES IN THE RAILWAY TRANSPORT

Kremena Stancheva

kremena.stancheva@yahoo.com

University of national and world economy
1700 Sofia, Students' town „Hristo Botev“
BULGARIA

***Key words:** methods for calculation of the infrastructure charges; infrastructure charges; railway infrastructure; variable costs*

***Abstract:** This article analyses the applicable methods for calculation of the infrastructure charges in the railway transport in Bulgaria. It also offers insight into the specifics of the current and prior methods used for calculation of the infrastructure charges. Following the analysis of the results, the author suggests changes in the used methodology.*