

Методики за изчисляване на такси и цени, събирани от управителя на железопътната инфраструктура

СЪДЪРЖАНИЕ

МЕТОДИКА ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ ТАКСИ, СЪБИРАНИ ОТ УПРАВИТЕЛЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	2
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ ЦЕНА ЗА ПРЕДОСТАВЕНА ДОПЪЛНИТЕЛНА УСЛУГА „ИЗМИВАНЕ И ДЕЗИНФЕКЦИЯ НА ВАГОНИ ОТ СЕРИИТЕ G, R, S, E, I, ЗЪРНОВОЗИ, ЦИСТЕРНИ, ГТК, ТАНК КОНТЕЙНЕРИ И ВСИЧКИ ВИДОВЕ ВАГОНИ И ЛОКОМОТИВИ НА ГРАНИЧНИ ДЕЗИНФЕКЦИОННИ РАМКИ”	7
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ТАКСА ЗА ПРЕДОСТАВЯНА УСЛУГА „ВЪТРЕШНА ДЕЗИНФЕКЦИЯ НА ВАГОНИ И КОНТЕЙНЕРИ В ДЕЗИНФЕКЦИОННИТЕ СТАНЦИИ, СОБСТВЕНОСТ НА ДП НКЖИ”	9
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ТАКСА ЗА ПРЕДОСТАВЯНА УСЛУГА „ ПОЧИСТВАНЕ НА ВАГОНИ И КОНТЕЙНЕРИ В ДЕЗИНФЕКЦИОННИТЕ СТАНЦИИ, СОБСТВЕНОСТ НА ДП НКЖИ”	11
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ТАКСА ЗА ПРЕДОСТАВЯНА УСЛУГА „КОМПЛЕКСНО ПОЧИСТВАНЕ И ДЕЗИНФЕКЦИЯ НА ВАГОНИ И КОНТЕЙНЕРИ В ДЕЗИНФЕКЦИОННИТЕ СТАНЦИИ, СОБСТВЕНОСТ НА ДП НКЖИ”	13
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ТАКСА ЗА ПРЕДОСТАВЯНА УСЛУГА „ПОЛЗВАНЕ НА ВАГОННА ВЕЗНА ЗА ИЗМЕРВАНЕ НА ЕДИН ВАГОН”	16
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ ЦЕНА ЗА ПРЕДОСТАВЕНИ ДОПЪЛНИТЕЛНИ УСЛУГИ ЗА „ТЕХНИЧЕСКО ПОДДЪРЖАНЕ И МЕТРОЛОГИЧЕН КОНТРОЛ НА 120 ТОННА ВАГОННА ВЕЗНА”	18
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНА ЗА ИЗДАВАНЕ НА РАЗРЕШИТЕЛНО ЗА ЕДНОКРАТНО ПРЕМИНАВАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНО ВОЗИЛО, КОЕТО НЕ Е ВКЛЮЧЕНО В НАЦИОНАЛНИЯ РЕГИСТЪР НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА	20
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНИ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА УСЛУГИ „ДОСТЪП ДО ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОННИ МРЕЖИ”	22
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНИ НА МАШИНОСМЕНИ НА РЕЛСОВИ САМОХОДНИ СПЕЦИАЛИЗИРАНИ МАШИНИ (РССМ) ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА УСЛУГИ ОТ ДП НКЖИ - ПОДЕЛЕНИЕ „ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ“	24
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНА ЗА УСЛУГАТА „ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРЕУСТРОЙСТВО НА КОНТАКТНА МРЕЖА“	26
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНИ НА МАШИНОСМЕНИ НА СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВТОМОБИЛИ „АВТОВИШКА“ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА УСЛУГИ ОТ ДП НКЖИ - ПОДЕЛЕНИЕ „ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ“	28
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНИ НА МАШИНОСМЕНИ НА СЛЕДНИТЕ ТИПОВЕ МЕХАНИЗАЦИЯ: ТЕЖКА ПЪТНА МЕХАНИЗАЦИЯ, СПЕЦИАЛИЗИРАНИ МАШИНИ И ВАГОНИ, ЛЕКА ПЪТНА МЕХАНИЗАЦИЯ, ВЪЗСТАНОВИТЕЛНИ СРЕДСТВА И СТРОИТЕЛНИ МАШИНИ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА УСЛУГИ ОТ ДП НКЖИ - ПОДЕЛЕНИЕ ЖПС НА ВЪНШНИ КЛИЕНТИ НА КОМПАНИЯТА, БЕЗ ВКЛЮЧЕНО ГОРИВО	30
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНА НА УСЛУГА „ДИСПЕЧЕРСКА ЗАПОВЕД ЗА ДОПЪЛНИТЕЛНО НАЗНАЧАВАНЕ НА ВОЗИЛА И ВЛАКОВЕ”	34
МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНА НА УСЛУГА „ИЗГОТВЯНЕ И/ИЛИ КОРЕКЦИЯ НА РАЗПИСАНИЕ ИЗВЪН ГОДИШНАТА ЗАЯВКА ЗА КАПАЦИТЕТ”	40

МЕТОДИКА ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ ТАКСИ, СЪБИРАНИ ОТ УПРАВИТЕЛЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Приета с ПМС № 92 от 4.05.2012 г., обн., ДВ, бр. 36 от 11.05.2012 г., в сила от 1.01.2013 г., доп., бр. 30 от 1.04.2014 г., изм., бр. 50 от 17.06.2014 г., в сила от 15.06.2014 г., изм. и доп. бр. 91 от 19.11.2019 г., в сила от 19.11.2019 г., доп. бр. 44 от 14.06.2022 г., в сила от 14.06.2022 г., доп. бр. 79 от 4.10.2022 г., в сила от 4.10.2022 г.

1. Общи положения.

С методиката се определя таксата за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения – такса за достъп и използване. Таксата се формира на базата на разходите на Национална компания "Железопътна инфраструктура" (НК "ЖИ"), произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

2. Определяне на разходите на НК „ЖИ“, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга – преки разходи.

На базата на въведената аналитична счетоводна отчетност по отношение на осчетоводяването на разходите за дейността НК "ЖИ" отчита себестойността на всеки процес. Определянето на таксата за достъп и използване се извършва на базата на отчетените разходи съгласно българското счетоводно законодателство по икономически дейности и икономически елементи. При определяне на таксата се взема предвид само размерът на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

3. Определяне на таксата за достъп и използване на базата на преките разходи за поддържане на железопътната инфраструктура.

3.1. Определяне на компонентите, формиращи таксата за достъп и използване.

Таксата за достъп и използване съдържа два компонента – такса за преминаване и такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия. Таксата за преминаване зависи от действително преминалите километри, като измерителите са брутотонкилометри и влаккилометри. Таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия зависи от действително разпределената и потребена електрическа енергия по преносната мрежа на управителя, като измерителят е мегаватчас (MWh). Двата компонента отчитат участието на експлоатационните звена в извършването на влаковата услуга и направените за тази цел преки разходи.

3.2. Формирането на таксата за достъп и използване и определяне размера на ставките се извършва въз основа на отчетените преки разходи и извършена работа по железопътната инфраструктура за предходна година.

3.3. Формиране на таксата.

Таксата за достъп и за използване на железопътната инфраструктура представлява променлива такса, отразяваща действителното използване на железопътната инфраструктура и направените във връзка с това преки разходи за:

- а) използване на железния път и съоръженията;
- б) използване на сигнализация и телекомуникации;
- в) управление на движението;
- г) използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.

3.4. Определяне размера на ставките на компонентите, формиращи таксата за достъп и използване.

3.4.1. Таксата за достъп и използване е променлива такса, чрез която на управителя на железопътната инфраструктура трябва да бъдат възстановени направените от него разходи, произтекли директно от извършването на влаковата услуга.

3.4.2. Размерът на ставките за влакилометър, брутотонкилометър и за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия се определя, както следва:

а) размерът на ставките за влакилометър и брутотонкилометър се определя като отношение между преките разходи, произтекли директно от извършването на влаковата услуга за сигнализация и телекомуникации, за управление на движението и за железен път и съоръжения за предходна година, отнесени към реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура, изразена съответно във влакилометри и брутотонкилометри за същия период;

б) размерът на ставката, формираща такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, се определя като отношение между преките разходи за използването на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия за предходна година и общата разпределена и потребена електрическа енергия от превозвачите по отчети от електромерите в локомотивите, изразена във мегаватчас (MWh), за същия период.

3.4.3. Ставките за влакилометър, брутотонкилометър и за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия се изчисляват ежегодно по настоящата методика от управителя на инфраструктурата и се одобряват от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ – регулаторен орган в железопътния транспорт, в размер, който пазарът на железопътни услуги може да понесе.

3.4.4. Таксата за преминаване по железопътната инфраструктура и за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия не зависи от вида на влаковете и е еднаква за всички железопътни линии от железопътната инфраструктура.

3.5. Размерът на ставките за влакилометър, брутотонкилометър и ставката за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, определен в съответствие с подточки 3.4.2 и 3.4.3, се намалява с 50 на сто за периода:

- от 1 януари 2022 до 30 юни 2022 г., съгласно ПМС № 118 от 9 юни 2022 г. за допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г. (обн., ДВ, бр. 36 от 2012 г.; изм. и доп., бр. 30 и 50 от 2014 г. и бр. 91 от 2019 г.) (ПМС № 118 от 9 юни 2022 г.), в съответствие с Регламент (ЕС) 2022/312 на Европейския парламент и на Съвета от 24 февруари 2022 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2020/1429 по отношение на продължителността на референтния период за прилагането на временни мерки във връзка с налагането на такси за ползване на железопътната инфраструктура (Регламент (ЕС) 2022/312);

- от 01 юли до 31 декември 2022 г., съгласно ПМС № 304 от 29 септември 2022 г. за допълнение на Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната инфраструктура, приета с Постановление № 92 на Министерския съвет от 2012 г. (обн., ДВ, бр. 36 от 2012 г.; изм. и доп., бр. 30 и 50 от 2014 г. и бр. 91 от 2019 г.) (ПМС № 304 от 29 септември 2022 г.), в съответствие с Делегиран регламент (ЕС) 2022/1036 на Комисията от 29 юни 2022 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на удължаването на референтния период. (Делегиран регламент (ЕС) 2022/1036)“.

4. Начин на изчисляване на дължимата променлива такса за преминаване по железопътната инфраструктура.

4.1. Таксата за преминаване по железопътната инфраструктура се изчислява по следната формула:

$$T_{\text{прем}} = T_{\text{брткм}} + T_{\text{влкм}},$$

където:

$T_{\text{прем}}$ е таксата за действителното използване на железопътната инфраструктура;

$T_{\text{брткм}}$ – таксата за реализираните брутотонкилометри по преминатия маршрут;

$T_{\text{влкм}}$ – таксата за реализираните влаккилометри по преминатия маршрут.

4.2. Таксата за реализираните брутотонкилометри се изчислява по следната формула:

$$T_{\text{брткм}} = \sum L_{ij} * Q_{ij} * C_{\text{брткм}},$$

където:

L_{ij} е дължината в километри на j-тия участък по маршрута на i-тия влак;

Q_{ij} – брутното тегло в тонове на i-тия влак за j-тия участък;

$C_{\text{брткм}}$ – инфраструктурната такса за брутотонкилометър.

4.3. Таксата за реализираните влаккилометри се изчислява по следната формула:

$$T_{\text{влкм}} = L * C_{\text{влкм}},$$

където:

L е дължината в километри на действително преминатия маршрут;

$C_{\text{влкм}}$ – инфраструктурната такса за влаккилометър.

5. Начин на изчисляване на дължимата променлива такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.

Таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия се изчислява по следната формула:

$$T_{\text{ерп}} = C_{\text{ерп}} * \sum_1^Z Q_{MWh} ,$$

където:

$T_{\text{ерп}}$ – дължима такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия;

$C_{\text{ерп}}$ – ставка на таксата за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия;

$\sum_1^Z Q_{MWh}$ – сума на тяговата електрическа енергия, отчетена от електромерите в локомотивите;

Z – брой локомотиви.

6. Дължимата такса за достъп и използване се изчислява по следната формула:

$$T_{\text{ди}} = T_{\text{прем}} + T_{\text{ерп}},$$

където:

$T_{\text{ди}}$ е такса за достъп и използване;

$T_{\text{прем}}$ – такса за преминаване;

$T_{\text{ерп}}$ – такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия.

7. Такса за заявен и неизползван капацитет.

7.1. Определение.

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

7.2. Определяне размера на ставката.

Таксата 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 разходите на управителя на железопътната инфраструктура, направени за поддържането на железопътната мрежа в състояние, позволяващо осигуряване на нормално и безпрепятствено извършване на влаковата услуга за предходната година, и реализираната обща влакова работа от превозвачите по железопътната инфраструктура, изразена във влаккилометри за същия период.

7.3. Прилагане.

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.

7.4. Таксата по т. 7 за заявен и неизползване капацитет не се събира за периода:

- от 1 януари 2022 г. до 30 юни 2022 г., съгласно ПМС № 118 от 9 юни 2022 г., в съответствие с Регламент (ЕС) 2022/312;

- от 1 юли до 31 декември 2022 г., съгласно ПМС № 304 от 29 септември 2022 г., в съответствие с Делегиран регламент (ЕС) 2022/1036.

8. Таксата за заявен и неизползван капацитет се изчислява по следната формула:

$$T_{\text{кап}} = L * C_{\text{кап}},$$

където:

L е дължината в километри на неизползвания заявен и утвърден с годишния график за движение на влаковете капацитет под формата на трасе на влак;

$C_{\text{кап}}$ – таксата за заявен и неизползван капацитет за влаккилометър.

9. Определените ставки за такса преминаване за влаккилометър и брутотонкилометър се намаляват, както следва:

- а) за комбинирани превози с блок-влакове с 10 %;
- б) за превоз на товарни автомобили с блок-влакове с 30 %.

10. Фактуриране на таксата за достъп и използване.

За начислената такса за достъп и използване управителят на железопътната инфраструктура издава отделни фактури за:

- а) начислената такса за преминаване;
- б) начислената такса за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия;
- в) начислената такса за заявен и неизползван капацитет.

МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ ЦЕНА ЗА ПРЕДОСТАВЕНА ДОПЪЛНИТЕЛНА УСЛУГА „ИЗМИВАНЕ И ДЕЗИНФЕКЦИЯ НА ВАГОНИ ОТ СЕРИИТЕ G, R, S, E, I, ЗЪРНОВОЗИ, ЦИСТЕРНИ, ГТК, ТАНК КОНТЕЙНЕРИ И ВСИЧКИ ВИДОВЕ ВАГОНИ И ЛОКОМОТИВИ НА ГРАНИЧНИ ДЕЗИНФЕКЦИОННИ РАМКИ”

(Приета с решение на УС от 02.02.2015 г., изменена с реш. на УС от 24.11.2021 г.)

I. Цел на методиката:

Методиката има за цел да определи цена за предоставена на превозвачите допълнителна услуга „Измиване и дезинфекция на вагони от сериите G, R, S, E, I, зърновози, цистерни, ГТК, танк контейнери и всички видове вагони и локомотиви на гранични дезинфекционни рамки”.

II. Ползи:

- извършване услуга на превозвачите;
- допълнителни приходи за ДП „НКЖИ”.

III. Общи положения:

Цената в тази методика се определя на база извършени разходи:

- за материали – включително дезинфекционни средства, вода, горива, ел. енергия;
- за екология – включително съхраняване, извозване и депониране на отпадъци от обработваните вагони;
- за възнаграждения на служители от дезинфекционна станция, които извършват дезинфекцията – организатор дезинфекция и почистване, дезинфектор /жп транспорт;
- за възнаграждения на служители от направление/инспекция „Транспортен, ветеринарен и санитарен контрол” при ДП „НКЖИ”, които следят и контролират спазването на санитарно-технологичните норми, предаване на вагоните за дезинфекция преди натоварване и след разтоварване от товари изискващи задължително такава обработка.

ЦЕНА ЗА УСЛУГА „ВЪНШНА ДЕЗИНФЕКЦИЯ НА ВАГОН /ЛОКОМОТИВ НА ДЕЗИНФЕКЦИОННА РАМКА”

В таблицата е направена калкулация на разходите за материали и др.

№	МАТЕРИАЛИ	Цена /в лв./	Количество	Мярка	Стойност /в лв./
1.	Вода	1,47	0,076	кубм	0,11
2.	Дезинф. Средства	12,54	0,5	л	6,27
3.	Гориво за затопляне (въглища)	0,398	0	кг	0,00
4.	Ел. енергия	0,162	15,53	kvv	2,52
5.	Разходи за екология	2	1		2,00
6.	Разход за поддържане на съоръжения и машини		35%	%	3,82
	ОБЩО				14,72

**КАЛКУЛАЦИЯ ЗА ИЗВЪРШЕНА ВЪНШНА ДЕЗИНФЕКЦИЯ НА
ВАГОН/ЛОКОМОТИВ В ДЕЗИНФЕКЦИОННИ РАМКИ**

Норма време 20 минути

№	Видове разходи		Цена за вагон /в лв./
I.	ПРЕКИ РАЗХОДИ		16,56
1	ФРЗ със соц. осигуровки и надбавки		1,84
1.1	ФРЗ за 20 минути	567,00	1,40
	Клас	24,80%	
1.2	Социални осигуровки и надбавки (върху ФРЗ)	31,40%	
	за 20 минути		0,44
2.	Материали		14,72
2.1	Вода		0,11
2.2	Дезинфекционни средства		6,27
2.3	Гориво за затопляне		0,00
2.4	Ел. енергия		2,52
2.5	Разходи за екология		2,00
2.6	Разход за поддържане на съоръжения и машини		3,82
II.	НЕПРЕКИ РАЗХОДИ	42%	0,59
III.	ВСИЧКО		17,15
IV.	ПЕЧАЛБА	15%	2,57
V.	СТОЙНОСТ НА УСЛУГАТА БЕЗ ДДС		19,72

Крайната цената на услугата се формира като към всички разходи се начисли % печалба на предприятието.

МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ТАКСА ЗА ПРЕДОСТАВЯНА УСЛУГА „ВЪТРЕШНА ДЕЗИНФЕКЦИЯ НА ВАГОНИ И КОНТЕЙНЕРИ В ДЕЗИНФЕКЦИОННИТЕ СТАНЦИИ, СОБСТВЕНОСТ НА ДП НКЖИ”

(Приета с решение на УС от 27.10.2021 г., в сила от 01.03.2022 г.)

I. Цел на методиката

Методиката има за цел да определи таксата за предоставяна услуга „Вътрешна дезинфекция на вагони и контейнери в дезинфекционните станции, собственост на ДП НКЖИ.“

II. Предназначение и обхват

Методиката е предназначена да определи таксата за предоставяна услугата „Вътрешна дезинфекция на вагони и контейнери в дезинфекционните станции, собственост на ДП НКЖИ.“

III. Ползи

1. Извършване на услуга по вътрешна дезинфекция на вагони и контейнери в дезинфекционните станции с цел недопускане проникването и разпространението на епидемии и зарази на територията на страната.

2. Осигуряване на средства за поддържане, ремонт и модернизиране на съоръжението за предоставяне на качествена услуга.

3. Реализиране на приходи за ДП НКЖИ.

IV. Общи положения

Таксата в тази методика се определя на база извършени разходи за преходната година:

1. Преки разходи за извършването на услугата:

- за трудови възнаграждения на служители от дезинфекционна станция, които извършват вътрешна дезинфекцията;
- производствени разходи за:
 - препарат;
 - облекло, материали, външни услуги, поддръжка на съоръжения;
 - вода;
 - електроенергия;
 - екология.

2. Непреки разходи, свързани с извършването на услугата включват производствени разходи с характер на непреки разходи за спомагателна и общопроизводствена дейност, амортизация и административно-управленски разходи.

V. Описание на процеса на извършване на услугата

Вътрешна дезинфекция се извършва на предварително почистени и измити вагони в рамките на 24 ч. преди постъпване на вагоните в дезинфекционната станция от служители на дезинфекционната станция, като включва следните операции:

1. Подготвителни операции – това са подготвителните операции, които могат да включват оглед, отваряне на клапи, капаци, врати, люкове и др., които се извършват преди започването на измиване на вагона;

2. Вътрешна дезинфекция – тази операция представлява вътрешно дезинфектиране на вагона с биоциден препарат;

3. Финализиране – след извършването на вътрешната дезинфекция на дезинфектирания вагон се затварят клапите, капаците, вратите, люковете и др. и същият се облепва от двете страни с етикет „Дезинфектиран“.

VI. Определяне на себестойността на услугата

Себестойността на услугата **Свд_i** представлява сбора от преките разходи, пряко свързани с извършването на услугата и от непреките разходи, и се определя по следната формула:

$$\text{Свд}_i = \text{Рп}_i + \text{Рн}_i, \text{ лв./вагон или лв./контейнер (1)}$$

където:

- **i** – тип на вагона/контейнера от таблица 1, ред 1-5, където $i=[1;5]$;
- **Свд_i** – себестойност на услугата, извършена за *i*-тия тип вагон/контейнер [лв./вагон или лв./контейнер];
- **Рп_i** – преки разходи, свързани с извършването на услугата за *i*-тия тип вагон/контейнер [лв./вагон или лв./контейнер];
- **Рн_i** – непреки разходи, свързани с извършването на услугата за *i*-тия тип вагон/контейнер [лв./вагон или лв./контейнер].

VII. Определяне на таксата за услугата

При определяне на таксата за услугата се включва стойността на предвидената печалба, в размер на 10%, която отговаря на определеното в т. 20, § 1 от Допълнителни разпоредби на Наредба № 41.

Таксата на услугата „Твд_i“ се определя по следната формула:

$$\text{Твд}_i = \text{Свд}_i + \text{Свд}_i * 10\%, \text{ [лв./вагон или лв./контейнер] (2)}$$

където:

- **i** – тип на вагона/контейнера от таблица 1, ред 1-5, където $i=[1;5]$;
- **Свд_i** – себестойност на услугата, извършена за *i*-тия тип вагон/контейнер [лв./вагон или лв./контейнер].

Таблица 1

№ по ред	Тип на вагона/контейнера
1	Вагон – зърновоз
2	Вагон - цистерна
3	Вагони серии Н, G, R, S, Е и I
4	ГТК
5	всички други неупоменати вагони и контейнери

МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ТАКСА ЗА ПРЕДОСТАВЯНА УСЛУГА „ПОЧИСТВАНЕ НА ВАГОНИ И КОНТЕЙНЕРИ В ДЕЗИНФЕКЦИОННИТЕ СТАНЦИИ, СОБСТВЕНОСТ НА ДП НКЖИ”

(Приета с решение на УС от 24.11.2021 г., в сила от 01.03.2022 г.)

I. Цел на методиката

Методиката има за цел да определи таксата за предоставяна услуга „Почистване на вагони и контейнери в дезинфекционните станции, собственост на ДП НКЖИ”.

II. Предназначение и обхват

Методиката е предназначена за изчисляване на таксата за услугата за „Почистване на вагони и контейнери в дезинфекционните станции, собственост на ДП НКЖИ”.

III. Ползи

1. Извършване на услуга по почистване на вагони и контейнери в дезинфекционните станции, собственост на ДП НКЖИ.

2. Осигуряване на средства за поддържане, ремонт и модернизиране на съоръжението за предоставяне на качествена услуга.

3. Реализиране на приходи за ДП НКЖИ.

IV. Общи положения

1. Таксата за услугата в настоящата методика се определя на база извършени разходи:

1.1 Преки разходи, свързани с извършването на услугата:

- за трудови възнаграждения на служители от дезинфекционна станция, които извършват вътрешна дезинфекцията;

- производствени разходи за:

- препарат;
- облекло, материали, външни услуги, поддръжка на съоръжения;
- вода;
- електроенергия;
- екология.

1.2. Непреки разходи, свързани с извършването на услугата включват производствени разходи с характер на непреки разходи за спомагателна и общопроизводствена дейност, амортизация и административно-управленски разходи.

2. Таксата за услугата се определя в зависимост от типа на вагона/контейнера и степента на неговото замърсяване.

3. За целите на тази методика, вагоните/контейнерите се делят на „замърсени“ и „силно замърсени“ в зависимост от степента на замърсяване.

4. „Силно замърсен“ вагон/контейнер е такъв, който е превозвал (два пъти или повече) един или няколко вида товари, без да е бил почистен преди натоварване или след разтоварване, съгласно чл. 3 (2), на НАРЕДБА № 48 от 28.12.2001 г. за железопътен превоз на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка.

V. Описание на процеса на извършване на услугата „Почистване на вагони и контейнери в дезинфекционните станции”.

Почистването се извършва от служители на дезинфекционната станция, като включва следните операции:

1. Подготвителни операции – това са подготвителните операции, които могат да включват оглед, отваряне на клапи, капаци, врати, люкове, изготвяне на констативен протокол и др., които се извършват преди започването на почистването на вагона;

2. Механично почистване – това е отстраняването на остатъци от различни видове товари, пръст, храна, нечистотии, мазнини или други нежелани субстанции чрез използване на един или комбинация от няколко физични метода;

3. Измиване – тази операция включва измиване последователно от пода, в последствие таван и стени от горе на долу, повторно измиване на пода;

4. Финализиране – след извършването на дезинфекцията, на дезинфектираният вагон се затварят клапите, капаците, вратите, люковете и др., изстъргване на ненужните етикети и облепване с етикет: „ПОЧИСТЕН /ИЗМИТ НЕГОДЕН ЗА НАТОВАРВАНЕ С ХРАНИТЕЛЕН ПРОДУКТ“;

5. Почистване на площадката – извършва се почистване на работната площадката, събиране и обезвреждане на отпадъка.

VI. Определяне на себестойността на услугата

Себестойността на услугата „Сп_{ij}” представлява сбора от преките разходи, свързани с извършването на услугата и от непреките разходи и се определя по следната формула:

$$\text{Сп}_{ij} = \text{Рп}_{ij} + \text{Рн}_{ij}, \text{ лв./вагон или лв./контейнер (1),}$$

където:

- **i** – тип на вагона/контейнера от таблица 1/ред 1-5, където $i=[1;5]$;
- **j** – степен на замърсяване от таблица 1/колона 1-2, където $j=[1;2]$;
- **Сп_{ij}** – себестойност на услугата, извършена за *i*-тия тип вагон/контейнер със замърсяване от степен *j* [лв./вагон или лв./контейнер];
- **Рп_{ij}** – преки разходи, свързани с извършването на услугата за *i*-тия тип вагон/контейнер със замърсяване от степен *j* [лв./вагон или лв./контейнер];
- **Рн_{ij}** – непреки разходи, свързани с извършването на услугата за *i*-тия тип вагон/контейнер със замърсяване от степен *j* [лв./вагон или лв./контейнер].

VII. Определяне на таксата за услугата

При определяне на таксата за услугата „Почистване на вагони и контейнери в дезинфекционните станции, собственост на ДП НКЖИ” се включва стойността на предвидената печалба, в размер на 10%, която отговаря на определеното в т. 20, § 1 от Допълнителни разпоредби на Наредба № 41.

Таксата за услугата „Тп_{ij}” се определя по следната формула:

$$\text{Тп}_{ij} = \text{Сп}_{ij} + \text{Сп}_{ij} * 10\%, \text{ лв./вагон или лв./контейнер (2)}$$

където:

- **i** – тип на вагона/контейнера от таблица 1/ред 1-5, където $i=[1;5]$;
- **j** – степен на замърсяване от таблица 1/колона 1-2, където $j=[1;2]$;
- **Сп_{ij}** – себестойност на услугата за *i*-тия тип вагон/контейнер със замърсяване от степен *j* [лв./вагон или лв./контейнер].

Таблица 1

№ по ред	Тип на вагона/контейнера - i	Такса за услугата [лв./вагон или лв./контейнер]	
		замърсен	силно замърсен
		j = 1	j = 2
1	Вагон – зърновоз	Тп _{ij}	Тп _{ij}
2	Вагон - цистерна	Тп _{ij}	Тп _{ij}
3	Вагони серии Н, G, R, S, E и I	Тп _{ij}	Тп _{ij}
4	ГТК	Тп _{ij}	Тп _{ij}
5	всички други неупоменати вагони и контейнери	По калкулация	По калкулация

МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ТАКСА ЗА ПРЕДОСТАВЯНА УСЛУГА „КОМПЛЕКСНО ПОЧИСТВАНЕ И ДЕЗИНФЕКЦИЯ НА ВАГОНИ И КОНТЕЙНЕРИ В ДЕЗИНФЕКЦИОННИТЕ СТАНЦИИ, СОБСТВЕНОСТ НА ДП НКЖИ”

(Приета с решение на УС от 24.11.2021 г., в сила от 01.03.2022 г.)

I. Цел на методиката

Методиката има за цел да определи таксата за предоставяна услуга „Комплексно почистване и дезинфекция на вагони и контейнери в дезинфекционните станции, собственост на ДП НКЖИ“.

II. Предназначение и обхват

Методиката е предназначена за изчисляване на таксата на услугата „Комплексно почистване и дезинфекция на вагони и контейнери в дезинфекционните станции, собственост на ДП НКЖИ“.

III. Ползи

1. Извършване на услуга по комплексно почистване и дезинфекция на вагони и контейнери в дезинфекционните станции, собственост на ДП НКЖИ с цел недопускане проникването и разпространението на епидемии и зарази на територията на страната.

2. Осигуряване на средства за поддържане, ремонт и модернизиране на съоръжението за предоставяне на качествена услуга.

3. Реализиране на приходи за ДП НКЖИ.

IV. Общи положения

1. Таксата за услугата в настоящата методика се определя на база извършени разходи:

1.1. Преки разходи за извършването на услугата:

- за трудови възнаграждения на служители от дезинфекционна станция, които извършват услугата „комплексно почистване и дезинфекция“;

- производствени разходи за:

- биоциден препарат;
- материали, външни услуги, поддръжка на съоръженията и работно облекло;
- вода;
- електроенергия;
- екология.

1.2. Непреки разходи, свързани с извършването на услугата включват производствени разходи с характер на непреки разходи за спомагателна и общопроизводствена дейност, амортизация и административно-управленски разходи.

2. Таксата за услугата се определя в зависимост от типа на вагона/контейнера и степента на неговото замърсяване.

3. За целите на тази методика, вагоните/контейнерите/ се делят на „замърсени“ и „силно замърсени“ в зависимост от степента на замърсяване.

4. „Силно замърсен“ вагон/контейнер/ е такъв, който е превозвал (два пъти или повече) един или няколко вида товари, без да е бил почистен преди натоварване или след разтоварване, съгласно чл. 3 (2), на НАРЕДБА № 48 от 28.12.2001 г. за железопътен превоз на специфични товари, на товари без опаковка и на товари, изискващи особена опаковка.

V. Описание на процеса на извършване на услугата

Почистването и дезинфекцията се извършват от служители на дезинфекционната станция, като включват следните операции:

1. Подготвителни операции – това са подготвителните операции, които могат да включват оглед, отваряне на клапи, капаци, врати, люкове, изготвяне на констативен протокол и др., които се извършват преди започването на почистването на вагона;

2. Механично почистване – това е отстраняването на остатъци от различни видове товари, пръст, храна, нечистотии, мазнини или други нежелани субстанции чрез използване на един или комбинация от няколко физични метода;

3. Измиване – тази операция включва измиване последователно от пода, в последствие таван и стени от горе на долу, повторно измиване на пода;

4. Дезинфекция – тази операция представлява вътрешно дезинфектиране на вагона/контейнера с биоциден препарат, напръскван от дезинфекционна машина;

5. Финализиране – след извършването на дезинфекцията, на дезинфектираният вагон се затварят клапите, капациите, вратите, люковете и др., изстъргване на ненужните етикети и етиктиране;

6. Почистване на площадката – извършва се почистване на работната площадка, събиране и обезвреждане на отпадъка.

VI. Определяне на себестойността на услугата

Себестойността на услугата „Ск_{ij}“ представлява сбора от преките разходи, свързани с извършването на услугата и от непреките разходи и се определя по следната формула:

$$\text{Ск}_{ij} = \text{Рп}_{ij} + \text{Рн}_{ij}, \text{ лв./вагон или лв./контейнер (1)}$$

където:

- **i** – тип на вагона/контейнера от таблица 1/ред 1-5, където $i=[1;5]$;
- **j** – степен на замърсяване от таблица 1/колона 1-2, където $j=[1;2]$;
- **Ск_{ij}** – себестойност на услугата, извършена за i-тия тип вагон/контейнер със замърсяване от степен j [лв./вагон или лв./контейнер];
- **Рп_{ij}** – преки разходи, свързани с извършването на услугата за i-тия тип вагон/контейнер със замърсяване от степен j [лв./вагон или лв./контейнер];
- **Рн_{ij}** – непреки разходи, свързани с извършването на услугата за i-тия тип вагон/контейнер със замърсяване от степен j [лв./вагон или лв./контейнер].

VII. Определяне на таксата за услугата

При определяне на таксата за услугата се включва стойността на предвидената печалба, в размер на 10%, която отговаря на определеното в т. 20, § 1 от Допълнителни разпоредби на Наредба № 41.

Таксата за услугата „Тк_{ij}“ се определя по следната формула:

$$\text{Тк}_{ij} = \text{Ск}_{ij} + \text{Ск}_{ij} * 10\%, \text{ лв./вагон или лв./контейнер (2)}$$

където:

- **i** – тип на вагона/контейнера от таблица 1/ред 1-5, където $i=[1;5]$;
- **j** – степен на замърсяване от таблица 1/колона 1-2, където $j=[1;2]$;
- **Ск_{ij}** – себестойност на услугата за i-тия тип вагон/контейнер със замърсяване от степен j [лв./вагон или лв./контейнер].

Таблица 1

№ по ред	Тип на вагона/контейнера - i	Такса за услугата [лв./вагон или лв./контейнер]	
		замърсен	силно замърсен
		j = 1	j = 2
1	Вагон – зърновоз	Т _{кij}	Т _{кij}
2	Вагон - цистерна	Т _{кij}	Т _{кij}
3	Вагони серии Н, G, R, S, Е и I	Т _{кij}	Т _{кij}
4	ГТК	Т _{кij}	Т _{кij}
5	всички други неупоменати вагони и контейнери	По калкулация	По калкулация

МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ТАКСА ЗА ПРЕДОСТАВЯНА УСЛУГА „ПОЛЗВАНЕ НА ВАГОННА ВЕЗНА ЗА ИЗМЕРВАНЕ НА ЕДИН ВАГОН”

(Изм. и доп. – решение на УС от 27.10.2021 г., в сила от 01.03.2022 г.)

I. Цел на методиката

Методиката има за цел да определи таксата за предоставяне на услуга „Ползване на вагонна везна за измерване на един вагон” на съоръженията, собственост на ДП НКЖИ.

II. Предназначение и обхват

Методиката е предназначена за изчисляване на таксата на услугата, предоставяна на железопътните предприятия, при използване на вагонни везни стопанисвани от ДП НКЖИ.

III. Ползи

1. Използване на съоръженията за мерене на вагони.
2. Осигуряване на средства за поддържане, ремонт и модернизиране на съоръжението за предоставяне на качествена услуга.
3. Реализиране на приходи за ДП НКЖИ.

IV. Общи положения

Таксата в тази методика се определя на база извършени разходи за предходната година:

1. Преки разходи, свързани с извършването на услугата:
 - за трудово възнаграждение на служителите от кантарно стопанство;
 - за поддръжка на кантарен влак;
 - транспортни разходи за кантарен влак;
 - за абонаментно поддържане на вагонните везни;
 - за електрическа енергия.
2. Непреки разходи, свързани с извършването на услугата включват производствени разходи с характер на непреки разходи за спомагателна и общопроизводствена дейност, амортизациите и административно-управленски разходи.
3. Технология на извършване на меренето
Меренето се извършва на обслужващи съоръжения - вагонни везни. Везните трябва да отговарят на техническите и метрологични изисквания, посочени в Закона за измерванията и Закона за техническите изисквания към продуктите.
Меренето на вагоните се извършва от определени служители на железопътните превозвачи, имащи право да извършват тази операция.

V. Определяне на себестойността на услугата

Себестойността на услугата Св представлява сбора от преките разходи, свързани с извършването на услугата и непреките разходи, свързани с извършване на услугата и се определя по следната формула:

$$Св = Рп + Рн \quad (1),$$

където:

- **Св** – себестойност на услугата „Ползване на вагонна везна за измерване на един вагон“ [лв./вагон];
- **Рп** – преки разходи, свързани с извършването на услугата „Ползване на вагонна везна за измерване на един вагон“ [лв./вагон];

- **Рн** – непреки разходи, свързани с извършване на услугата „Ползване на вагонна везна за измерване на един вагон“ [лв./вагон].

VI. Определяне на таксата за услугата

При определяне на таксата за услугата „Ползване на вагонна везна за измерване на един вагон“ се включва стойността на предвидената печалба, в размер на 10%, която отговаря на определеното в т. 20, § 1 от Допълнителни разпоредби на Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура.

Таксата **Тв** на услугата се определя по следната формула:

$$\mathbf{Tв = Cв + Cв*10\% \text{ [лв./вагон]} \text{ (2)}}$$

МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ ЦЕНА ЗА ПРЕДОСТАВЕНИ ДОПЪЛНИТЕЛНИ УСЛУГИ ЗА „ТЕХНИЧЕСКО ПОДДЪРЖАНЕ И МЕТРОЛОГИЧЕН КОНТРОЛ НА 120 ТОННА ВАГОННА ВЕЗНА” (Приета с решение на УС от 02.02.2015 г., в сила от 02.02.2015 г.)

I. Цел на методиката:

Методиката има за цел да определи цена за предоставени допълнителни услуги за „Техническо поддържане и метрологичен контрол на 120 тонна вагонна везна” собственост на предприятия външни на ДП „НКЖИ”.

II. Ползи:

- Поддържане на вагонните везни, собственост на предприятия външни на ДП „НКЖИ” в допустимите технически норми по отношение метрологичните изисквания;
- допълнителни приходи за ДП „НКЖИ”;

III. Общи положения:

Услугата за „Техническо поддържане и метрологичен контрол на 120 тонна вагонна везна” собственост на предприятия външни на ДП „НКЖИ” се предоставя на база сключени договори между ДП „НКЖИ” и предприятие – собственик на вагонната везна. Тя се разделя на:

А/ Абонаментно поддържане на 120 тонна вагонна везна - извършва се от един шлосер ремонт кантари в рамките на един работен ден – 8 часа, два пъти месечно. Състои се в почистване и смазване на лостово-механичната система на везната, разпломбиране и проверка на контролно-мерителен апарат/КМА/, пломбиране, проверка равновесното положение на везната и други;

Б/ Ползване на кантарен влак за едно започнато денонощие при метрологичен контрол на вагонна везна; - при извършване на метрологичен контрол на вагонна везна, кантарният влак се придружава от 4 служители на кантарно стопанство, които придвижват еталонните вагони върху платформите на везната и извършват необходимите манипулации с везната и КМА с цел постигане на равновесно положение. Присъства и представител на направление „Метрология и безразрушителен контрол”, който проверява и контролира привеждането на проверяваната вагонна везна в определените метрологични норми.

IV. Определяне на разходите за труд:

Разходите за труд при предоставяне на дадената услуга се определят на база средна брутна ставка за един ден на едно лице и социални осигуровки и надбавки за един ден на едно лице и броят на участниците.

В таблица № 1 е представена подробна: **Калкулация за цената на абонаментно поддържане на 120 тонна вагонна везна, собственост на предприятия външни на ДП „НКЖИ”.**

I.	ПРЕКИ РАЗХОДИ	В ЛЕВА
1.	Брутна ставка за 1 ден за 1 лице	30.42
2.	Социални осигуровки и надбавки за 1 ден за 1 лице	9.99
3.	Работна заплата и осигуровки за 2 дни за 1 лице	80.82
II.	НЕПРЕКИ РАЗХОДИ /42%/	25.55
III.	СЕБЕСТОЙНОСТ	106.37
IV.	ПЕЧАЛБА 15%	15.96
V.	ОБЩО	122,33

Забележка: В калкулацията не са включени транспортните разходи на служителите от кантарно стопанство. Разходите за материали се доказват с фактури.

В таблица № 2 е представена подробна: Калкулация за ползване на кантарен влак за едно започнато денонощие при метрологичен контрол на вагонна везна, собственост на предприятия външни на ДП „НКЖИ”.

I.	ПРЕКИ РАЗХОДИ	В ЛЕВА
1.	Брутна ставка за 1 ден за 1 лице	33,31
2.	Социални осигуровки и надбавки за 1 ден за 1 лице	10,51
3.	Работна заплата и осигуровки за 1 ден на 5 лица	219,10
II.	НЕПРЕКИ РАЗХОДИ /42%/	69,95
III.	СЕБЕСТОЙНОСТ	289,05
IV.	НАЕМ КАНТАРЕН ВЛАК ЗА 1 ДЕНОНОЩИЕ	235,20
	/24 ч.х 5 вагона = 120 часа х 1 евро на вагон и започнат час = 120 евро по курса за деня / съгласно част 3, раздел 3 от ЕТПТ в Република България/ приет курс 1.96 лв. за 1 евро	
V.	Печалба 15 %	78,64
	ОБЩО	602,89

Забележки:

1. В калкулацията не са включени транспортните разходи за еталонния влак. Разходите за материали се доказват с фактури.

2. Всички разходи за командировка на служителите /пътни, дневни и квартирни/ са за сметка на заявителя, съгласно Наредбата за командировките в страната и/или Наредбата за служебните командировки и специализации в чужбина.

МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНА ЗА ИЗДАВАНЕ НА РАЗРЕШИТЕЛНО ЗА ЕДНОКРАТНО ПРЕМИНАВАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНО ВОЗИЛО, КОЕТО НЕ Е ВКЛЮЧЕНО В НАЦИОНАЛНИЯ РЕГИСТЪР НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

(Приета с решение на УС от 23.01.2020 г., в сила от 01.03.2020 г.)

I. Цел на методиката

Методиката има за цел да определи цена за издаване на разрешително за еднократно преминаване на железопътно возило, което не е включено в националния регистър на железопътните превозни средства по определен маршрут от железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ.

II. Предназначение и обхват

Методиката е предназначена да обхване железопътните предприятия и лицензираните превозвачи, които използват железопътната инфраструктура, стопанисвана от ДП НКЖИ, при необходимост от еднократно преминаване на железопътно возило, което не е включено в националния регистър на железопътните превозни средства.

III. Ползи

1. Минимизиране на движението на железопътни возила, които не са включени в националния регистър на железопътните превозни средства по железопътната инфраструктура на ДП НКЖИ.
2. Повишаване на безопасността на превозния процес.
3. Остойностяване на непланирани и неочаквани дейности и разходи, в дейността на ДП НКЖИ, и реализиране на допълнителни приходи за тази дейност.

IV. Общи положения

Издаване на разрешително за еднократно преминаване на железопътно возило, което не е включено в националния регистър на железопътните превозни средства, се извършва съгласно процедура по безопасност ПБ 2.07 на ДП НКЖИ.

За издаване на разрешението се разглеждат следните документи:

1. Писмено заявление до Генерален директор на ДП НКЖИ, по образец, съгласно формуляр по безопасност - **ФБ 2.07 – 01**.
2. Декларация за техническото състояние на железопътното возило, издадена от железопътно предприятие, притежаващо валиден сертификат за лице, отговорно за поддържането на железопътни превозни средства, по образец, съгласно формуляр по безопасност - **ФБ 2.07 – 02**.
2. Декларация за персонала обслужващ локомотиви, мотриси и РССМ, по образец, съгласно формуляр по безопасност - **ФБ 2.07 – 03**.
4. Информация за технически параметри на превозното средство, касаещи пряко инфраструктурата на ДП НК ЖИ, по образец, съгласно формуляр по безопасност – **ФБ 2.07 – 04**.

V. Определяне на разходи за труд

За определяне разходите за труд на служителите, пряко ангажирани с издаването на разрешителното за еднократно преминаване на железопътно возило, което не е включено в националния регистър на железопътните превозни средства, по елементи на процесите изисквани за оформяне, написване, разпечатване и изпращане на хартиените носители на заповедта и експертен капацитет на служителите по звена, за определяне на разрешението за

движение и условията за осъществяването му, е направена детайлна схема на процесите за нейното осъществяване и ангажираността на определените служители.

Процеса на разглеждане, оценка и съгласуване на заявление за движение на возило не е включено в НРВ, минава през следните процедури, показани в табличен вид в **Приложение 1** към настоящата Методика.

Стойността на услугата „А” се състои от три компонента:

- „В” (**постоянен**), включващ стойността на административните дейности, които са постоянни и не зависят от броя на возилата, които се предлагат за движение;
- „С” (**постоянен**), включващ стойността за дейностите по проверка на техническите параметри на едно возило, които са постоянни и не зависят от броя на возилата;
- Х (**променлив**) – брой на заявените возила.

Необходимото време и съответните стойности за изпълнение на предвиденото в процедурата са дадени в **Приложение 1**.

Стойностите в **Приложение 1** се актуализират всяка година.

1. Компонентът В (*лева*), с постоянни разходи, е стойността в методиката, определена въз основа на разхода на труд на специалистите, участващи в процедурата по издаване на разрешение за еднократно преминаване на возило, без специалистите съгласуващи техническото състояние.

Конкретните стойности за **4,35 часа** – сумарното време за работата на служителите на ДП НКЖИ за всички процедури при постъпило заявление, без да е включено времето за проверка на декларираните технически параметри на возило и съответствието му с параметрите на ЖИ и стойностите за труда им са дадени в таблицата на **Приложение 1**.

2. Компонентът С (*лева*), с постоянни разходи, се образува от дейностите и времето **0,8 часа**, необходимо на специалистите на ДП НКЖИ да проверят декларираните технически параметри на возилото, за съответствие с изискванията на националните технически правила за движение по ЖИ, с технически параметри на превозното средство и съответствието му с параметрите на ЖИ.

Времето и стойностите за това са дадени в **Приложение 1**.

3. Компонентът Х (*брой*) – променлива величина, определена от броя превозни средства, за които се изисква разрешение за движение по ПБ 2.07.

Стойността му участва при определяне в общата стойност на услугата в зависимост от броя на оценяваните превозни средства.

4. Обща стойност на услугата А (*лева*)- изчислява се за всеки отделен случай по формулата:

$A = B + X \cdot C$ (*лв.*), и зависи от броя на заявените возила

VI. Определяне на окончателната стойност за издаване на разрешително за еднократно преминаване, на возила които не са включени в НРВ.

При определяне на стойността на услугата „Разрешително за еднократно преминаване на железопътно возило, което не е включено в националния регистър на железопътните превозни средства” се включва стойността на предвидената печалба, в размер на 10%, която отговаря на определеното в т. 20, § 1 от Допълнителни разпоредби на Наредба № 41.

МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНИ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА УСЛУГИ „ДОСТЪП ДО ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОННИ МРЕЖИ”

(Приета с решение на УС от 27.10.2021 г., в сила от 01.03.2022 г.)

I. Цел на методиката

Методиката има за цел да определи цените за предоставяните услуги „Достъп до телекомуникационни мрежи“.

II. Предназначение и обхват

Методиката е предназначена за изчисляване цената на услугите, които се предоставят на клиентите, които използват съоръжения за достъп до телекомуникационните мрежи, стопанисвани от ДП НКЖИ.

III. Ползи

1. Извършване услуги на железопътните предприятия;
2. Осигуряване на средства за поддържане и ремонт на съоръженията за предоставяне на качествена услуга;
3. Реализиране на приходи за ДП НКЖИ.

IV. Общи положения

Цената в тази методика се определя на база извършени разходи:

1. Преки разходи, свързани с извършването на услугата:
 - разходи за труд на служителите, извършващи осигуряването и поддържането на достъпа до телекомуникационни услуги;
2. Непреки разходи, представляващи административно-управленски, общо-производствени и разходи за амортизация, свързани с предоставянето на услугата.

V. Определяне на себестойност на услугата

Себестойността на услугата $C_{дтmi}$ представлява сбора от разходите, пряко свързани с извършването на услугата и от непреките разходи и се определя по следната формула:

$$C_{дтmi} = P_{pi} + P_{ni} \quad (1)$$

където:

- $C_{дтmi}$ – себестойност на съответната i-та услуга;
- P_{pi} – преки разходи, свързани с извършването на i-тата услуга;
- P_{ni} – непреки разходи, свързани с извършването на i-тата услуга;
- i – услугата, за която се определя себестойността/ред 1-15 от Таблица 1/, $i=[1;15]$
- $дтм$ – достъп до телекомуникационни мрежи

VI. Определяне на цената за услугата

При определяне на цената за предоставяни услуги за достъп до телекомуникационни мрежи, се включва стойността на предвидената печалба в размер на 10%, която отговаря на определеното в т. 20, § 1 от Допълнителни разпоредби на Наредба № 41.

Цената на услугата $\Pi_{дтmi}$ се определя по следната формула:

$$\Pi_{дтmi} = C_{дтmi} + C_{дтmi} * 10\% \quad (2)$$

№ по ред	ВИД НА УСЛУГАТА
1	Откриване на телефон от ведомствената железопътна телекомуникационна мрежа на ДП НКЖИ или селекторен (конферентен) пост
2	Преместване на телефон от ведомствената телекомуникационна мрежа на ДП НКЖИ или селекторен пост (отнася се за преместване в една сграда или при взаимна размяна с друг телефон в различни сгради)
3	Изграждане на инсталация в сграда за инсталиране на телефонен пост на обществен оператор или за друга телекомуникационна връзка
4	Ползване на телефон (с включени 43 200 минути за разговори във ведомствената жп телекомуникационна мрежа на ДП НКЖИ; определената цена е за 1 месец)
5	Поддържане на телекомуникационна инсталация в сграда (за 1 брой линия/връзка) - за абонати и услуги от обществен оператор на електронни съобщителни услуги или друга връзка
6	Изграждане на директна съединителна телекомуникационна линия от ведомствената железопътна телекомуникационна мрежа на ДП НКЖИ - в границите на населеното място на гарата
7	Изграждане на директна съединителна телекомуникационна линия от ведомствената железопътна телекомуникационна мрежа на ДП НКЖИ - извън границите на населеното място на гарата или между гари
8	Ползване на директна съединителна телекомуникационна линия от ведомствената железопътна телекомуникационна мрежа на ДП НКЖИ (за 1 брой връзка) - аналогова двупроводна в границите на населеното място на гарата
9	Ползване на директна съединителна телекомуникационна линия от ведомствената железопътна телекомуникационна мрежа на ДП НКЖИ (за 1 брой връзка) - аналогова четирипроводна в границите на населеното място на гарата
10	Ползване на директна съединителна телекомуникационна линия от ведомствената железопътна телекомуникационна мрежа на ДП НКЖИ (за 1 брой връзка) - аналогова четирипроводна между гари - на всеки започнати 100 км
11	Поддържане на селекторен (конферентен) пост (с включени поддържане на порт от селекторен (конферентен) разпределител, линия – чифтове (канални) и селекторен (конферентен) апарат
12	Провеждане на селекторно (конферентно) съвещание на железопътно предприятие или на негово поделение (цената е за 1 брой участващ абонат за 1 съвещание за всеки започнати 30 минути)
13	Поддържане и ползване на вторичен часовник от мрежата на ДП НКЖИ
14	Откриване и конфигуриране на локална мрежа за пренос на данни през високоскоростна мрежа
15	Месечен абонамент за ползване на услуга локална мрежа за пренос на данни през високоскоростна мрежа

МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНИ НА МАШИНОСМЕНИ НА РЕЛСОВИ САМОХОДНИ СПЕЦИАЛИЗИРАНИ МАШИНИ (РССМ) ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА УСЛУГИ ОТ ДП НКЖИ - ПОДЕЛЕНИЕ „ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ“.

(Приета с решение на УС от 13.07.2022 г., в сила от 12.01.2023 г.)

I. Цел на методиката

Методиката има за цел да определи цените на машиносмените на Релсовите самоходни специализирани машини за предоставяне на услуги при използването им за извършване на ново строителство, ремонт, поддържане и обезопасяване на електрифицирани железопътни линии.

II. Предназначение и обхват

Методиката е предназначена за изчисляване цената на машиносмените на всички РССМ, които се използват при извършване на ново строителство, ремонт, поддържане и обезопасяване на електрифицирани железопътни линии и съоръжения както и при сключване на договори с външни на ДП НКЖИ клиенти.

III. Ползи

1. Извършване услуги на железопътните предприятия и външни на ДП НКЖИ клиенти;
2. Осигуряване на средства за поддържане и ремонт на машините за предоставяне на качествена услуга;
3. Реализиране на приходи за ДП НКЖИ.

IV. Общи положения

Цените в тази методика се определят на база извършени разходи:

1. Преки разходи, свързани с извършването на услугата: - разходи за труд на работниците, извършващи осигуряването и поддържането на машините за изпълнение на предоставяната услуга.
2. Разходи за смазочни материали.
3. Други разходи – за амортизация на машината, за основен ремонт, за технически ремонт и техническо обслужване.
4. Непреки разходи, свързани с извършването на услугата, включват производствени разходи с характер на непреки разходи за спомагателна и общопроизводствена дейност, и административно-управленски разходи.

V. Определяне на себестойност на машиносмяната

Себестойността на машиносмяната $C_{мсм i}$ представлява сбора от разходите, свързани с извършването на услугата и се определя по следната формула:

$$C_{мсм i} = (P_{труд i} + P_{нпр i} + P_{см i}) * \text{ч} + P_{др i}, \text{ лв. (1)}$$

където:

- $C_{мсм i}$ – себестойност на машиносмяната за съответната i -та машина, лв.;
- $P_{труд i}$ – разходи за труд за съответната i -та машина, лв./ч.;
- $P_{см i}$ – разходи за смазочни материали за съответната i -та машина, лв./ч.;
- ч – броят на часовете за които е изчислена машиносмяната;
- $P_{др i}$ – други разходи за съответната i -та машина, лв.;
- $P_{нпр i}$ – непреки разходи за съответната i -та машина, изчислени за 1 час, лв./ч.;
- i – машината, за която се определя себестойността/ред 1÷11 от Таблица 1, $i=[1:11]$.

Таблица 1

№ по ред	НАИМЕНОВАНИЕ НА УСЛУГАТА - j	НАИМЕНОВАНИЕ НА МАШИНАТА - i
1	РССМ - с 1 машинист и 1 придружител	ДМ / АГМу
2	РССМ - с 1 машинист и група по контактна мрежа	ДМ / АГМу
3	РССМ - с 1 машинист и 1 придружител	АДМ
4	РССМ - с 1 машинист и група по контактна мрежа	АДМ
5	РССМ - с 1 машинист и 1 придружител	GEISMAR
6	РССМ - с 1 машинист и група по контактна мрежа	GEISMAR
7	РССМ - с 1 машинист и 1 придружител	COMETI
8	РССМ - с 1 машинист и група по контактна мрежа	COMETI
9	РССМ - с 1 машинист и 1 придружител	PLASSER & THEURER – AMERIKAN - ИЗМЕРИТЕЛ
10	РССМ - с 1 машинист, 1 придружител и оператор	PLASSER & THEURER – AMERIKAN - ИЗМЕРИТЕЛ
11	РССМ - с 1 машинист и група по контактна мрежа	PLASSER & THEURER – AMERIKAN - ИЗМЕРИТЕЛ

VI. Определяне на себестойността и цената за услугата

1. В машиносмените не са включени разходите за командировки и охрана на машините;

2. В машиносмените не са включени разходите за гориво, като разходите за гориво се добавят към себестойността на услугата по цени към датата на сключване на договора за услугата.

Себестойността на услугата j се определя по следната формула:

$$C_{yji} = C_{mci} + P_{gi}, \text{ лв. (2)}$$

където:

- j – видът услуга, за която се определя себестойността/ред 1÷11 от Таблица 1, j=[1:11];
- C_{yji} – себестойност на j-тия вид на услуга за съответната i-та машина, лв.;
- P_{gi} – разходи за гориво за съответната i-та машина, лв.;
- C_{mci} – себестойност на машиносмяната за съответната i-та машина, лв.;

3. При работа на машините извън системата на ДП НКЖИ, допълнително се начислява печалба от 15%. Цената на услугата се определя по следната формула:

$$C^p_{yji} = C_{yji} + C_{yji} * 15\%, \text{ лв. (3)}$$

където:

- C_{yji} – себестойност на j-тия вид услуга за съответната i-та машина, лв.;
- C^p_{yji} – цена за j-тия вид услуга за съответната i-та машина при ползване на машините от външни фирми, лв.

Върху цената на услугата j се начислява ДДС в размер на 20%.

МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНА ЗА УСЛУГАТА „ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРЕУСТРОЙСТВО НА КОНТАКТНА МРЕЖА“.

(Приета с решение на УС от 13.07.2022 г., в сила от 12.01.2023 г.)

I. Цел на методиката

Методиката има за цел да определи цената на услугата за предоставяне от поделение „Електроразпределение“ на изходни данни, необходими за преустройство на контактна мрежа.

II. Предназначение и обхват

Методиката е предназначена за изчисляване цената за предоставяне на изходни данни от поделение „Електроразпределение“, необходими за преустройство на контактна мрежа на външни клиенти на ДП НКЖИ, което включва проучване и анализ, свързан с ангажиране на човешки ресурс от специалисти и експерти на поделението. Проучването на условията за предоставяне на изходни данни на обекти представлява услуга, която се заплаща съгласно одобрена Ценова листа от Управителния съвет на ДП НКЖИ.

Цените в тази методика се определят на база следните ценообразуващи елементи:

1. Определяне на средна часова ставка на експерти от поделението.
2. Отработени часове.

1. Определяне на средна часова ставка

Обхватът на дейностите, необходими за осъществяване на услугата „Изисквания за преустройство на контактна мрежа“, включва заетостта на експерти от поделение „Електроразпределение“, за които е определена средна часова ставка. Средната часова ставка представлява сбор от определената брутна часова ставка, процент на разходите за социални осигуровка и надбавки и процент на непреките разходи.

Непреки разходи, свързани с извършването на услугата, включват производствени разходи с характер на непреки разходи за спомагателна, общопроизводствена и административно-управленска дейност.

2. Определяне на часовете за работа по предоставяне на изходни данни за изготвяне на инвестиционен проект

При определянето на необходимите часове за работа на експерти от поделение „Електроразпределение“, се включват следните дейности:

- ✓ При постъпване на искане за предоставяне на изходни данни, същото се входираща в деловодството, след което се резолира към експертите.
- ✓ Резолираното искане се разглежда от експерти с оглед съответствието му с минималните изискванията на нормативните документи.
- ✓ При необходимост експерти от поделение „Електроразпределение“, правят оглед на място със служебен автомобил.
- ✓ Същите изготвят становище на база получената допълнителна информация от огледа на място.
- ✓ На база становището и изходните данни, експертите изготвят отговор до заявителя.

III. Определяне на себестойност на услугата

Броят на отработените часове от експерти от поделението са дадени в следната таблица:

Таблица 1

№ по ред	i-та по вид дейност	Отработени часоводове, N _i
1	Входиране в деловодството на постъпило искане за предоставяне на изходни данни за преустройство на контактна мрежа и резолуиране.	1
2	Проучване на писменото искане за предоставяне на изходни данни - пълнота, съответствие с нормативните документи, получаване на допълнителна информация и др.	4
3	Проучване техническите изисквания към обекта на потребителя	8
4	Проучване на място	8
5	Оценка на сроковете за изграждане на обекта на потребителя	4
7	Изготвяне техническите изисквания за обекта на потребителя	8
8	Изготвяне на писмо (становище) до заявителя	5

Себестойността на услугата „Изисквания за преустройство на контактна мрежа“ се изчислява по следната формула:

$$C = \sum_{i=1} n N_i * Ч_{ср}, \text{ лв. (1)}$$

където:

- i – вид дейност от Таблица 1/ред 1-8, където i=[1:8];
- C – себестойност на услугата „Изисквания за преустройство на контактна мрежа“;
- N_i – брой на отработените часове за i-тия вид дейност;
- Ч_{ср} – средна часова ставка.

Цената на услугата „Изисквания за преустройство на контактна мрежа“ се определя като към себестойността на услугата се начислява 15 % печалба и се определя по следната формула:

$$Ц = C + C * 15\%, \text{ лв. (2)}$$

където:

- Ц – цена на услугата „Изисквания за преустройство на контактна мрежа“;
- C – себестойност на услугата „Изисквания за преустройство на контактна мрежа“.

Върху определената цена на услугата „Изисквания за преустройство на контактна мрежа“ се начислява ДДС в размер на 20 %.

МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНИ НА МАШИНОСМЕНИ НА СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВТОМОБИЛИ „АВТОВИШКА“ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА УСЛУГИ ОТ ДП НКЖИ - ПОДЕЛЕНИЕ „ЕЛЕКТРОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ“.

(Приета с решение на УС от 05.08.2022 г., в сила от 12.01.2023 г.)

I. Цел на методиката

Методиката има за цел да определи цените на машиносмените на специализирани автомобили „Автовишка“ за предоставяне на услуги при използването им за извършване на ново строителство, ремонт, поддържане и обезопасяване на електрифицирани железопътни линии.

II. Предназначение и обхват

Методиката е предназначена за изчисляване цената на машиносмените на всички автовишки, които се използват при извършване на ново строителство, ремонт, поддържане и обезопасяване на електрифицирани железопътни линии и съоръжения както и при сключване на договори с външни на ДП НКЖИ клиенти.

III. Ползи

1. Извършване услуги на вътрешни и външни на ДП НКЖИ клиенти;
2. Осигуряване на средства за поддържане и ремонт на машините за предоставяне на качествена услуга;
3. Реализиране на приходи за ДП НКЖИ.

IV. Общи положения

Цените в тази методика се определят на база извършени разходи:

1. Преки разходи, свързани с извършването на услугата разходи за труд на работниците, извършващи осигуряването и поддържането на машините за изпълнение на предоставяната услуга;
2. Непреки разходи, свързани с извършването на услугата, включват производствени разходи с характер на непреки разходи за спомагателна и общопроизводствена дейност, и административно-управленски разходи.
3. Други разходи – за амортизация на машината, за основен ремонт и за технически ремонт и техническо обслужване.
4. Разходи за гориво-смазочни материали, определени по цени към дата на сключване на договора за услугата.

V. Определяне на себестойност на машиносмяната, без разходи за гориво-смазочни материали

Себестойността на машиносмяната $C_{смi}$ представлява сбора от разходите, свързани с извършването на услугата и се определя по следната формула:

$$C_{смi} = P_{трудi} + P_{нпрi} + P_{дрi}, \text{ лв. } (1)$$

където:

- $C_{смi}$ – себестойност на машиносмяната за съответния i-ти автомобил, лв.;
- $P_{трудi}$ – преки разходи за труд за съответния i-ти автомобил, лв.;
- $P_{дрi}$ – други разходи за съответния i-ти автомобил, лв.;
- $P_{нпрi}$ – непреки разходи за съответния i-ти автомобил, лв.;

- i – модел автомобил, за който се определя себестойността/ред 1÷3 от Таблица 1, $i=[1:3]$

Таблица 1

№ по ред	НАИМЕНОВАНИЕ НА УСЛУГАТА	НАИМЕНОВАНИЕ НА АВТОМОБИЛА
1	Специализиран автомобил „Автовишка“ – с 1 шофьор	ИВЕКО „Дейли Е 4“
2	Специализиран автомобил „Автовишка“ – с 1 шофьор	ИВЕКО „Дейли“ SAFI-SCA 23
3	Специализиран автомобил „Автовишка“ – с 1 шофьор	ФОРД ТРАНЗИТ

VI. Определяне на себестойността и цените за машиносмени на специализирани автомобили „Автовишка“ за предоставяне на услуги

1. При определяне на себестойността и цените на машиносмени на специализирани автомобили „Автовишка“ за предоставяне на услуги не са включени разходите за командировки на служители на ДП „НКЖИ“ и охрана на автомобилите;

2. При определяне на себестойността на машиносмените $C_{мсм\ i}$ не са включени разходите за гориво-смазочни материали, те се добавят към себестойността на машиносмяната по цени към датата на сключване на договора за услугата.

Себестойността на услугата $C_{y\ i}$ се изчислява по следната формула:

$$C_{y\ i} = C_{мсм\ i} + P_{гсм\ i}, \text{ лв. (2)}$$

където:

- i – модел автомобил, за който се определя себестойността/ред 1÷3 от Таблица 1, $i=[1:3]$;
- $C_{y\ i}$ – себестойност на услугата за съответния i -ти автомобил, лв.;
- $P_{гсм\ i}$ – разходи за гориво-смазочни материали за i -тия автомобил, лв.;
- $C_{мсм\ i}$ – себестойност на машиносмяната за съответния i -ти автомобил, лв.

3. При работа на автомобилите извън системата на ДП „НКЖИ“, допълнително се начислява печалба от 10 %. Цената на услугата $C_{y\ i}$ се изчислява по следната формула:

$$C_{y\ i}^B = C_{y\ i} + C_{y\ i} * 10\%, \text{ лв. (3)}$$

където:

- i – модел автомобил, за който се определя себестойността/ред 1÷3 от Таблица 1, $i=[1:3]$;
- $C_{y\ i}$ – себестойност на услугата за съответния i -ти автомобил
- $C_{y\ i}^B$ – цена на услугата за съответния i -ти автомобил при ползване на машините от външни фирми, лв.

Върху цената на услугата се начислява ДДС в размер на 20%.

**МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНИ НА МАШИНОСМЕНИ НА
СЛЕДНИТЕ ТИПОВЕ МЕХАНИЗАЦИЯ: ТЕЖКА ПЪТНА
МЕХАНИЗАЦИЯ, СПЕЦИАЛИЗИРАНИ МАШИНИ И ВАГОНИ, ЛЕКА
ПЪТНА МЕХАНИЗАЦИЯ, ВЪЗСТАНОВИТЕЛНИ СРЕДСТВА И
СТРОИТЕЛНИ МАШИНИ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА УСЛУГИ ОТ
ДП НКЖИ - ПОДЕЛЕНИЕ ЖПС НА ВЪНШНИ КЛИЕНТИ НА
КОМПАНИЯТА, БЕЗ ВКЛЮЧЕНО ГОРИВО**

(Приета с решение на УС от 10.10.2022 г., в сила от 01.03.2023 г.)

I. Цел на методиката

Методиката има за цел да определи цените на машиносмените на машини за предоставяне на услуги при наемането им и използването им за извършване на ново строителство, ремонт и текущо поддържане на железопътни линии и съоръжения към тях при сключване на договори с външни на ДП НКЖИ клиенти.

II. Предназначение и обхват

Методиката е предназначена за изчисляване цената на машиносмените на всички машини, които се използват при извършване на ново строителство, ремонт и текущо поддържане на железопътни линии и съоръжения към тях при сключване на договори с външни на ДП НКЖИ клиенти.

III. Ползи

1. Извършване услуги на външни на ДП НКЖИ клиенти.
2. Осигуряване на средства за поддържане и ремонт на машините.
3. Реализиране на допълнителни приходи за ДП НКЖИ.

IV. Общи положения

За нуждите на методиката различните типове механизация: тежка пътна механизация, специализирани машини, лека пътна механизация, възстановителни средства и строителни машини се приемат за „специализирани машини“.

Цените в тази методика се определят на база извършени разходи:

1. Преки разходи, свързани с извършването на услугата: разходи за труд на работниците, извършващи осигуряването и поддържането на машините за изпълнение на предоставяната услуга.
2. Непреки разходи, свързани с извършването на услугата, включват производствени разходи с характер на непреки разходи за спомагателна и общопроизводствена дейност, и административно-управленски разходи.
3. Разходи за гориво-смазочни материали.
4. Други разходи - за амортизация, за основен ремонт, за технически ремонт и техническо обслужване на машината/специализирания вагон.

V. Определяне на себестойност на машиносмяната с продължителност 8 часа

Себестойността на машиносмяната $C_{мсм\ i}$ представлява сбора от разходите, свързани с извършването на услугата и се определя по следната формула:

$$C_{мсм\ i} = P_{труд\ i} * Ч + P_{гсм\ i} * Ч + P_{др\ i} + P_{др\ в\ i}, \text{ лв. (1)}$$

където:

- $C_{мсм\ i}$ — себестойност на машиносмяната за съответната i -та специализирана машина, лв.;

- $P_{\text{труд } i}$ – разходи за труд за един час за съответната i -та специализирана машина, лв/ч.;
- $P_{\text{гсм } i}$ – разходи за гориво - смазочни материали за един час за съответната i -та специализирана машина, лв/ч.;
- ч – 8 часа, за които е изчислена машиносмяната;
- $P_{\text{др } i}$ – други разходи за съответната i -та специализирана машина лв.;
- $P_{\text{др } vi}$ – други разходи за съответния i -ти специализиран вагон, лв.;
- i -тата - специализирана машина/специализиран вагон, за които се определя себестойността на машиносмяната, ред 1÷59 от Таблица 1, $i=[1:59]$.

Забележка: В случай на използване на един или повече специализирани вагони от посочените в Таблица 1 заедно с някоя от машините от същата таблица, към себестойността на машиносмяната за съответната машина следва да се добавят само други разходи за съответните специализирани вагони. Разходите за ползване на специализирани вагони, посочени в ред № 25, 26, 27, 28, 29, 30 и 31 от Таблица 1 се определя само на ниво други разходи $P_{\text{др } vi}$.

Таблица 1

I. ТЕЖКА ПЪТНА МЕХАНИЗАЦИЯ		
№ по ред	ТИП НА МАШИНАТА - i	НАИМЕНОВАНИЕ
1.	Машина за смяна на траверси	SVP 74.2
2.	Баластопресевна	RM 76 UHR
3.	Траверсоподбивна мономатик	07 - 325
4.	Траверсоподбивна	07 - 327
5.	Траверсоподбивна	08 – 321, 322, 323
6.	Траверсоподбивна	08 – 326, 327, 328, 329
7.	Траверсоподбивна	09-32/4S
8.	Траверсоподбивна	09-32CSM
9.	Траверсоподбивна	В П Р - 02
10.	Траверсоподбивна	B45L 4504, B45L 4505
11.	Стрелкова траверсоподбивна	B 41 UE 1, 2
12.	Динамичен стабилизатор	DGS 62 N1, N2, N3, N4
13.	Планировъчна машина	SSP 203, -1, 2, -3, -4
14.	Планировъчна машина	GIESMAR RGL 600 1, 2
15.	Релсошлифовална	ATLAS 16-2
II. СПЕЦИАЛИЗИРАНИ МАШИНИ И ВАГОНИ		
№ по ред	ТИП НА МАШИНАТА/ВАГОНА - i	НАИМЕНОВАНИЕ
16.	Двойка портални кранове - комплект	GIESMAR PTH-350
17.	Кран хидравличен стрелови монтиран на жп вагон	Hiab140, Hiab144 и Ferrari714
18.	Лаборатория за измерване на габарит	CHEVROLET
19.	Моторен влекач	ДМ
20.	Моторен влекач	MATISA D912 R
21.	Моторен влекач	АДМ, ДГку
22.	Моторен влекач	АГму
23.	Моторен влекач Plasser	OBW 100.300
24.	Вагони за отсевки - 4 бр.	MFS100 комплект

25.	Хопер дозаторен вагон Faccpp - за едно денонощие	Вагон серия "Faccpp"
26.	Хопердозаторен вагон Fccpp - за едно денонощие	ОВ вагон серия "Fccpp" - единичен хопер
27.	Хопердозаторен вагон Frlloo - за едно денонощие	ОВ вагон серия "Frlloo" - двоен хопер
28.	Вагони за превоз на релси 2 бр. комплект - за едно денонощие	Серия "Smmpps" и "Res"
29.	Платформен вагон Res - за едно денонощие	Вагон серия "Res"
30.	Платформена вагонетка 12 тонна - за едно денонощие	Вагон серия "Oklmm"
31.	Вагон жилище Gbs	Вагон серия Gbs
32.	Багер на комбиниран ход	ATLAS 1604 ZW
33.	Багер на комбиниран ход	KGT-V
III. ЛЕКА ПЪТНА МЕХАНИЗАЦИЯ		
№ по ред	ТИП НА МАШИНАТА - i	НАИМЕНОВАНИЕ
34.	Релсопоставяща машина	GIESMAR MPR-M
35.	Тирфоногаечна машина	GIESMAR TS.2, TB.2, MADRO, ДУНАРИТ, HONDA TS2
36.	Релсоогъваща машина	JB-60
37.	Релсопробивна машина	GIESMAR PR.8, GH 160, ДУНАРИТ, MIN, HONDA PR8S, Чембър LD-41 PN
38.	Релсоотрезна машина	GIESMAR MTX350, STIHL, ДУНАРИТ, PARTNER, HUSQVARNA
39.	Релсоотрезна машина с контрол на запалването чрез опорно рамо	CEMBRE RDSC – 14P
40.	Шлайф машина за релси	GIESMAR MP6, MP12, ROBEL
41.	Шлайф машина за стрелки	GIESMAR MC.3
42.	Хидравничен релсообтегач	GIESMAR TX70VL
43.	Моторен трион	HUSQVARNA, STIHL ,ALPINA, ДРУЖБА
44.	Релсообрязващо устройство	GIESMAR ESN-2HS
45.	Траверсопробивна машина	GIESMAR PT.XL, ROBEL
46.	Храсторез	HUSQVARNA 240R,343R,0LE0-MAC, STIHL, JONSERED
47.	Кастрач	STIHL HT75, STIHL HT103, STIHL HT133, HUSQVARNA 323
48.	Ръчна подбивка с ДВГ	Robel 62.05, Geismar VPS
IV. ВЪЗСТАНОВИТЕЛНИ СРЕДСТВА		
№ по ред	ТИП НА МАШИНАТА/ВАГОНА - i	НАИМЕНОВАНИЕ
49.	ЖП кран с помощни вагони	ЕДК 2000
50.	ЖП кран с помощни вагони	ЕДК 500
51.	ЖП кран с помощни вагони	ЕДК 300
52.	Вагон с хидроуредба	Вагон серия Gabs
53.	Специализиран автомобил	Мерцедес "УНИМОГ"
V. СТРОИТЕЛНИ МАШИНИ		

№ по ред	ТИП НА МАШИНАТА - i	НАИМЕНОВАНИЕ
54.	Багер верижен	KOMATSU PC360NLC-10
55.	Багер товарач	JBC 3CX 2
56.	Мобилна трошачно сортировъчна инсталация	Мобилна роторна трошачка Innocruch 30 и мобилна пресевна инсталация Innoscreen 27
57.	Мини багер БОБКАТ	ЕХС 319
58.	Автокран	"ТАТРА", КС 4561, МАЗ 500, Краз и ФАБЛОК 25t 28t
59.	Автокран	КС 3577, МАЗ 5334

VI. Определяне на себестойността на услугата за машиносмяна с продължителност 8 часа и цената за услугата

1. В машиносмените не са включени разходите за командировки и нощувки на персонала, охрана на машините, които е необходимо да се включват допълнително в Договора за услуга за всяка една машина ;

2. При работа на машините извън системата на ДП НКЖИ, продължителността на машиносмяната на всяка специализирана машина е определена за осем часа , без включени преки разходи за гориво, като разходите за гориво се добавят към себестойността на услугата по пазарни цени към датата на сключване на договора за услугата.

Себестойността на услугата за машиносмяна с продължителност 8 часа се определя по следната формула:

$$C_{y8i} = C_{мсм8i} + P_{г8i} , \text{ лв. } (2)$$

където:

- i-тата специализирана машина, за която се определя себестойността на услугата, ред 1÷59 от Таблица 1, i=[1:59].
- C_{y8i} – себестойност на услугата за съответната i-та машина с продължителност 8 часа, лв.;
- $P_{г8i}$ – разходи за гориво на съответната i-та специализирана машина за машиносмяната с продължителност 8 часа, лв.;
- $C_{мсм8i}$ – себестойност на машиносмяната с продължителност 8 часа за съответната i-та специализирана машина, лв.;

3. При работа на машините извън системата на ДП НКЖИ, допълнително се начислява печалба от 10 %.

Цената на услугата за машиносмяна с продължителност 8 часа се определя по следната формула:

$$Ц^b_{yi} = C_{y8i} + C_{y8i} * 10\% , \text{ лв. } (3)$$

където:

- i-тата специализирана машина, за която се определя цената на услугата, ред 1÷59 от Таблица 1, i=[1:59].
- C_{y8i} – себестойност на услугата за съответната i-та специализирана машина, лв.;
- $Ц^b_{yi}$ – цена за услугата за съответната i-та специализирана машина при ползване на машините от външни фирми, лв.

Върху цената на услугата при ползване на машини от външни фирми се начислява ДДС в размер на 20%.

МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНА НА УСЛУГА „ДИСПЕЧЕРСКА ЗАПОВЕД ЗА ДОПЪЛНИТЕЛНО НАЗНАЧАВАНЕ НА ВОЗИЛА И ВЛАКОВЕ”

(Приета с решение на УС от 13.12.2022 г., в сила от 01.04.2023 г.)

1. Общи положения.

Методиката определя цена на услуга „Диспечерска заповед за допълнително назначаване на возила и влакове“ при оперативното планиране на работата.

Услугата е предназначена да обхване всички возила и влакове, които се назначават с диспечерска заповед издавана от съответните служители пряко осигуряващи управлението на влаковата работа в структурите на ДП НКЖИ.

Услугата обхваща следните технологични дейности извършвани от служители на ДП НКЖИ:

- изготвяне и издаване на диспечерска заповед;
- обработка на диспечерска заповед;
- обработка и изпълнение на диспечерска заповед.

Персоналът, който пряко осъществява технологичните дейности по извършване на услугата е:

- старши влаков диспечер в Централно диспечерско ръководство (ЦДР) на ДП НКЖИ;
- старши влаков диспечер в поделения „Управление на движение на влаковете и гарова дейност“ (УДВГД) на ДП НКЖИ;
- влаков диспечер в поделения УДВГД на ДП НКЖИ;
- ръководител движение в гарите на ДП НКЖИ.

Цената на услугата в тази методика се определя за издадена диспечерска заповед за допълнително назначен влак или возило/изолиран локомотив, при 24 часов непрекъснат режим на работа.

2. Определяне на цена на услугата „Диспечерска заповед за допълнително назначаване на возила и влакове“.

$$Ц_{ДЗ} = R_{СВДЦДР_{ии}}^{ДЗ_{ЦДР}} + R_{СВДУДВГД_{ии}}^{ДЗ_{УДВГД}} + R_{СВДУДВГД_{до}}^{ДЗ_{ЦДР}} + R_{ВДУДВГД_{до}}^{ДЗ_{ЦДР}} + R_{ВДУДВГД_{до}}^{ДЗ_{УДВГД}} + R_{РДУДВГД_{ои}}^{ДЗ_{НКЖИ}},$$

лв за влак/возило (1)

където:

$Ц_{ДЗ}$ - цена на услугата „Диспечерска заповед за допълнително назначаване на возила и влакове“;

$R_{СВДЦДР_{ии}}^{ДЗ_{ЦДР}}$ – разходи за старши влаков диспечер в ЦДР свързани с изготвяне и издаване на диспечерска заповед, лв.;

$R_{СВДУДВГД_{ии}}^{ДЗ_{УДВГД}}$ - разходи за старши влаков диспечер в поделения УДВГД свързани с изготвяне и издаване на диспечерска заповед, лв.;

$R_{СВДУДВГД_{до}}^{ДЗ_{ЦДР}}$ - разходи за старши влаков диспечер в поделения УДВГД свързани с обработка на диспечерска заповед издадена от старши влаков диспечер в ЦДР, лв.;

$R_{ВДУДВГД_0}^{ДЗ^{ЦДР}}$ - разходи за влаков диспечер в поделения УДВГД свързани с обработка на диспечерска заповед издадена от старши влаков диспечер в ЦДР, лв.;

$R_{ВДУДВГД_0}^{ДЗ^{УДВГД}}$ - разходи за влаков диспечер в поделения УДВГД свързани с обработка на диспечерска заповед издадена от старши влаков диспечер в поделения УДВГД, лв.;

$R_{РДУДВГД_{0и}}^{ДЗ^{НКЖИ}}$ - разходи за ръководител движение в поделения УДВГД свързани с обработка и изпълнение на диспечерска заповед издадени от ДП НКЖИ, лв.

2.1. Определяне на разходите, свързани с изготвяне и издаване, обработка, обработка и изпълнение на диспечерска заповед.

$$R_{ijq}^{ДЗ^k} = R_{ij}^{ФРЗЧ} * T_{ijq}^{ср} * B_{чijq}^{ср^k}, \text{ лв. (2)}$$

където:

$R_{ijq}^{ДЗ^k}$ - разходи за i-тата длъжност в j-тата структура на ДП НКЖИ за q-тата технологична дейност, свързани с изготвяне и издаване, обработка, и обработка и изпълнение на диспечерска заповед издадена от k-тата структура на ДП НКЖИ за един влак/возило, лв.;

$R_{ij}^{ФРЗЧ}$ – часова ставка за i-тата длъжност в j-тата структура на ДП НКЖИ, лв./час;

Стойността на часовата ставка за i-тата длъжност в j-тата структура на ДП НКЖИ е определена по отчетни данни на ДП НКЖИ за предходната година от програма за заплати на дружеството.

$T_{ijq}^{ср}$ – средно технологично време в часове за изготвяне и издаване, обработка, и обработка и изпълнение на диспечерска заповед за i-тата длъжност в j-тата структура на ДП НКЖИ и q-тата технологична дейност;

$B_{чijq}^{ср^k}$ – среден брой изготвени и издадени, обработени, и обработени и изпълнени диспечерски заповеди за час за i-тата длъжност в j-тата структура на ДП НКЖИ и q-тата технологична дейност, издадени от k-тата структура на ДП НКЖИ, за периода за който са определени часовите ставки за съответните длъжности в структура на ДП НКЖИ.

2.1.1. Определяне стойността на часовата ставка за i-тата длъжност в j-тата структура на ДП НКЖИ - $R_{ij}^{ФРЗЧ}$.

Стойността на часовата ставка $R_{ij}^{ФРЗЧ}$ за i-тата длъжност в j-тата структура на ДП НКЖИ е определена по отчетни данни на ДП НКЖИ за предходната година от програма за заплати на дружеството

2.1.2. Определяне на средно технологично време за изготвяне и издаване, обработка, обработка и изпълнение на диспечерска заповед за i-тата длъжност в j-тата структура на ДП НКЖИ - $T_{ijq}^{ср}$.

На база хронометриране се определят следните средни технологични времена за изготвяне и издаване, обработка, и обработка и изпълнение на диспечерска заповед:

2.1.2.1. Средно технологично време за изготвяне и издаване на диспечерска заповед от старши влаков диспечер в ЦДР;

$$T_{СВД_{ЦДР_{ии}}}^{ср} = 4 \text{ минути} = 0,067 \text{ часа}$$

2.1.2.2. Средно технологично време за изготвяне и издаване на диспечерска заповед от старши влаков диспечер в поделения УДВГД;

$$T_{\text{СВДуДВГД}_{\text{ии}}}^{\text{ср}} = 4 \text{ минути} = 0,067 \text{ часа}$$

2.1.2.3. Средно технологично време за обработка от старши влаков диспечер в поделения УДВГД на издадена диспечерска заповед от старши влаков диспечер в ЦДР;

$$T_{\text{СВДуДВГД}_{\text{о}}}^{\text{ср}} = 3 \text{ минути} = 0,05 \text{ часа}$$

2.1.2.4. Средно технологично време за обработка от влаков диспечер в поделения УДВГД на издадена диспечерска заповед от старши влаков диспечер в ЦДР или от старши влаков диспечер в поделения УДВГД;

$$T_{\text{ВДуДВГД}_{\text{о}}}^{\text{ср}} = 3 \text{ минути} = 0,05 \text{ часа}$$

2.1.2.5. Средно технологично време за обработка и изпълнение на диспечерска заповед от ръководител движение в поделения УДВГД.

$$T_{\text{РДуДВГД}_{\text{ои}}}^{\text{ср}} = 8 \text{ минути} = 0,133 \text{ часа}$$

2.1.3. Определяне на среден брой изготвени и издадени, обработени, и обработени и изпълнени диспечерски заповеди за час за i-тата длъжност в j-тата структура на ДП НКЖИ и q-тата технологична дейност издадени от k-тата структура на ДП НКЖИ - $B_{\text{ч}_{ijq}}^{\text{ср}^k}$.

2.1.3.1. Определяне на среден брой изготвени и издадени диспечерски заповеди за час от старши влаков диспечер на смяна в ЦДР издадени от ЦДР;

$$B_{\text{чСВД}_{\text{ЦДР}_{\text{ии}}}}^{\text{ср}_{\text{ЦДР}}} = \frac{b_{\text{ч}_{\text{ЦДР}_{\text{ии}}}^{\text{ДЗ}}}}{b_{\text{СВД}_{\text{ЦДР}}}^{\text{СВД}_{\text{С}}}}, \text{бр./час (3)}$$

където:

$B_{\text{чСВД}_{\text{ЦДР}_{\text{ии}}}^{\text{ср}_{\text{ЦДР}}}}$ - среден брой изготвени и издадени диспечерски заповеди за час от старши влаков диспечер на смяна в ЦДР;

$b_{\text{СВД}_{\text{ЦДР}}}^{\text{СВД}_{\text{С}}}$ – брой на старши влаков диспечер на смяна в ЦДР;

$$b_{\text{ЦДР}}^{\text{СВД}_{\text{С}}} = 1$$

$b_{\text{ч}_{\text{ЦДР}_{\text{ии}}}^{\text{ДЗ}}}$ – брой изготвени и издадени диспечерски заповеди за 1 час от ЦДР за съответния период, за който са определени часовите ставки;

$$b_{\text{ч}_{\text{ЦДР}_{\text{ии}}}^{\text{ДЗ}}} = \frac{b_{\text{ч}_{\text{ЦДР}}^{\text{ииДЗ}}}}{q^{\text{п}}}, \text{бр./час (4)}$$

където:

$\beta_{\text{ЦДР}}^{\text{ииДЗ}}$ – брой изготвени и издадени диспечерски заповеди от ЦДР за периода, за който са определени часовите ставки;

$\text{Ч}^{\text{п}}$ – отработени часове за периода, за който са определени часовите ставки.

2.1.3.2. Определяне на среден брой изготвени и издадени диспечерски заповеди за час от старши влаков диспечер в поделение УДВГД издадени от поделение УДВГД;

$$\beta_{\text{чСВДуДВГДии}}^{\text{срУДВГД}} = \frac{\beta_{\text{чУДВГДии}}^{\text{ДЗ}}}{\beta_{\text{УДВГД}}^{\text{СВДС}}}, \text{бр./час (5)}$$

където:

$\beta_{\text{чСВДуДВГДии}}^{\text{срУДВГД}}$ – среден брой изготвени и издадени диспечерски заповеди за час от старши влаков диспечер на смяна в поделение УДВГД;

$\beta_{\text{УДВГД}}^{\text{СВДС}}$ – брой на старши влакови диспечери на смяна в поделения УДВГД;

$$\beta_{\text{УДВГД}}^{\text{СВДС}} = 3$$

$\beta_{\text{чУДВГДии}}^{\text{ДЗ}}$ – брой изготвени и издадени диспечерски заповеди за 1 час в поделения УДВГД за съответния период, за който са определени часовите ставки;

$$\beta_{\text{чУДВГДии}}^{\text{ДЗ}} = \frac{\beta_{\text{УДВГД}}^{\text{ииДЗ}}}{\text{Ч}^{\text{п}}}, \text{бр./час (6)}$$

където:

$\beta_{\text{УДВГД}}^{\text{ииДЗ}}$ – брой изготвени и издадени диспечерски заповеди от поделения УДВГД за периода, за който са определени часовите ставки;

$\text{Ч}^{\text{п}}$ – отработени часове за периода, за който са определени часовите ставки.

2.1.3.3. Определяне на среден брой обработени диспечерски заповеди за час от старши влаков диспечер в поделение УДВГД издадени от старши влаков диспечер в ЦДР;

$$\beta_{\text{чСВДуДВГДо}}^{\text{срЦДР}} = \frac{\beta_{\text{чЦДРии}}^{\text{ДЗ}}}{\beta_{\text{УДВГД}}^{\text{СВДС}^{\text{оЦДР}}}}, \text{бр./час (7)}$$

където:

$\beta_{\text{чСВДуДВГДо}}^{\text{срЦДР}}$ – среден брой на обработените диспечерски заповеди за час от старши влаков диспечер на смяна в поделение УДВГД изготвени и издадени от старши влаков диспечер в ЦДР;

$\beta_{\text{УДВГД}}^{\text{СВДС}^{\text{оЦДР}}}$ – среден брой на старши влакови диспечери на смяна в поделения УДВГД обработващи диспечерска заповед издадена от старши влаков диспечер в ЦДР;

$$\beta_{\text{УДВГД}}^{\text{СВДС}^{\text{оЦДР}}} = 2$$

$\beta_{\text{чЦДРии}}^{\text{ДЗ}}$ – брой изготвени и издадени диспечерски заповеди за 1 час от старши влаков диспечер в ЦДР за съответния период, за който са определени часовите ставки (формула (4))

2.1.3.4. Определяне на среден брой обработени диспечерски заповеди за час от влаков диспечер в поделение УДВГД издадени от старши влаков диспечер в ЦДР;

$$B_{\text{чВДуДВГД}_0}^{\text{срЦДР}} = \frac{b_{\text{чЦДР}_{\text{ии}}}^{\text{ДЗ}}}{b_{\text{ВДс}^{\text{оЦДР}}_{\text{УДВГД}}}}, \text{бр./час (8)}$$

където:

$B_{\text{чВДуДВГД}_0}^{\text{срЦДР}}$ - среден брой на обработените диспечерски заповеди за час от влаков диспечер на смяна в поделение УДВГД издадени от старши влаков диспечер в ЦДР;

$b_{\text{УДВГД}}^{\text{ВДс}^{\text{оЦДР}}}$ – среден брой на влакови диспечери на смяна в поделения УДВГД обработващи диспечерска заповед издадена от старши влаков диспечер в ЦДР;

$$b_{\text{УДВГД}}^{\text{ВДс}^{\text{оЦДР}}} = 4$$

$b_{\text{чЦДР}_{\text{ии}}}^{\text{ДЗ}}$ – брой изготвени и издадени диспечерски заповеди за 1 час от старши влаков диспечер в ЦДР за съответния период, за който са определени часовите ставки (формула (4)).

2.1.3.5. Определяне на среден брой обработени диспечерски заповеди за час от влаков диспечер в поделение УДВГД издадени от старши влаков диспечер в поделение УДВГД;

$$B_{\text{чВДуДВГД}_0}^{\text{срУДВГД}} = \frac{b_{\text{чУДВГД}_{\text{ии}}}^{\text{ДЗ}}}{b_{\text{УДВГД}}^{\text{ВДс}^{\text{оУДВГД}}}}, \text{бр./час (9)}$$

където:

$B_{\text{чВДуДВГД}_0}^{\text{срУДВГД}}$ - среден брой на обработените диспечерски заповеди за час от влаков диспечер на смяна в поделение УДВГД издадени от старши влаков диспечер в поделение УДВГД;

$b_{\text{УДВГД}}^{\text{ВДс}^{\text{оУДВГД}}}$ – среден брой на влакови диспечери на смяна в поделения УДВГД обработващи диспечерска заповед издадена от старши влаков диспечер в поделение УДВГД;

$$b_{\text{УДВГД}}^{\text{ВДс}^{\text{оУДВГД}}} = 2$$

$b_{\text{чУДВГД}_{\text{ии}}}^{\text{ДЗ}}$ – брой изготвени и издадени диспечерски заповеди за 1 час от поделения УДВГД за съответния период, за който са определени часовите ставки (формула (6)).

2.1.3.6. Определяне на среден брой обработени и изпълнени диспечерски заповеди за час от ръководител движение в поделения УДВГД;

$$B_{\text{чРД уДВГД}}^{\text{срНКЖИ}} = \frac{b_{\text{чНКЖИ}}^{\text{ДЗ}}}{b_{\text{УДВГД}}^{\text{РДС}}}, \text{бр./час (10)}$$

където:

$B_{\text{чРД уДВГД}}^{\text{срНКЖИ}}$ - среден брой обработени и изпълнени диспечерски заповеди за час от ръководител движение на смяна в поделения УДВГД издадени от ДП НКЖИ;

$b_{\text{УДВГД}}^{\text{РДС}}$ – брой на ръководител движение на смяна в поделения УДВГД (равен на броя гари)

$$\epsilon_{\text{удвгд}}^{\text{РДС}} = 296$$

$\epsilon_{\text{чнкжи}}^{\text{ДЗ}}$ – брой издадени диспечерски заповеди за 1 час в ДП НКЖИ за съответния период, за който са определени часовите ставки;

$$\epsilon_{\text{чнкжи}}^{\text{ДЗ}} = \frac{\epsilon_{\text{нкжи}}^{\text{оДЗ}}}{\text{ч}^{\text{п}}}, \text{бр./час} \quad (11)$$

където:

$\epsilon_{\text{нкжи}}^{\text{оДЗ}}$ – общ брой издадени диспечерски заповеди от ДП НКЖИ за периода, за който са определени часовите ставки;

$\text{ч}^{\text{п}}$ – отработени часове за периода, за който са определени часовите ставки.

МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕНА НА УСЛУГА “ИЗГОТВЯНЕ И/ИЛИ КОРЕКЦИЯ НА РАЗПИСАНИЕ ИЗВЪН ГОДИШНАТА ЗАЯВКА ЗА КАПАЦИТЕТ”

(Приета с решение на УС от 13.12.2022 г., в сила от 01.04.2023 г.)

1. Общи положения.

Методиката определя цена на услуга “Изготвяне и/или корекция на разписания извън годишната заявка за капацитет” при направена заявка за разпределяне на капацитет извън годишната заявка, въз основа на определяне на базова цена за изготвяне и/или корекция на разписания извън годишната заявка за капацитет и модулирането ѝ в зависимост от времето за подаване на заявка, и необходимостта от определянето специални условия при движение.

Услугата е предназначена да обхване всички изготвени разписания и корекции на разписания на влакове и возила по искане на превозвачите, които са извън годишната заявка за капацитет.

Персоналът, който пряко осъществява услугата са служителите на ДП НКЖИ разработващи графика за движение на влаковете, наричани в тази методика за краткост графисти.

Цената отчита и е в зависимост от времето за подаване на заявка за капацитет или корекция на разписание, както и разграничава изготвянето на разписания на влакове, за които е необходимо определянето специални условия при движение.

Цената на услугата в тази методика се определя за километър за изготвяне на ново разписание или за корекция на вече съществуващо при следните изходни данни:

- 8 часов режим на работа и 5 дневна работна седмица;
- 30 минути средно технологично време за изготвяне/корекция на едно разписание и подготвяне на телеграма;
- средна дължина в километри на изготвено/коригирано разписание от графистите извън годишната заявка за капацитет, по отчетни данни за предходната година.

2. Видове заявки в зависимост от времето за подаване на заявка.

Определят се следните видове заявки и коефициенти за модулация на базовата цена в зависимост от времето на подаване на заявка и наличието на специални условия:

- Стандартна заявка – получена минимум 48 часа преди желания начален час на тръгване на влака:
 - $K_C = 1$ - за разписание без специални условия за движение;
 - $K_C^{CY} = 2$ - за разписание със специални условия за движение;
- Нормална заявка – получена по-малко от 48 часа преди желания начален час на тръгване на влака и не по-късно от 10 часа на предишния ден преди деня на тръгване на влака:
 - $K_H = 1,5$ - за разписание без специални условия за движение;
 - $K_H^{CY} = 3$ - за разписание със специални условия за движение;
- Експресна заявка – получена след 10 часа на предишния ден преди деня на тръгване на влака:
 - $K_E = 2$ - за разписание без специални условия за движение;
 - $K_E^{CY} = 4$ - за разписание със специални условия за движение.

3. Определяне на базова цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет”.

$$\text{Ц}_{\text{ИР}}^{\text{Б}} = \frac{\text{Р}_{\text{ср}}^{\text{ИР}}}{\text{Д}_{\text{ср}}^{\text{ИР}}}, \text{ лв/км (1)}$$

където:

$\text{Ц}_{\text{ИР}}^{\text{Б}}$ – базова цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет”;

$\text{Р}_{\text{ср}}^{\text{ИР}}$ – средни разходи свързани с изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет, определени по отчетни данни за предходната година;

$\text{Д}_{\text{ср}}^{\text{ИР}}$ – средна дължина в километри на изготвено/коригирано разписание извън годишната заявка за капацитет, определена по отчетни данни за предходната година.

3.1. Определяне на средни разходи свързани с изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет по отчетни данни за предходната година.

$$\text{Р}_{\text{ср}}^{\text{ИР}} = \text{Р}_{\text{Г}}^{\text{ФРЗ}} * \text{T}_{\text{Г}}^{\text{ср}}, \text{ лв (2)}$$

където,

$\text{Р}_{\text{Г}}^{\text{ФРЗ}}$ – часова ставка за графист по отчетни данни за предходната година;

$\text{T}_{\text{Г}}^{\text{ср}}$ – средно време заетост на 1 графист за изготвяне/корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет.

3.1.1. Определяне на средно време заетост на 1 графист за изготвяне/корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет.

На база хронометриране са определени 30 минути средно технологично време за изготвяне/корекция на едно разписание извън годишната заявка за капацитет и подготвяне на телеграма.

$$\text{T}_{\text{Г}}^{\text{ср}} = \text{Б}_{\text{срГ}}^{\text{ИР}} * \text{T}_{\text{Г}}^{\text{ср}}, \text{ часа (3)}$$

където,

$\text{Б}_{\text{срГ}}^{\text{ИР}}$ – среден брой изготвени/коригирани разписания от 1 графист за 8 часов работен ден;

$\text{T}_{\text{Г}}^{\text{ср}} = 30 \text{ минути} = 0,5 \text{ часа}$ – средно технологично време за изготвяне/корекция на едно разписание извън годишната заявка за капацитет и подготвяне на телеграма.

3.1.1.1. Определяне на среден брой изготвени/коригирани разписания от един графист за един 8 часов работен ден за предходната година.

$$\text{Б}_{\text{срГ}}^{\text{ИР}} = \frac{\text{б}_{\text{ср}}^{\text{ИР}}}{\text{б}_{\text{Г}}^{\text{Г}}} \quad (4)$$

където,

$\text{б}_{\text{ср}}^{\text{ИР}}$ – среден брой изготвени/коригирани разписания за 8 часов работен ден, определен на база данни за предходната година от всички графисти;

$\text{б}_{\text{Г}}^{\text{Г}}$ – списъчен брой графисти по отчетни данни на ДП НККЖИ за предходната година.

3.1.1.1.1. Определяне на средния брой изготвени/коригирани разписания за един 8 часов работен ден за годината.

$$\text{б}_{\text{ср}}^{\text{ИР}} = \frac{\text{б}_{\text{о}}^{\text{ИР}}}{\text{б}_{\text{рд}}} \quad (5)$$

където,
 $\text{б}_0^{\text{ИР}}$ – общ брой изготвени/коригирани разписания за предходната година от всички графисти.

$\text{б}_{\text{рд}}$ - брой работни дни за предходната година.

3.2. Определяне на средна дължина в километри на изготвено/коригирано разписание извън годишната заявка за капацитет по отчетни данни за предходната година.

$$D_{\text{ср}}^{\text{ИР}} = \frac{k_0^{\text{ИР}}}{\text{б}_0^{\text{ИР}}}, \text{ км (6)}$$

където,
 $k_0^{\text{ИР}}$ – общо километри на изготвени/коригирани разписания по отчетни данни за предходната година, която служи за база за определяне на средната дължина в километри на изготвено/коригирано разписание;

$\text{б}_0^{\text{ИР}}$ – общ брой изготвени/коригирани разписания за предходната година от всички графисти.

4. Определяне на цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет” .

4.1. Определяне на цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет” за стандартна заявка без специални условия на движение.

$$C_{\text{с ИР}} = C_{\text{ИР}}^{\text{Б}} * K_{\text{с}}, \text{ лв/км (7)}$$

където:

$C_{\text{ИР}}^{\text{Б}}$ – базова цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет”;

$K_{\text{с}} = 1$ - модулиращ коефициент за стандартна заявка без специални условия за движение.

4.2. Определяне на цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет” за стандартна заявка със специални условия на движение.

$$C_{\text{с ИР}}^{\text{СУ}} = C_{\text{ИР}}^{\text{Б}} * K_{\text{с}}^{\text{СУ}}, \text{ лв/км (8)}$$

където:

$C_{\text{ИР}}^{\text{Б}}$ – базова цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет”;

$K_{\text{с}}^{\text{СУ}} = 2$ - модулиращ коефициент за стандартна заявка със специални условия за движение.

4.3. Определяне на цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет” за нормална заявка без специални условия на движение.

$$C_{\text{н ИР}} = C_{\text{ИР}}^{\text{Б}} * K_{\text{н}}, \text{ лв/км (9)}$$

където:

$C_{\text{ИР}}^{\text{Б}}$ – базова цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет”;

$K_{\text{н}} = 1,5$ – модулиращ коефициент за нормална заявка без специални условия за движение.

4.4. Определяне на цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет” за нормална заявка със специални условия на движение.

$$C_{Н\text{ ир}}^{СУ} = C_{ИР}^Б * K_H^{СУ}, \text{ лв/км} \quad (10)$$

където:

$C_{ИР}^Б$ – базова цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет”;

$K_H^{СУ} = 3$ - модулиращ коефициент увеличение за нормална заявка със специални условия за движение.

4.5. Определяне на цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет” за експресна заявка без специални условия на движение.

$$C_{Е\text{ ир}} = C_{ИР}^Б * K_E, \text{ лв/км} \quad (11)$$

където:

$C_{ИР}^Б$ – базова цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет”;

$K_E = 2$ – модулиращ коефициент за експресна заявка без специални условия за движение.

4.6. Определяне на цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет” за експресна заявка със специални условия на движение.

$$C_{Е\text{ ир}}^{СУ} = C_{ИР}^Б * K_E^{СУ}, \text{ лв/км} \quad (12)$$

където:

$C_{ИР}^Б$ – базова цена на услугата “Изготвяне и/или корекция на разписание извън годишната заявка за капацитет”;

$K_E^{СУ} = 4$ - модулиращ коефициент за експресна заявка със специални условия за движение.