

МЕТОДИКА

за определяне на компенсациите на лицензираните железопътни превозвачи от управителя на инфраструктурата вследствие на ограничения в предоставянето на капацитет от ДП НКЖИ, които ограничения не са обявени в Референтния документ или са извън посочените времеви интервали и във връзка с приета между железопътните превозвачи и ДП НКЖИ „Схема, отчитаща функционирането“

I. Въведение и общи формулировки.

1. Настоящата Методика е разработена и съгласувана на основание взетото решение на съвместно съвещание на 21.11.2016 г. между лицензираните железопътни превозвачи и Управителя на железопътната инфраструктура (ДП НКЖИ) на основание Директива 34/2012/ЕС и Наредба 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура.

2. Съгласно приетата и публикувана в Референтния документ на ДП НКЖИ „Схема, отчитаща функционирането“ ДП НКЖИ компенсира допълнителни разходи на железопътните превозвачи, свързани с:

- допълнителни разходи за работно време на локомотивен персонал;
- допълнителни разходи за работно време на превозен персонал;
- допълнителни разходи за разпределена електрическа енергия;
- допълнителни разходи за консумирана електрическа енергия;
- допълнителни разходи за дизелово гориво.

3. Предлаганата Методика предоставя възможност за отчитане на:

- Особеностите на превозите на всеки железопътен превозвач;
- Равнопоставеност на железопътните превозвачи в принципа на определяне на

разходните ставки.

4. Основните използвани параметри на база, на които се определят разходите за превозвачите са:

- Влаккилометри;
- Брутотонкилометри;
- Влакчасове;
- Човекочасове на персонала чрез броя на локомотивите, извършващи движението

на влаковете;

- Разходни ставки - KWh/брткм за електроенергията., литра/брткм за горивото различни за всеки превозвач.

- Единични стойности - лв/човекочас за персонала, лв/KWh за електроенергията, лв/литър за горивото.

5. Целта на настоящата Методика е изчисляване на компенсациите от възникнали допълнителни разходи за превозвачите вследствие на ограничения в предоставянето на капацитет от ДП НКЖИ, които ограничения не са обявени в Референтния документ или са извън посочените времеви интервали.

6. Компенсациите за превозвачите във връзка с точка 5 са за влакове с изменени маршрути (отклонени влакове), допълнително назначени влакове и изолирани локомотиви, реализирали допълнителни разходи вследствие на прекъсване на влаковото движение в участъци от железопътната мрежа, съгласно условията, договорени между страните в публикуваната в Референтния документ на ДП НКЖИ „Схема, отчитаща функционирането“.

7. Всички цени и инфраструктурни такси, използвани за изчисляване на компенсациите в настоящата Методика са по действащи стойности към момента на настъпване на събитието до момента на неговото приключване.

8. При съгласието на двете страни единичните ставки на цените за заплатеното дизелово гориво и електроенергия (разпределена и потребена) могат да бъдат усреднени за съответния период.

9. Калкулирането на часови и разходни ставки, единични стойности и др., е описано в настоящата Методика.

10. Утвърдена схема (УС) на движение на влак – това е маршрутът на влака разработен от ДП НКЖИ със съответния годишен график за движение на влаковете, приет от железопътния превозвач и утвърден със „Списък на редовните влакове“ за съответния превозвач.

11. Променена схема (ПС) на движение на влак – това е маршрутът на влака, разработен от ДП НКЖИ вследствие на ограничения в предлагането на капацитет и наложила се промяна на договореното трасе, като началната и крайна гара съвпадат, която схема е приета и утвърдена със съгласуваната от съответния/те превозвач/и телеграма, издадена от ДП НКЖИ.

12. Изчисленията на компенсациите са под формата на разлика на направените от превозвачите разходи по ПС и разходите, които биха се получили при движение на същия влак по УС, наричани изчислени разходи по УС.

13. Изчисленията се извършват за всеки влак поотделно за ПС и УС в зависимост от особеностите при неговото движение – промяна в състава, промяна в броя и/или тягата на обслужващите локомотиви и други особености, касаещи договорените със „Схема, отчитаща функционирането“ разходи, подлежащи на компенсация.

14. Единична стойност на един човекочас на човек от локомотивната бригада

Стойността на един човекочас от локомотивната бригада е определена по отчетни данни, предоставени от „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД и одобрена от ИА ЖА, като се използва справка за предходна отчетна година от програма за заплати на дружеството. Справката служи за база за изчисляване на часовата ставка и социалните осигуровки върху нея, образувана от изброените елементи на работната заплата. Определя се по следната формула и включва следните компоненти:

$$\text{Ц}^{\text{ччлп}} = \frac{\text{ОЗ} + \text{ПСПО} + \text{НТ} + \text{ГОКТ} + \text{ПКМ} + \text{ТВОП}}{\text{ГНРЧ}} * \text{К}_{\text{ОВ}}^{\text{лп}}, \text{ (лв/час)}$$

където:

$\text{Ц}^{\text{ччлп}}$ - единична стойност на един човекочас на човек от локомотивната бригада;

ОЗ – основна заплата на човек от локомотивната бригада в годишен размер;

ПСПО – допълнително трудово възнаграждение за придобит стаж и професионален опит, признат по реда на КТД на човек от локомотивната бригада в годишен размер;

НТ – допълнително трудово възнаграждение за нощен труд в годишен размер;

ГОКТ – възнаграждение за основен годишен отпуск по КТ;

ПКМ – допълнително възнаграждение за пропътувани километри в годишен размер;

ТВОП – трудово възнаграждение за работа през официални празници;

ГНРЧ – годишна норма на работните часове;

$\text{К}_{\text{ОВ}}^{\text{лп}}$ – коефициент, отразяващ процента осигурителни вноски, заплащани от работодателя за човек от локомотивна бригада

$$\text{К}_{\text{ОВ}}^{\text{лп}} = 1 + \text{П}_{\text{ОВ}}^{\text{лп}}$$

където:

$\text{П}_{\text{ОВ}}^{\text{лп}}$ – процент на осигурителни вноски заплащани от работодателя за човек от локомотивна бригада.

Средствата за работна заплата се формират съгласно действащата нормативна и вътрешна уредба (Кодекс на труда, КТД, когато е приложимо и Наредба за структурата и организацията на работната заплата), която регламентира допълнителните трудови възнаграждения, като плащания със задължителен характер.

Изключение при пътнически превози: предвид по-малката дневна продължителност на работното време (7,8 ч) на локомотивния персонал, стойността, получена по формулата единична стойност на един човекочас следва да се умножи с коефициент $K = 8/7,8 = 1,0256$

14.1. Единична стойност на един човекочас на човек от локомотивната бригада в товарни превози:

$$\text{Ц}_{\text{ТП}}^{\text{ччлп}} = \text{Ц}^{\text{ччлп}}, (\text{ЛВ})$$

14.2. Единична стойност на един човекочас на човек от локомотивната бригада в пътнически превози:

$$\text{Ц}_{\text{ПП}}^{\text{ччлп}} = \text{Ц}^{\text{ччлп}} * K, (\text{ЛВ})$$

където:

K – коефициент различна продължителност

$K=1,0256$

15. Единична стойност на един човекочас на човек от превозна бригада.

Стойността на един човекочас от превозната бригада се определя по отчетни данни, предоставени от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и одобрена от ИА ЖА. Справката служи за база за изчисляване на часова ставка и социалните осигуровки върху нея, образувана от изброените елементи на работната заплата. Определя се по следната формула и включва следните компоненти:

$$\text{Ц}^{\text{ччпп}} = \frac{\text{ОЗ} + \text{ПСПО} + \text{НТ} + \text{ГОКТ} + \text{ПКМ} + \text{ТВОП}}{\text{ГНРЧ}} * K_{\text{ОВ}}^{\text{ПП}}, (\text{ЛВ}/\text{час})$$

където:

$\text{Ц}^{\text{ччпп}}$ единична стойност на един човекочас на човек от превозната бригада;

ОЗ – основна заплата на човек от превозна бригада в годишен размер;

ПСПО – допълнително трудово възнаграждение за придобит стаж и професионален опит, признат по реда на КТД на човек от превозна бригада в годишен размер;

НТ – допълнително трудово възнаграждение за нощен труд в годишен размер;

ГОКТ – възнаграждение за основен годишен отпуск по КТ;

ПКМ – допълнително възнаграждение за пропътувани километри в годишен размер;

ТВОП – трудово възнаграждение за работа през официални празници;

ГНРЧ годишна норма на работните часове;

$K_{\text{ОВ}}^{\text{ПП}}$ – коефициент, отразяващ процента осигурителни вноски, заплащани от работодателя за човек от превозна бригада

$$K_{\text{ОВ}}^{\text{ПП}} = 1 + P_{\text{ОВ}}^{\text{ПП}}$$

където:

$P_{\text{ОВ}}^{\text{ПП}}$ – процент на осигурителни вноски, заплащани от работодателя за човек от превозна бригада.

Средствата за работна заплата се формират съгласно действащата нормативна и вътрешна уредба (Кодекс на труда, КТД, когато е приложим и Наредба за структурата и

организацията на работната заплата), която регламентира допълнителните трудови възнаграждения, като плащания със задължителен характер.

II. Компенсация на железопътен превозвач

Компенсацията на железопътния превозвач представлява разликата между разходите за осъществяване на превоза на даден влак, направени от съответния превозвач по променената схема и разходите за същия влак по утвърдената схема. Разходите, подлежащи на компенсиране са договорени и подписани между железопътните превозвачи и ДП НКЖИ и са публикувани в Референтния документ, като приложение в „Схема, отчитаща функционирането“.

1. Обща компенсация

$$\text{КОМ} = P_{\text{пс}} - P_{\text{ус}}, (\text{лв})$$

където:

КОМ – компенсация;

$P_{\text{пс}}$ – разходи на железопътното предприятие, направени по променената схема на движение на влака;

$P_{\text{ус}}$ – изчислени разходи на железопътното предприятие по утвърдената схема на движение на влака.

2. Разходи на железопътното предприятие, направени по променената схема на движение на влака.

$$P_{\text{пс}} = P_{\text{пс}}^{\text{рвлп}} + P_{\text{пс}}^{\text{рвпп}} + P_{\text{пс}}^{\text{ре}} + P_{\text{пс}}^{\text{ке}} + P_{\text{пс}}^{\text{дг}}, (\text{лв})$$

където:

$P_{\text{пс}}^{\text{рвлп}}$ – разходи за работно време на локомотивен персонал;

$P_{\text{пс}}^{\text{рвпп}}$ – разходи за работно време на превозен персонал;

$P_{\text{пс}}^{\text{ре}}$ – разходи за разпределена електрическа енергия;

$P_{\text{пс}}^{\text{ке}}$ – разходи за консумирана електрическа енергия;

$P_{\text{пс}}^{\text{дг}}$ – разходи за дизелово гориво.

2.1. Разходи за работно време на локомотивен персонал по променена схема

Разходи за увеличеното работно време на локомотивния персонал представлява произведение между единичната стойност на един човекочас за съответната длъжност и допълнителните човекочасове на локомотивния персонал за същата длъжност по обиколния маршрут и от допълнително назначени влакове в сравнение с маршрута, утвърден със „Списък за редовните влакове“

$$P_{\text{пс}}^{\text{рвлп}} = \Pi^{\text{ччлп}} (\text{ччлп}_{\text{пс}}^{\text{ов}} + \text{ччлп}_{\text{пс}}^{\text{дназ}} + \text{ччлп}_{\text{пс}}^{\text{ил}} + \text{ччлп}_{\text{пс}}^{\text{яо}}), (\text{лв})$$

където:

$\Pi^{\text{ччлп}}$ – единична стойност на един човекочас на човек от локомотивната бригада за съответна длъжност

$ЧЧЛП_{ПС}^{ОВ}$ човекочасове на локомотивния персонал на основния влак по преминаване по обиколни маршрути в сравнение с маршрута утвърден със „Списък за редовните влакове“

$ЧЧЛП_{ПС}^{ДНАЗ}$ човекочасове на локомотивния персонал от назначаване на допълнителни влакове

$ЧЧЛП_{ПС}^{ИЛ}$ човекочасове на локомотивния персонал от движение на изолирани локомотив за оказване или оказали помощна тяга.

$ЧЧЛП_{ПС}^{ЯО}$ човекочасове на локомотивния персонал от явяване преди заминаване на влака и освобождаване след пристигане на влака се формират като сума от съответните времена възникнали в гарите от обиколния маршрут със смяна на локомотивния персонал или при назначаване на допълнителен влак в това число и изолираните локомотиви за помощна тяга.

2.2. Разходи за работно време на превозен персонал по променена схема

Разходи за увеличеното работно време на превозния персонал представляват произведение между единичната стойност на един човекочас за съответната длъжност и допълнителните човекочасове на превозния персонал за същата длъжност по обиколния маршрут, и от допълнително назначени влакове в сравнение с маршрута, утвърден със „Списък за редовните влакове“

$$R_{ПС}^{РВП} = Ц^{ЧПП} (ЧЧПП_{ПС}^{ОВ} + ЧЧПП_{ПС}^{ДНАЗ} + ЧЧПП_{ПС}^{ИЛ} + ЧЧПП_{ПС}^{ЯО}), \text{ (ЛВ)}$$

където:

$Ц^{ЧПП}$ единична стойност на един човекочас на човек от превозна бригада за съответна длъжност;

$ЧЧПП_{ПС}^{ОВ}$ човекочасове на превозния персонал на основния влак по преминаване по обиколни маршрути в сравнение с маршрута, утвърден със „Списък за редовните влакове“;

$ЧЧПП_{ПС}^{ДНАЗ}$ човекочасове на превозния персонал от назначаване на допълнителни влакове;

$ЧЧПП_{ПС}^{ИЛ}$ - човекочасове на превозния персонал от движение на изолирани локомотив за оказване или оказали помощна тяга;

$ЧЧПП_{ПС}^{ЯО}$ човекочасове на превозния персонал от явяване преди заминаване на влака и освобождаване след пристигане на влака се формират, като сума от съответните времена възникнали в гарите от обиколния маршрут със смяна на превозния персонал или при назначаване на допълнителен влак в това число и изолираните локомотиви за помощна тяга.

2.3. Разходи за разпределена електрическа енергия по променена схема.

Разходи за разпределена електрическа енергия по променената схема представлява произведение от единичната стойност за разпределение, единична разходна ставка на електроенергия и реализираните брутотонкилометри с електрическа тяга по променената схема:

$$R_{ПС}^{РЕ} = Ц^{РЕ} * С^{ЕЛ} * БРТКМ_{ПС}^{ЕЛ}, \text{ (ЛВ)}$$

където:

$R_{ПС}^{РЕ}$ разходи за разпределена електрическа енергия по променена схема;

$Ц^{РЕ}$ единична стойност за разпределение на електрическа енергия;

$С^{ЕЛ}$ единична разходна ставка на електрическа енергия;

$БРТКМ_{ПС}^{ЕЛ}$ реализираните брутотонкилометри с електрическа тяга по променената схема.

2.3.1. Единична стойност за разпределение на електрическа енергия.

Единичната стойност за разпределение на електрическа енергия се определя като частно между стойността на фактурата (фактурите) за разпределение на електрическа енергия на даден железопътен превозвач от всички влакове за периода на прекъсване на влаковото

движение и количеството консумирана електроенергия от всички влакове за същия период от същия железопътен превозвач и се определя по следната формула:

$$\text{Ц}^{\text{pe}} = \frac{\text{СФ}^{\text{pe}}}{\text{КЕ}}, (\text{лв/МWh})$$

където:

СФ^{pe} - обща стойност на фактурата (фактурите) за разпределение на електроенергията на съответния превозвач за съответния период на прекъсване;

КЕ количество консумирана електроенергия от съответния железопътен превозвач за периода на прекъсването на движението (МWh). Определя се на база данните от Електроразпределителното поделение на ДП НКЖИ.

Така определена единичната стойност представлява средна единична стойност за разпределение на електроенергията от всички влакове с електрическа тяга на даден превозвач за съответния период.

2.3.2. Единична разходна ставка на електрическа енергия

Единичната разходна ставка на електрическа енергия представлява отношение между количеството консумирана електроенергия от даден превозвач за периода на прекъсване на влаковото движение и реализираните общо брутотонкилометри с електрическа енергия от същия превозвач за същия период на прекъсване на движението, и се определя по следната формула:

$$\text{С}^{\text{ел}} = \frac{\text{КЕ}}{\text{РБТКМ}^{\text{ЕТ}}}, (\text{МWh} / \text{брткм})$$

където:

$\text{РБТКМ}^{\text{ЕТ}}$ обща стойност на реализираните брутотонкилометри от всички влакове с електрическа тяга на даден превозвач за съответния отчетен период на прекъсване на влаковото движение. Определя се по данни от ДП НКЖИ на база месечните отчети за извършената работа от даден превозвач при изчисляване на инфраструктурните такси.

Така определена единична разходна ставка представлява средна единична разходна ставка за изразходваната електроенергия от всички влакове с електрическа тяга на даден превозвач за съответния период (месец) на прекъсване на движението.

2.4. Разходи за консумирана електрическа енергия по променена схема.

Разходи за консумирана електрическа енергия по променената схема представлява произведение от единичната стойност на консумираната електроенергия, единична разходна ставка на електроенергия и реализираните в повече брутотонкилометри с електрическа тяга:

$$\text{Р}_{\text{ПС}}^{\text{ке}} = \text{Ц}^{\text{ке}} * \text{С}^{\text{ел}} * \text{БРТКМ}_{\text{ПС}}^{\text{ел}}, (\text{лв})$$

където:

$\text{Р}_{\text{ПС}}^{\text{ке}}$ – разходи за консумирана електрическа енергия по променена схема;

$\text{Ц}^{\text{ке}}$ единична стойност за консумирана на електрическа енергия;

$\text{С}^{\text{ел}}$ единична разходна ставка на електрическа енергия;

$\text{БРТКМ}_{\text{ПС}}^{\text{ел}}$ реализираните брутотонкилометри с електрическа тяга по променената схема.

2.4.1. Единична стойност за консумирана на електрическа енергия.

Единичната стойност за консумираната електрическа енергия се определя като частно между стойността на фактурата (фактурите) за консумирана електрическа енергия на даден железопътен превозвач от всички влакове за периода на прекъсване на влаковото движение и количеството консумирана електроенергия от всички влакове за същия период от същия железопътен превозвач, и се определя по следната формула:

$$Ц^{ке} = \frac{СФ^{ке}}{КЕ}, \text{ (лв/MWh)}$$

където:

$СФ^{ке}$ обща стойност на фактурата (фактурите) за консумирана електрическа енергия на съответния превозвач за съответния период на прекъсване;

$КЕ$ количество консумирана електроенергия от съответния железопътен превозвач за периода на прекъсването на движението (MWh). Определя се на база данните от Електроразпределителното поделение на ДП НКЖИ.

Така определена единичната стойност представлява средна единична стойност за консумирана електрическа енергия от всички влакове с електрическа тяга на даден превозвач за съответния период.

2.4.2. Единична разходна ставка на електрическа енергия - $С^{ел}$.
Определя се съгласно т.2.3.2.

2.5. Разходи дизелово гориво

Разходи за дизелово гориво представляват произведение от единичната стойност на литър дизелово гориво и сумата от произведенията между техническата норма за разход на дизелово гориво и реализираните брутотонкилометри дизелова тяга по променената схема за всяка серия дизелов локомотив:

$$R_{пс}^{дг} = Ц^{дг} * C_T^{дг} * БРТКМ_{пс}^{дг}, \text{ (лв)}$$

където:

$R_{пс}^{дг}$ – разходи за изразходено дизелово гориво по променена схема;

$Ц^{дг}$ единична стойност за литър дизелово гориво;

$C_T^{дг}$ техническа норма за разход на дизелово гориво за локомотив от серия „х“;

$БРТКМ_{пс}^{дг}$ реализираните брутотонкилометри с дизелова тяга по променената схема.

2.5.1. Единична стойност на дизелово гориво.

$Ц^{дг}$ - за единична стойност на дизелово гориво се приема борсова цена на „Лукойл България“ ЕООД, осреднена за периода на прекъсване.

2.5.2. Техническа норма за разход на дизелово гориво

За да се изчисли действителното количество дизелово гориво се взема техническата норма за разход на дизелово гориво при работа, която се определя като сума от няколко величини по следната зависимост:

$$C_T^{дг} = C_{нт}^{дг} + C_{нпот}^{дг} + C_{нпр}^{дг} + C_{нвм}^{дг}, \text{ (л)}$$

където:

$C_T^{дг}$ – техническа норма (л);

$C_H^{дг}$ – норма за разход на гориво за тягови нужди (л);

- $C_{\text{нпот}}^{\text{дг}}$ – норма за разход на гориво за потегляне (л);
 $C_{\text{нпр}}^{\text{дг}}$ – норма за разход на гориво за престой (л);
 $C_{\text{нвм}}^{\text{дг}}$ – норма за разход на гориво за извършване на влакова маневра (л).

Изчислената техническа норма е валидна само за обследвания или идентичен на него железопътен участък.

3. Изчислени разходи на железопътното предприятие, направени по утвърдената схема на движение на влака:

$$P_{\text{ус}} = P_{\text{ус}}^{\text{рвлп}} + P_{\text{ус}}^{\text{рвпп}} + P_{\text{ус}}^{\text{ре}} + P_{\text{ус}}^{\text{ке}} + P_{\text{ус}}^{\text{дг}}, (\text{лв})$$

където:

$P_{\text{ус}}^{\text{рвлп}}$ – изчислени разходи за работно време на локомотивен персонал;

$P_{\text{ус}}^{\text{рвпп}}$ – изчислени разходи за работно време на превозен персонал;

$P_{\text{ус}}^{\text{ре}}$ – изчислени разходи за разпределена електрическа енергия;

$P_{\text{ус}}^{\text{ке}}$ – изчислени разходи за консумирана електрическа енергия;

$P_{\text{ус}}^{\text{дг}}$ – изчислени разходи за дизелово гориво.

За изчислението на разходите по утвърдената схема се прилагат стъпките по т.2 от т. II Компенсация на железопътен превозвач на Методиката.

4. Процедура за предявяване на искания към ДП НКЖИ за изплащане на компенсации на железопътните превозвачи.

4.1. До края на месеца, следващ отчетния с претърпени допълнителни разходи за железопътен превозвач, подлежащи на компенсация от страна на ДП НКЖИ съгласно настоящата Методика, съответният превозвач предявява официално писмено искане към ДП НКЖИ за изплащане на дължимите компенсации.

4.2. Искането представлява изчисления в съответствие със стъпките на настоящата Методика, като то задължително е придружено с подробните изчисления за съответните претендирани влакове, предоставени на електронен носител (CD, e-mail), заедно с всички формули и логически зависимости в случай, че са използвани при изчисленията до изпълнение на условието по т.4.3.

4.3. Изчисляване на компенсациите се извършва с уточнен алгоритъм между железопътните превозвачи и ДП НКЖИ.

4.4. В срок до два месеца след предявяване на официалното писмено искане от съответния превозвач (важи датата от входящия номер на ДП НКЖИ на искането), ДП НКЖИ извършва необходимите проверки и при липса на бележки или корекции от страна на Управителя на железопътната инфраструктура, той изготвя и предоставя на съответния превозвач двустранен протокол, в който се посочва стойността на дължимата компенсация.

4.5. При наличие на бележки и несъгласие от страна на ДП НКЖИ с направеното искане, се провеждат консултации между представители на страните. За провеждането на всяка една консултация се съставя и подписва протокол.

4.6. След подписване на двустранния протокол по т.4.4., същия се утвърждава от генералния директор на ДП НКЖИ и представляващите на съответния железопътен превозвач, като всеки подпис се датира. Плащането се извършва по банков път в

нормативно установените срокове, които започват да текат от датата на получаване от ДП НКЖИ по официален ред на утвърдения от двете страни протокол.

- 4.7. Изменения и допълнения на Методиката се извършват по реда за издаването ѝ. Измененията се съгласуват с подписите на представляващите Управителя и железопътните превозвачи.
- 4.8. Настоящата Методика влиза в сила след подписването ѝ от всички железопътни превозвачи и управителя на железопътната инфраструктура, като отменя изцяло действието на сега действащата.
- 4.9. Настоящата методика се публикува в Референтния документ на железопътната инфраструктура.
- 4.10. Методиката може да бъде изменяна само със съгласието на всички страни.

Настоящата Методика се подписа в 21 екземпляра, по един за всяка една от страните, съдържа 11 страници и влиза в сила от датата на подписването ѝ с датиране на подписите от всички железопътни превозвачи и управителя на железопътната инфраструктура.

ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ:

ЗА ДП НКЖИ:

**ТОДОР ТОДОРОВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
НА „БЖК“ АД**

**ИНЖ. АЛЕКСАНДЪР ВЕЦКОВ
ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР**

**ДАНИЕЛ НЕДЕЛКОВ
УПРАВИТЕЛ НА
„БУЛМАРКЕТ РЕЙЛ КАРГО“ ЕООД**

**ДИАН БОЕВ
УПРАВИТЕЛ НА
„БДЖ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД**

**СВИЛЕН ГЪРДЕВ
УПРАВИТЕЛ НА
„БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД**

**ТОДОР ЕСЕВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА
„ТРАНСПОРТНО СТРОИТЕЛСТВО
И ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ“ ЕАД**

**ПЕНЧО ПОПОВ
УПРАВИТЕЛ НА „РЕЙЛ КАРГО
КЕРИЪР-БЪЛГАРИЯ“ ЕООД**

**НЕЛИ ВАСИЛЕВА
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА
„ГАЗТРЕЙД“ АД**

ТОДОР ТОДОРОВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА
„МИНИ МАРИЦА ИЗТОК“ ЕАД

ЛЮБОМИР ГАРЧЕВ
Г-Н ХРИСТО ПЕТКАНОВ
УПРАВИТЕЛИ НА
„ДИ БИ КАРГО БЪЛГАРИЯ” ЕООД

АНАСТАС КОЛЕВ
УПРАВИТЕЛ НА
„ЕКСПРЕС СЕРВИЗ ООД” ООД

ЛЮБЕН ТЕНЕВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА
„КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ” АД

Г-Н СТАНИСЛАВ ТРЕПЕЧОВ
УПРАВИТЕЛ НА
„ПОРТ РЕЙЛ” ЕООД

ИВАЙЛО ИВАНОВ
УПЪЛНОМОЩЕН ПРЕДСТАВИТЕЛ
НА „ТБД – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ” ЕАД

КАЛИНА КИСКИНОВА
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
НА „ПИМК РЕЙЛ” ЕАД

Г-ЖА ДАНИЕЛА КАРАНЕШЕВА
УПРАВИТЕЛ
НА „ЛТЕ БЪЛГАРИЯ” ЕООД

МЛАДЕН ДОБРЕВ
УПРАВИТЕЛ
НА „ЕВРОИНЖЕНЕРИНГ” ЕООД

Г-ЖА СЛАВА МАЛЧИКОВСКА
УПРАВИТЕЛ НА
„СКМ РЕЙЛ” ЕООД

ЕМИЛ ВОЙНИШКИ
УПРАВИТЕЛ НА
„РЕЙЛ НЕТ КАРГО“ ЕООД

**ВАСИЛ ЛЯСКОВ
УПРАВИТЕЛ
НА "ПИМК РЕЙЛ ЕКСПРЕС" ЕООД**

**ОГНЯН ЩРАКОВ
УПРАВИТЕЛ НА
"МЕГАТРАНС 1" ЕООД**