

ВИД ТРАНСПОРТ	Код	Проблеми в транспорта	Влияние на проблемите върху целите																Насоки на проблемите							Характер на въздействието											
			Стратегическа цел				Приоритет				Конкретна цел								Организация			Инфраструктура				Експлоатация											
			6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33							
1	2		3			4			5								6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19							
ОБЩО ТРАНСПОРТ	П-Т	1	Изоставане в ремонтите дейности и лошо поддръжане на железопътната мрежа в добро състояние.		2	1		7	1	5	6	22	23	4	14	16								√	√		√	√	√	√			√		√	√	√
	П-Т	2	Голяма част от активите, свързани с релсовия път, са с изтекъл експлоатационен живот. В железопътната мрежа са наложени много временни ограничения на скоростта. Сегашните скорости са 20-30% под проектните скорости на релсовия път. Релсовият път и останалите дълготрайни активи не се използват в достатъчна степен. Има голям резерв на капацитета.		2	1		7		5		22	23	4	14										√		√	√	√	√			√		√	√	√
	П-Т	3	България е на 102-ро място от 148 държави по качество на инфраструктурата, според Доклада за глобалната конкурентоспособност за 2013-2014 г. на Световния икономически форум. Това отразява дългосрочното хронично недофинансиране на националната пътна система, като България има голяма потребност от поддръжка и модернизация на пътищата, което съпътства необходимия икономически растеж.		1	5		1	7			4	1	2	3	14	22	23							√		√	√	√	√			√		√	√	√
	П-Т	4	Необходимо е да се осигури дългосрочно, предвидимо финансиране, за да се даде възможност за реализирането на смислена, последователна и устойчива политика по отношение на транспортната инфраструктура.		1			5	1	6	7	14	1	2	3	4	17	18	22	23	24	26	27	√	√		√	√	√	√			√		√	√	
	П-Т	5	Липсва звено за научно-приложни дейности в рамките на МТИТС, което да произвежда и предлага научно-приложни продукти за обслужване на транспорта, включително и събирането, обработването и анализа на статистическа информация свързана с транспорта и транспортната дейност.		1			2				7												√	√		√	√	√	√			√		√	√	√
ОБЩО ТРАНСПОРТ	П-Ж	1	Изискването държавата да осигурява стимули на управителя на инфраструктурата за постигнати по-високи качествени показатели при експлоатацията на железопътната инфраструктура с цел намаляване на разходите за предоставяне на достъп до железопътната инфраструктура и на размера на инфраструктурните такси на практика не се изпълнява. Съгласно подписания договор на ДП НКЖИ с държавата, средствата за такива стимули са включени в размера на годишната субсидия и управителят на железопътната инфраструктура няма интерес за тяхното получаване.		1			2				6	7											√	√		√	√	√	√			√		√	√	
	П-Ж	2	Неизпълнение на задължението на Република България за правилно транспониране и прилагане в националното законодателство на изискванията на Директива 2004/49/ЕО свързани с независимостта на разследващия орган, достатъчни ресурси за кариерно развитие и финансова самостоятелност на разследващия орган и независимост при разследване на произшествия и инциденти.		3			9				30	31	32										√	√							√		√	√		
	П-Ж	3	Установяват се множество неточности при транспонирането на Директивата за оперативната съвместимост в националното законодателство, като всяко следващо изменение на Наредба № 57 внася новите изисквания на измененията на Директива 57, но не се отстраняват съществуващите и съобщени неточности.		2			6				19												√	√				√		√	√		√	√		
	П-Ж	4	Наредба № 57 залага в дейността на Определения орган да оценява Националните правила за безопасност, които правила не подлежат на оценка, а следва да бъдат проверявани от НОБ чрез СУБ.		3			9				30	31	32										√	√				√		√	√		√	√		
	П-Ж	5	Наредба № 57 разписва много подробно изискванията за въвеждане в експлоатация на нови структурни подсистеми, докато изискванията за въвеждане в експлоатация на модернизиран/обновени подсистеми, какъвто е най-честия случай в националните проекти, са казани много по-общо и неясно.		3			9				30	31	32										√	√				√		√	√		√	√		
	П-Ж	6	Наредба № 57 предвижда стъпка, на която да бъде дефиниран обхвата на модернизация/обновяване (представяне на досе по чл. 45(1)). Тази стъпка логически следва да бъде изпълнена в началото на проекта, но поради неясно дефиниран момент на изпълнение заявителят пристъпва към нея в края на проекта и това затруднява дефинирането на обхвата на изпълнение на модернизацията/обновяването, ЕО проверката и оценка, както и необходимостта от оценка на съответствието с националните нотифицирани технически правила. Има неяснота по отношение на това кой на практика дефинира обхвата на модернизация/обновяване на една структурна подсистема – Заявител, НОБ или НО. Изискваната оценка на риска следва да бъде направена в самото начало на съществената промяна, а на практика това се прави в края на проекта, което обезсмисля самата оценка и невъзможност да бъдат приложени адекватни и своевременни мерки за намаляване на риска, т.е. няма нормативно задължение за извършване на тази оценка в началото на проекта, а е само препоръка.		1			2				7													√	√				√			√		√		

П-Ж	7	Тромав и неясен процес по въвеждане в експлоатация на подсистеми подтиква към експлоатация на същите без да са въведени в експлоатация съгласно изискванията на Наредба 57 и няма предвидени мерки/санкции това да не се случва.	1		2		7											√	√						√			√		√
П-Ж	8	Има неяснота, както на национално, така и на европейско ниво, при дефинирането на това кога една подсистема е нова, кога е модернизирана и кога е обновена според различните дефиниции за подсистема в различните нормативни документи. В повечето железопътни проекти в България се извършва модернизация или обновяване на подсистема или на част от подсистема, което води до издаване на Междинен сертификат за проверка (Междинна декларация за проверка – ISV) на тази подсистема. Това прави невъзможно въвеждането ѝ в експлоатация поради изискването за наличен ЕО сертификат за проверка (Сертификат за проверка).	1		2		7											√	√						√			√		
П-Ж	9	Последното изменение на Директивата за оперативната съвместимост въвежда Сертификат за проверка и отменя ЕО сертификат като тази промяна не е отразена в Наредба №57, което води до противоречие в издаваните от НО документи.	2		6		19											√	√						√	√	√	√	√	
П-Ж	10	Наличните национални технически правила са остарели и не са нотифицирани на ЕК и публично оповестени в базата данни NOTIF-IT, което води до тяхната непрозрачност и неприложимост. Съществуват противоречия в техническите изисквания на националната и европейска нормативна база.	3		9		30	31	32									√	√						√		√	√		
П-Ж	11	Разпоредбите за изравняване в годишния счетоводен баланс на управителя на железопътната инфраструктура на приходите от инфраструктурни такси, печалба от други търговски дейности, държавно финансиране и други приходи и разходите по железопътната инфраструктура все още не се спазват.	1		2		6	7										√	√						√			√		
П-Ж	12	Тежко финансово състояние и голяма задълженост на дружествата от Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД.	1		2		6	7											√						√			√		
П-Ж	13	Липса на осигурено финансиране за реализация на Стратегията и Националния план за внедряване на ERTMS система – за пътно оборудване (за линии извън обхвата на проектите, изграждани с Европейско финансиране) и бордово оборудване.	1		1		2												√		√	√	√			√	√	√	√	
П-Ж	14	Липсаваща или недобра интеграция между железопътния и останалите видове обществен транспорт в много населени места (отдалеченост на гарите от населеното място, липса на обществен превоз до гарата, нехармонизирано разписание).	2		7		21	24											√		√	√	√	√		√	√	√	√	
П-Ж	15	Отсъства специализирано звено за анализи и прогнози на функционирането на железопътния сектор.	1		2		7											√	√						√			√	√	
П-Ж	16	Не е осигурено дългосрочно целево финансиране за закупуване на съвременно оборудване, включително тягов и нетягов подвижен състав.	1		5		13											√							√	√		√	√	
П-Ж	17	Няма административна структура в ДП НКЖИ с конкретно възложени функции във връзка с ТСОС „Инфраструктура“. Разписаните Стратегия и План за внедряване на ТСОС „Инфраструктура“ не са административно обвързани с конкретни структури, отговорни за тяхното прилагане. Националното законодателство не определя конкретно по какъв административен ред и кои структури са отговорни за невъведените подсистеми в експлоатация.	1		2		7											√		√	√	√	√				√			
П-Ж	18	При нарушаване графика за движение на влаковете по причина планова или аварийна ситуация, решенията относно разпределението на капацитета се взимат от Поделение УДБК при ДП НКЖИ, като това често създава условия за дискриминация между превозвачите – между БДЖ-ТП и частните превозвачи, както и между различните частни превозвачи, между БДЖ-ПП и превозвачите извършващи превоз на товари. В тези взаимоотношения арбитър е единствено ДП НКЖИ, без възможност на контрол относно безпристрастността при взимане на решения за удовлетворяване на капацитета, както и за ефективността на вземаните решения от оперативното ръководство на движението на влаковете. С влизане в сила на Директива 2012/34/ЕС, транспонирана в Наредба № 41 и ЗЖТ, ИАЖА придоби право да контролира резултатите от разпределението на капацитета, но на практика контролът е затруднен, поради това че ИАЖА няма капацитет ежедневно да следи възникналите случаи.	1		4		11											√	√		√	√	√			√		√		
П-Ж	19	Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт.	1		1		2	3	4											√	√	√	√		√	√	√	√	√	
П-Ж	20	Броя на закъсненията на влаковете през годините нарастват. Поради изпълнението на много строително-ремонтни дейности, последните години се забелязва увеличение на минутите закъснение при превозите.	1		1		2	3	4											√	√	√	√		√		√	√	√	
П-Ж	21	Няма конкуренция на пазара за пътнически железопътни превози, поради това че оперира само един превозвач.	1		4		10												√								√	√	√	
П-Ж	22	Недостатъчна интеграция на националната железопътната мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013.	2		6	7	19	16	23									√	√		√	√	√	√				√		
П-Ж	23	Недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища с националната железопътна мрежа с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността.	2		7	3	21	22	23	24	26	9							√		√	√	√	√		√		√	√	

П-Ж	24	Железопътната мрежа има голям капацитет, който не се използва от железопътните превозвачи. Поради това е препоръчително рационализиране и подобряване на икономическата ефективност на мрежата и нейното използване.	1		5				14												√	√	√	√	√		√		√	
П-Ж	25	Подвижният железопътен състав, експлоатиран по националната железопътна инфраструктура е морално остарял, изисква влягане на повече средства за поддържането му и се нуждае от обновяване и модернизация.	1		5	1			13	4															√			√		
П-Ж	26	Основният проблем в БДЖ-ТП за големия брой повреди на тягов подвижен състав е увеличаването на надпробега на локомотивите за капитален ремонт. Има изключително много случаи, в които локомотиви работят в експлоатация с одобрени два и дори три протокола за надпробег, което все повече води до влошаване на общото техническо състояние на подвижния състав.	1		5				13																√			√		
П-Ж	27	Ниска ефективност, породена от излишен капацитет, голям оборот на товарния вагон, висок процент на празен пробег, изолирано движение и превоз на единични вагони.	1		5				13																√			√		
П-Ж	28	Общият метод за безопасност за определянето и оценката на риска и резултатите от него на практика се прилага трудно и ненавременно, въпреки, че УИ и ЖП прилага разработена СУБ.	3		9				30	31	32										√	√		√	√	√	√	√	√	√
П-Ж	29	Въведени в експлоатация подсистеми, оценени и сертифицирани спрямо ТСОС „Инфраструктура“ на настоящия етап в България няма.	2		6				19													√	√		√	√	√	√	√	
П-Ж	30	Налице е разминаване между изискванията на Регламент (ЕС) № 1315/2013 и Националния план за внедряване на ТСОС „Инфраструктура“. Планираните участъци от линии, в които следва да бъдат постигнати изискванията на ТСОС „Инфраструктура“ от Плана са по-малко и различни от тези, ясно определени от Регламент (ЕС) № 1315/2013.	2		6				19													√						√	√	
П-Ж	31	Налице е техническа несъвместимост, с малки изключения, между изискванията на ТСОС „Инфраструктура“ и националните нотифицирани технически правила.	2		6				19													√						√	√	
П-Ж	32	За настоящия етап не е наличен проект, за който е извършена оценка за съответствието съгласно ТСОС ЛНП 2008/164/ЕО завършила с издаването на ЕО сертификат. За ключови гари като София, Пазарджик и Бургас, част от ТЕН-Т мрежата, не е налична процедура за ЕО проверка.	2		6				19	27												√					√	√		
П-Ж	33	В ДП НКЖИ не съществува проследимост и контролиране на степенната на постигане на изискванията за проектите, които са в процес на реализация спрямо ТСОС БЖТ.	2		6	7			19													√						√	√	
П-Ж	34	В настоящия момент все още няма въведено в експлоатация нито едно бордово оборудване на тягов подвижен състав (ТПС) на лицензиран в България железопътен превозвач.	2		6				19													√				√			√	
П-Ж	35	Несъответствията на парка от тягов подвижен състав, използван от БДЖ-ПП, БДЖ-ТП и останалите оператори по железопътната инфраструктура на Р. България с изискванията на ТСОС, въведена с Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18.11.2014 г. (както и с предишните ТСОС) произтичат от факта, че е изключително стар (с изчерпан технически ресурс) и не добре поддържан (в България – с малки изключения, не се извършват капитални ремонти). Същото се отнася и за пътническите вагони. При капиталните ремонти не се извършва модернизация и/или рециклиране и съответно не се извършва сертифициране съгласно изискванията на ТСОС.	2		6				19													√				√			√	
П-Ж	36	Изискванията на ТСОС „Подвижен състав-шум“ въведена с Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18.11.2014 г., както и с предишната ТСОС приета с Решение 2011/229/ЕС не са изпълнени за всички возила, с изключение на 30 броя спални вагони. Това произтича от факта, че подвижният състав е изключително остарял. Не са провеждани модернизации и рециклиране, а рециклирането на около 60 броя пътнически вагони се извърши преди влизането в сила на ТСОС „Подвижен състав-шум“.	2		6				19													√				√			√	
П-Ж	37	ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари“ се прилага частично за някои Функционални и технически спецификации на подсистемата (данни от документите по проследяване, заявка за маршрут, движение на вагоните, доклади за извършения обмен, изграждане на общ интерфейс). В настоящия момент има разработен и действащ софтуер само за планиране на влаковата работа, познат като „График Генератор“.	2		6				19													√		√	√	√	√	√	√	
П-Ж	38	ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“ не се прилага като нито управителят на инфраструктурата, нито железопътното предприятие, предоставящо пътнически услуги нямат готовност за обмяна на данни, съгласно техническите спецификации за оперативна съвместимост.	2		6				19													√		√	√	√	√	√	√	
П-Ж	39	При ТСОС „Енергия“ са идентифицирани неизпълнения по няколко от основните параметри.	2		6				19													√		√	√	√	√	√	√	
П-Ж	40	Стратегиата и Планът на ТСОС „Инфраструктура“ са създадени на базата на ТСОС 2011/275/ЕО. На настоящия етап задължителна за изпълнение е ТСОС 1299/2014. Това създава техническа неяснота и некоректност.	2		6				19													√	√		√	√	√	√	√	

П-Ж	41	Стратегиата и Планът за внедряване на ТСОС „Инфраструктура“ не съдържат информация кога по линиите влизаци в основната или широкомащабната мрежа ще постигнат всички изисквания по ТСОС „Инфраструктура“ – т.е. оперативната съвместимост на тази основна подсистема ще бъде изцяло постигната. Регламент (ЕС) № 1315/2013 изисква по определените участъци за определения период да бъде постигнато пълно съответствие с ТСОС.	2		6		19												√	√	√	√	√			√		√	
П-Ж	42	Липсва внедрена система за контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им, с което не са изпълнени изискванията по ТСОС „ЕУД“.	2		6		19												√	√	√	√	√			√	√	√	
П-Ж	43	Железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори, не се обезпечават с необходимите финансови ресурси относно текущото поддържане на железния път и поради липса на такива се просрочват плановите ремонти, техническите параметри се влошават, а от там и експлоатационните. За тях не са предвидени оперативни програми.	2		7		23												√	√	√	√				√	√		
П-Ж	44	Намален производствен капацитет на персонала отговорен за текущото поддържане на железния път и ниска производителност. Персонала се назначава цялогодишно, а се използва активно през пролетно-летния период.	1,3		2		6,3												√	√	√	√	√			√	√		
П-Ж	45	Конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт намалява	2		7		21	22	23	24	25	26	27						√	√	√	√	√			√	√	√	
П-Ж	46	Зачестяването на ремонтните дейности, извършвани по железния път в участъци от железопътната мрежа и удължените срокове на прекъсване на движението на влаковете, намаляват възможностите за предоставяне на качествена услуга.	1		1		4													√	√	√	√				√	√	
П-Ж	47	Трансбордиране на пътниците чрез превоз с автобуси води до влошаване качеството на обслужване, загуба на пазарни позиции и отлив на клиентите.	1		1		4													√	√	√	√				√	√	
П-Ж	48	Неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото време пътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете.	1		1		4													√	√	√	√				√	√	
П-Ж	49	Отмяната или закъсненията на влакове са често срещано явление, поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав. Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства.	1		5		13																		√		√	√	
П-Ж	50	Идентифицирани са основните проблеми, които водят до влошаване качеството на предлаганата транспортна услуга: проблемен достъп до информация; неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодни перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултиmodalния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците.	1		1		4														√	√	√	√				√	√
П-Ж	51	Тенденция на задълбочаване на дефицита на квалифициран и опитен изпълнителски персонал поради относително ниско заплащане и липса на перспективи за развитие.	3		9		32												√	√						√	√	√	
П-Ж	52	Използват се различни разстояния в системата на железопътния транспорт.	1		2		6												√	√			√	√		√	√	√	
П-Ж	53	Необходима е промяна в нормативната база в железопътния транспорт	2		6		19												√	√	√		√	√		√	√	√	
П-Ж	54	Утежнена тарифна политика на БДЖ-ПП	2		7		25												√	√						√	√	√	
МОБИЛЕН ТРАНСПОРТ	П-А	1	Съществуващата система на винетни стикери не осигурява събираемост на всички дължими такси, не е справедлива за потребителите (таксуването е на база продължителност на достъпа до пътната мрежа, а не на база изминатото разстояние) и за обществото (не отговаря на принципа „замърсителят плаща“ и не отчита различното въздействие на различните ППС върху инфраструктурата)	1		1		1	2										√	√			√	√			√	√	
	П-А	2	Незадоволителна текуща поддръжка на пътищата, която води до установяване на тенденция на трайно влошаване на състоянието им.	1		1	5	7	4	14	23	24							√	√			√	√			√	√	
	П-А	3	Приходите от винетни такси намаляват след 2014г. и покриват едва около 20% от текущите разходи за РПМ, като не могат да осигурят средства за рехабилитация, реконструкция и изграждане на РПМ	1		1		1	2	3											√	√	√			√	√	√	
	П-А	4	Липса на съвременни интелигентни транспортни системи в експлоатация.	1		2		5	6										√				√	√		√	√	√	
	П-А	5	Качеството на предоставяните пътнически автобусни услуги намалява, в резултат на което намалява и стойността на функцията на полезност.	2		7		21														√		√	√		√	√	
	П-А	6	Липса на Стратегически документи относно приоритетите и етапността на проектите за развитие на инфраструктурата.	1		2		7												√	√			√			√	√	
	П-А	7	Неефективно прилагане на процедурите за възлагане на обществени поръчки и недостатъчно финансиране, които водят до случаи на забавяне при реализация на планираните проекти.	1		2		7												√	√						√	√	
	П-А	8	Слабо изградена мрежа от автомагистрали и скоростни пътища.Магистралите са с обща дължина 734 км. или 3,7 % от РПМ.	2		7	6	23	16														√	√	√			√	√

АВТО

П-А	9	Голяма част от пътната инфраструктура не е изградена по стандартите на ЕС.	1			5															√	√							√	√	√		
П-А	10	Липса на обходни пътища при много от главните градове, което води до тежък транзитен трафик в градските райони.	2	1		7	5	1					22	14	4	26						√	√	√	√					√	√	√	
П-А	11	Влошена възрастовата структура на автомобилния парк. По-голямата част от регистрираните превозни средства са на възраст над 20 години - 39% от транспортните средства в експлоатация.	1			5							13									√	√			√					√		
П-А	12	Най-голям е дялът на автомобили не притежаващи евростандарт – 33,40%, 24,40% от автомобилите са с Euro 1 и едва 4,20% от автомобилите са с евростандарт 5.	3			8							28									√	√			√					√		
П-А	13	С най-голям дял от енергийното потребление в сектор „Транспорт“ е автомобилният транспорт. Най-голямо е потреблението на горивата за дизелови двигатели. Малък е дялът на възобновяемата енергия в потреблението на горива.	1			5							15									√	√								√		
П-А	14	Увеличение на общия брой на възникналите ПТП и броя на убитите в следствие на възникнало ПТП.	3			9							30	31	32							√	√							√			
П-М	1	Ниска степен на надеждност на пристанищната инфраструктура по отношение на потребностите от пристанищни съоръжения и акватории с параметри, които да съответстват на тенденциите за увеличаването на големината на корабите.	1			1	5						4	14								√	√			√	√			√			
П-М	2	Ограничено газене в подходите и акваториите на основните български морски пристанища. Ограничен въздушен просвет за корабите, влизаци във Варненското езеро.	1	2		1	6						4	19								√	√			√	√			√			
П-М	3	Дълбочинните пред кейовете на много пристанища/терминали са недостатъчни и ограничават газенето/размера на посещаващите на пристанището кораби. Удълбочаване пред кей над проектно заложените стойности при съществуващите конструкции на кейовите стени е невъзможно и на практика изисква ново строителство.	1			1							4									√	√			√	√			√			
П-М	4	Забавяне в изпълнението на рехабилитационните работи след появата на необходимост от възстановяване на проектните дълбочини на плавателните канали и акватории на морските пристанища, водещо до налагане на дългосрочни ограничения в газенето на корабите.	1			1							4									√	√			√				√			
П-М	5	Недостатъчна информация за проектните параметри и носещата способност на кейовите стени и хидротехническите съоръжения, липса на паспортизация, оценка и отчитане на физическото и моралното износване.	1			2							6									√	√			√			√		√		
П-М	6	Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения във Варна (пристанищен терминал Варна-Изток), Бургас (пристанищен терминал Бургас-Изток 1), както и в Поморие, Царево, Ахтопол попадат в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми с хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда.	3	2		8	6						28	18								√	√			√				√			
П-М	7	Ограничени възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места.	1			1	3						4	8								√	√			√	√			√			
П-М	8	За някои от пристанищните терминали (ТЕЦ-Варна, Петрол-Варна и Росенец) територията – публична държавна собственост е недостатъчната и разнородната собственост на различни части от пристанищната инфраструктура - сградния фонд, складови съоръжения, претоварните и транспортните съоръжения и връзки пораждат непреодолими функционални пречки и ограничаване на техните функции.	1			1							4									√	√			√	√			√			
П-М	9	Недостатъчно добре изградени връзки или исторически обусловен ограничен достъп до «съществени съоръжения» (напр. общи индустриални ж.п. козовози), свързващи повече от едно пристанище за обществен транспорт с регионално и/или с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа (резултат от различната функционалност на типа пристанищна инфраструктура преди приватизацията на промишлени комплекси, част от които и за обслужването на дейността на които са изградени пристанищните съоръжение, понастоящем пристанища за обществен транспорт с регионално значение).	2	1		7	3						21	23	9							√	√			√	√			√	√		
П-М	10	Недостатъчни инвестиции в поддръжката и подобряването на пристанищната инфраструктура.	1			1							1	2	3	4							√	√			√	√			√		
П-М	11	Налице е недостатъчното развитие на публично-частните партньорства и липсата на инвеститорски интерес от страна на стратегически инвеститори.	1			1							3										√	√			√	√			√	√	
П-М	12	Недостатъчна степен на концесиониране и недостатъчни инвестиции в поддръжането и развитието на пристанищата, което рефлектира върху адаптивността и надеждността на пристанищната инфраструктура към потребностите на пазарното търсене.	1			1							3										√	√			√	√			√	√	√
П-М	13	Затруднения от съществуващото законодателство относно развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията.	1			2							7										√	√			√	√			√	√	√
П-М	14	Празнина в нормативната уредба на пристанищното устройство планиране, което да улеснява отчуждителните процедури, позволяващи отстраняването на подобни «тесни места».	1			1							4										√	√			√	√			√		
П-М	15	Недостатъчно изградени специализирани терминали	1			1							4										√	√			√	√			√	√	
П-М	16	Незадоволителното състояние (изчерпан жизнен цикъл) на структурата и параметрите на пристанищните съоръжения, претоварна техника и технологии, които не отговарят на съвременните бързо променящи се тенденции в структурата и големината на товарооборота и товаропотоците.	1			5							14										√	√			√	√			√	√	

П-М	17	Недостиг на съвременни логистични и информационни системи.	1			3	2			8	6										√		√					√		√	√		
П-М	18	Силна конкуренция на чуждестранните пристанища в региона с по-добри пристанищни съоръжения и достъп до повечето страни в Източна Европа.	1			1				4											√		√		√		√	√		√	√		
П-М	19	Мерките за сигурност на пристанищата не са достатъчни. Има необходимост от подобряване сигурността на корабите и пристанищата, както и безопасността на пристанищата чрез подобряване контрола на товарите и пътниците.	3			9				29											√	√		√		√				√			
П-М	20	Недоразвити инфраструктура и съоръжения за интермодален транспорт.	1			3				8	9										√		√	√	√	√	√	√	√		√	√	
П-М	21	Не съществува работещ модел на общо пристанище със съответните регулативни механизми, който да предотврати т. нар. „канибализиране на товарите“, в резултат на което отделни товародатели предпочитат да изградят „на зелено“ нови собствени пристанищни мощности за „свои“ товари, при свободен наличен капацитет и достатъчна пропускателна способност – разпиляване на инвестиционен ресурс.	1			2				7											√	√		√	√	√	√		√		√		
П-М	22	Действащият законодателен модел не позволява изготвяните до този момент дългосрочни стратегии и програми за развитие на пристанищната система на страната да осигурят последователна и устойчива основа за планиране на необходимия капацитет на пристанищни мощности и за установяване потребностите от национално и европейско публично и частно финансиране на пристанищна инфраструктура.	1			2				7											√	√		√		√				√			
П-М	23	Финансирането на пристанищни инфраструктури в съседни пристанища (в т. ч. и в страни - нечленки на ЕС) повишава риска от неефективност и неустойчивост на инвестициите.	1			4				11	12										√		√					√		√	√		
П-М	24	Липса на изградена система и провеждане на мониторинг на данните за капацитета на основните пристанища по мрежата, като се вземат предвид и анализират плановете на държавите - членки и нечленки за изпълнение на дългосрочните им стратегии с оглед на факта, че значителните различия в отделните региони на Европа, липсата на европейски стратегически общ поглед върху това кои пристанища се нуждаят от финансиране и за какво, констатираните понастоящем едновременни инвестиции от съседни пристанища в сходен капацитет, въпреки неизползван капацитет в съседното пристанище, ниската и бавна възвращаемост на инвестициите, която единствена може да даде реална оценка за ефективността им прави още по-важен фактът, че навременността на инвестициите е от решаващо значение за тяхната ефективност в една толкова конкурентна среда като морският транспорт (транспортните фирми могат да решат да променят пристанищата си за междинен престой в съответствие със собствения си мрежови подход).	1			2				6											√	√		√	√	√	√		√		√	√	
П-М	25	Липсващи или неподходящи пътни и/или железопътни връзки с хинтерланда, които налагат нуждата от допълнително (публично или частно - в съответствие със създадената система от форми на собственост на отделни елементи на пристанищната ни система) финансиране и липса на законодателно решение, което да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.	2			7				21											√	√		√	√	√	√		√	√		√	
П-М	26	Опасност от нарушаване на конкуренцията между пристанищата, изкривяване на пазара и отражение на изпълнението на поети ангажименти по поети и предстоящи концесийни договори (опасност от скъпи съдебни процедури и създаване на атмосфера на непредвидимост и несигурност в общия инвестиционен климат за сектора) в резултат от възможността за предоставяне на непряка публична помощ за икономически оператори, които не плащат пазарна цена за ползването на пристанищна инфраструктура.	1			1	4			1	10	11									√	√		√	√	√		√	√		√		
П-М	27	Недостатъчно финансиране през националния бюджет на инфраструктура, която не се експлоатира икономически и не представлява държавна помощ по смисъла на чл. 107, § 1 от Договора, напр. съоръжения за нуждите на общата навигация, в т. ч. по вътрешните водни пътища; защита от наводнения и управление на ниско водно равнище и инфраструктура, в т. ч. и информационна, която не се използва за предоставяне на стоки и услуги при пазарни условия.	1			1				1	2										√	√		√	√	√		√	√		√		
П-М	28	Липса, в т. ч. на европейско ниво на общи правила относно финансовата прозрачност и формиране на инфраструктурните такси - възприетият законодателен модел предполага ограничена автономия на публичната пристанищна инфраструктурна компания при формирането на размера на пристанищните такси и ограничено косвено влияние при формирането на размера на цените на доставяните на пристанищни услуги, както и върху общия дискурс при запазване на съществен дял в тежест на ДППИ на инвестиционните отговорности.	1			1	4			1	10										√	√		√	√	√		√		√	√		
П-М	29	Необходимост от промяна в модела на финансиране на държавната инфраструктурна компания, гарантиращ изпълнението на възложените ѝ със закон функции при запазване на условията за лоялна конкуренция на пазара на пристанищни услуги	1			1	4			1	11	12									√	√		√	√	√		√		√			
П-М	30	Общото време за корабно обслужване, включващо корабни и товарни клирънс процедури (документация, сигурност, митници, карантинни проверки и т.н.), подготовка на кораба за натоварване/разтоварване / отпътуване, разполагане на товаро-разтоварната техника и обмен на товари, е доста дълго.	1			2				7											√		√		√		√			√	√		

